

Amiral de Grasse och USAs självständighet

Verkligheten till sjöss – så långt från teorierna

av Lars Wedin

DEN 22 MARS 1781 gick amiral de Grasses (1711–1788) sjöstyrka till sjöss med 20 örlogsfartyg och en stor konvoj av handelsfartyg. Ombord på örlogsfartygen fanns flera tusen man ur armén, de större fartygen hade i princip ett kompani var ombord. Samtidigt löpte en mindre sjöstyrka ut under befäl av amiral Suffren, kallad amiral Satan av britterna. De två styrkorna delade sig den 29 mars varvid de Grasse fortsatte mot Antillerna och Suffren mot Indiska oceanen.

Ombord på de Grasses flotta fanns ett antal svenska sjöofficerare medan fyra seglade med Suffren. Av de senare kom ingen tillbaka.¹ Huruvida några av de svenska arméofficerare som deltog i kriget var med ombord är okänt; i varje fall von Stedingk och von Fersen var redan i Nordamerika.

Efter verksamhet i Antillerna anlände De Grasses sjöstyrka den 30 augusti till Chesapeake Bay och vann en strategisk seger vid slaget vid Chesapeake Bay den 5 september vilket avgjorde det nordamerikanska frihetskriget till rebellarméns fördel.

Operationerna i Nordamerika var emellertid egentligen ett mellanspel förorsakat av en vilja att undvika orkansäsongen i Antillerna. Huvuduppgiften var att ta Jamaica.

Efter Chesapeake Bay återvänder de Grasses styrka till Antillerna. Den 9–12 april 1782 förlorar han slaget vid Saintes i Antillerna och tillfångatas.

Detta är ramberättelsen till den ytterligt intressanta boken *l'Amiral de Grasse et l'indépendance américaine. Commander en opérations* [Amiral de Grasse och Amerikas självständighet. Chefskap under operationer], Sorbonne Université Presse, 2023 (640 sidor) av Olivier Chaline och Jean-Marie Kowalski (reds).

Det som följer är baserat på den recension jag skrivit för *Académie de marine* som utmynnade i ett förslag att boken bör tilldelas Akademiens stora pris 2024 (vilket den på oklara grunder inte fick). Hårtill kommer en del, förhoppningsvis, förklarande text tagen från min bok *Marianne et Athéna. La pensée militaire française du dix-huitième siècle à nos jours* (Économica 2011).

Det måste direkt sägas att det inte är händelseutvecklingen som är det primära. Fokus ligger på bokens undertitel – hur att föra befäl över en sjöstyrka på andra sidan Atlanten i slutet av 1700-talet?

Sjökrigshistoria

Historiker koncentrerar sig i allmänhet på sjöslagen; mer eller mindre avgörande. Vad som sker mellan bataljerna ägnas oftast endast ett förstrött intresse. Men ”Havet är en väg och inte ett slagfält” som publicisten Reybaud (1799–1879) så väl uttryckte det.² I själva verket är avgörande sjöslag ovanliga. I stället präglas en flottas vardag

av ”ständigt pågående verksamhet” – marin närvaro, eskortering, transport, spaning etc. Det var flottan som höll ihop riket – i detta fall Frankrike och dess kolonier i Antillerna, i det svenska fallet vårt östersjövälde. Den amerikanska amiralen Mahan (1840–1914)³ uttryckte sjöstridskrafternas långsiktiga verkan väl i ett berömt citat från hans *Influence of Seapower*:

To appreciate the effect of the sea power of the allies [England och Nederländerna under Pfalziska tronföljdskriget 1688–97], it is necessary to sum up and condense an account of the quiet, steady pressure which it brought to bear and maintained in all quarters against France. It is thus indeed that sea power usually acts, and just because so quiet in its working, it is the more likely to be unnoticed and must be somewhat carefully pointed out.⁴

Traditionell sjökrigshistoria tenderar också att koncentrera sig på de stora fartygen. Men, som författarna understryker, en flottstyrka kunde inte ledas och operationer inte genomföras utan ett antal mindre fartyg. En flottstyrka måste ha en balanserad sammansättning för att uppnå det Castex kallade ”*la liaison des armes sur mer*” – ung. sambandet mellan marina vapensystem.⁵

Sjökrigskonstens ståndpunkt⁶

Strategi och taktik

För att kunna förstå amiral de Grasses och hans kollegors handlande behöver vi göra en kort översikt över sjökrigskonstens ståndpunkt vid den aktuella tidpunkten

Någon marin strategi fanns inte i egentlig mening. Begreppet strategi återinfördes i den europeiska vokabulären 1771 av den franske överstelöjtnanten Joly de Maizeroy (1719–1780) genom hans översättning av *Tactica* skriven av den bysantinske kejsaren

Leo VI ”den vise” (866–912). Men det skulle dröja närmare 100 år innan begreppet slog igenom. Kardinalerna Richelieu (1585–1642) och Colbert (1619–1683) hade förvisso publicerat skrifter av strategisk natur men det handlade då om vad Coutau-Bégarie (1956–2012, korresponderande ledamot av Kungl. Örlogsmannasällskapet) kallade instinktiv strategi.⁷ Richelieu skrev exempelvis, i sitt råd till kungen, 1629:

Det första vi måste göra är att göra oss mäktiga på havet som ger tillgång till alla världens stater.⁸

Förmågan att leda en segelflotta vilade på två pelare. Den första var förmågan att manövrera fartygen på ett enhetligt sätt, vad vi kallar ”evolutioner”. Den andra pelaren var förmågan att använda dessa färdigheter för att nå seger. Den första pelaren motsvarar vad vi kallar formell taktik, den andra tillämpad taktik.

I tidens sjöslag seglade två flottor parallellt eller på kontrakurs och sköt mot varandra. I princip fanns det två taktiker att välja mellan: att ligga i lovart eller lä om fienden. Det senare var mer defensivt: det var svårt att minska avståndet till fienden i lovart, men lättare att öka det. Genom att segla på läsidan kunde man använda alla kanoner som var riktade mot fienden. Dessutom var det lättare att hålla ordning på styrkorna än när man seglade i lovart. Å andra sidan var det mer offensivt att segla i lovart, eftersom det var lättare att minska avståndet till fienden och därmed välja om man ville anfälla eller inte. Det fanns dock en nackdel: särskilt i hårt väder kunde man inte använda kanonerna i den nedre linjen på den sida som vette mot fienden. Den som hade ett stort övertag kunde naturligtvis försöka dubblera fienden, d v s bilda en kolonn både i lä och lovart om fienden. Den franska taktiken gick i allmän-

het ut på att positionera sig i lä och skjuta på master och segel för att göra fiendens fartyg manöverodugliga. Den brittiska flottan, å andra sidan, tenderade att positionera sig i lovart och skjuta mot skrovet, inte för att sänka fiendens fartyg utan för att såra och döda besättningen genom de splint som kulorna slog ur skrovet på insidan.⁹

Precis som vid landstrider handlade sjöslag ofta om långa manövrer. Marinministern, greven av Maurepas (1701–1788), beskrev dem på följande sätt:

Vet ni, min herre, vad ett sjöslag är? Vi möts, vi skjuter på varandra, vi skiljs åt och havet förblir inte mindre salt.¹⁰

De första sjökrigsteoretikerna behandlade nästan uteslutande formell taktik. Marinhistorikern Philippe Masson (1928–2005) kallar detta för formalismens era: den sträckte sig från det spanska tronföljdskriget till revolutionskrigen och var särskilt tydlig i Frankrike och Spanien, men förekom även i Storbritannien.

Med sällsynta undantag underordnade fransmännen sin flottas agerande andra militära överväganden, klagade över de pengar som spenderades på marin utrustning och försökte följaktligen hushålla med sin flotta genom att inta en defensiv hållning och begränsa sig till att avvärja angreppet.¹¹

Det finns uppenbarligen flera skäl till denna taktiska formalism. Den första är att detta var det bästa som kunde göras med dåtidens fartyg, eftersom det var svårt att dirigera styrkor med hjälp av ett signalsystem, som lämnade mycket i övrigt att önska bl a på grund av den tjocka röken från kanonerna. Ett annat skäl var att tidsandan krävde att man utvecklade taktik som visserligen gav fördelar, men som inte innebar att man besegrade fienden. Faktum är att varje bildad man från upplysningstiden skulle ha ansett

att en välordnad formation var det rätta att göra, oavsett de taktiska fördelarna och nackdelarna.¹²

Under åren som ledde fram till revolutionskrigen skedde dock en förändring. Den taktik som den brittiske amiralen Rodney (1718–1792) använde i slaget vid Les Saintes 1782 sågs som en viktig vändpunkt: han bröt igenom fiendens linjer och vann en avgörande seger. Som vi kommer att se måste denna allmänt vedertagna tes nog omprövas.

De första teoretikerna

Jesuitfadern Paul Hoste (ibland Hotte) (1652–1700) kallas ofta för den förste teoretikern inom sjökrigföring. År 1669, vid 17 års ålder, gick Hoste in i jesuitorden. Han fick med tiden en tjänst som kaplan hos amiral de Tourville (1642–1701). År 1685 blev han den förste professorn i matematik vid det av jesuiterna grundade kungliga seminariet i Toulon. Samtidigt spelade Tourville en nyckelroll, särskilt i förhållande till sjömansskolorna och hans stora intresse för att utbilda sjöofficerare. Fram till dess hade utbildningen främst varit praktisk; Hoste introducerade nu taktiken. Hans *Traité des évolutions navales, composé sur les mémoires de Tourville* från 1691 anses vara det första teoretiska verket om sjökrigföring.¹³ Amiralen Falkengrén (1722–1789), Kungl Örlogsmannasällskapets förste hederspreses, översatte denna bok som publicerades under namnet *Evolutioner till sjös* (1752).¹⁴

Hoste var en renodlad teoretiker medan hans efterträdare hade mer praktisk erfarenhet. Bigot de Morogues (1706–1781) började sin karriär som infanterist, men anslöt sig 1736 till sjöartilleriet. Han drevs av en stark intellektuell nyfikenhet och ett tydligt intresse för matematik, fysik och hydrografi. I Brest förde han samman en krets av vetenskapsmän och kultiverade officerare, vilket i

upplysningens anda ledde till att *Académie Générale pour tous les Ports*, föregångare till dagens *Académie de Marine* och sannolikt förebilden till Kungl Örlogsmannasällskapet, bildades 1752.

Bigot de Morogues mest kända verk är hans *Tactique navale ou Traité des Évolutions et des Signaux*, som utkom 1763. Liksom Hoste var detta verk avsett för såväl kadetter som officerare. Bigot de Morogue sorterade och förenklade Hostes idéer, och hans arbete välkomnades varmt av det brittiska amiralitetet, efter att en översättning publicerats 1767.

Tactique navale är uppdelad i två delar. Den första, och kortare, handlar om ”evolutions”, medan den andra behandlar ”signals and general orders”. Det var framför allt den andra delen som innebar ett steg framåt jämfört med Hoste, som bara kortfattat hade behandlat detta ämne. Bigot de Morogues studerade ämnet i detalj och presenterade signaler för varje situation, liksom för de tre möjliga siktförhållandena: dag, natt och dimma. Det bör påpekas att frågan om signaler var av avgörande betydelse, eftersom det utan signaler inte skulle finnas några order och därmed ingen utveckling. Vi kommer att möta problematiken längre fram.

För Bigot de Morogues var det av största vikt att flottan seglade i en exakt bestämd ordning. Han kritiserades för detta synsätt, men det grundade sig utan tvekan på hans egna erfarenheter av strider där fartygscheferna inte alltid hade följt de order som givits; som vi ska ett återkommande problem. Han menade att framgång först och främst berodde på en materiell överlägsenhet, som tvingade fienden att avbryta striden eller retirera. Han ansåg också att det var möjligt att genomföra stora operationer utan att behöva strida. Detta var helt i linje med vad många av hans kollegor i armén tänkte vid den här tiden. Sjöstriden var aldrig avgörande och

det viktigaste var att uppnå målet med operationen med så få förluster som möjligt: ”... det finns inte heller någon avgörande affär till sjöss som krigets slut helt beror på....”.¹⁵

Bigot de Morogues var en inflytelserik person inom flottan innan han föll i onåd 1777. På 1760-talet deltog han i utvecklingen av taktiska modeller och kan därför betraktas som en andra grundare av marinens teori. Den som blev ansvarig för att slutföra och återuppta det banbrytande arbete som Hoste hade påbörjat blev Bourdé de la Villehuet (1732–1789).

Bourdé skrev flera verk om marina frågor. Den i detta sammanhang viktigaste var *Le Manœuvrier ou Essai sur la théorie et la pratique des mouvements du navire et des évolutions navales*, som publicerades 1765. Hans uttalade mål var att utöka kunskapen om fartygsmanövrer och göra förberedelserna mer praktiska och mindre beroende av geometri. Studiet av taktik lades till förberedelserna. Hans bok är en syntes av befintlig kunskap inom dessa två områden: navigation och taktik. Verket har formen av en handbok, avsedd att användas under tjänstgöring.

Liksom Hoste och Bigot de Morogues var Bourdé mycket intresserad av utbildningen av sjöofficerare. Men till skillnad från Bigot de Morogues, vars mål var att få officerare med en god teoretisk utbildning, ville Bourdé lägga tonvikten på praktisk utbildning, även om hans ideal fortfarande var en sjöofficer med omfattande kunskaper. De brittiska officerarna, vars kompetens var enhälligt erkänd, tjänade som förebild.¹⁶

Le Manœuvrier översattes till engelska 1789 och blev en stor framgång bland officerarna i Royal Navy. Han anses vara grundaren av en viss fransk tradition av utbildning av sjöofficerare, som kombinerade kunskaper om navigation med taktisk vetenskap

och som mer än någon annan insisterade på praktisk utbildning.¹⁷

Vi är därmed framme vid tiden för de Grasses operationer i Amerika.

Presentation av boken

Boken består av tre delar. Den första handlar om livet ombord i en stor flotta på väg över Atlanten. Den andra handlar om problemen med att operera på andra sidan Atlanten medan den tredje diskuterar ledningen i strid av flottan. Härfter kommer diverse översiktliga diskussioner där amiral Prazuck, Frankrikes marinchef 2016–2020, gör en intressant analys utifrån ett nutida perspektiv.

Bokens ramberättelse är alltså amiral de Grasses operationer i Antillerna och Nordamerika 1781–1782. Här är slaget vid Chesapeake Bay (5/9 1781) det mest kända eftersom det fick stora följder för världshistorien. Den brittiska armén var tvungen att kapitulera eftersom de Grasses flotta hindrade den undsättning som var på väg under amiralerna Graves och Hood. Bokens huvudämne är emellertid hur amiral de Grasse ledde sin flotta.

Men operationerna i Nordamerika var egentligen ett mellanspel förorsakat av en vilja att undvika orkansäsongen i Antillerna. Huvuduppgiften var att ta Jamaica.

Ett genomgående tema är vad Clausewitz kallar friktion. Det gick inte att hålla ihop en sjöstyrka nattetid – varje morgon måste amiralen samla ihop fartygen. Sjökortet var summariska. Golfströmmen, av stor betydelse för den som seglar längs amerikanska ostkusten, var inte helt känd. Den aktuella longituden var svårbestämd. En plötslig förändring av vindens styrka och riktning kunde få stora följder för en flottas sammanhållning och möjlighet till effektiv strid. Fartygen hade mycket olika seglingsegenskaper samt,

inte minst, det var oerhört svårt att få fram en order, speciellt i strid.

Till skillnad från de flesta sjökrigshistoriska verk är boken inte kronologiskt utan tematiskt disponerad.

En stor del av innehållet bygger på analyser och jämförelser av deltagande officerares mer eller mindre privata journaler. Citaten är många vilket ger läsaren en uppfattning om hur dessa upplevde verksamheten.

Del 1 Att hantera en flotta

Den första delen handlar om livet till sjöss i allmänhet: hur få en stor flottstyrka att löpa till sjöss, hur levde man – i första hand officerarna – ombord samt hur genomförde man olika deloperationer som eskortera, föra iland trupp (maktprojektion), evolutioner etc?

Flottan bestod av tre eskadrar: Blåvit (6 linjeskepp), vit (7 linjeskepp inklusive de Grasses flaggskepp *Ville de Paris*) och blå (7 linjeskepp). Härtill kom 3 fregatter och 3 kuttrar. Den hade sannolikt ankrat på redden utanför Brest enligt anvisningarna i *Le Manceuvrier*: d v s på tre linjer med omkring 200 m mellan fartygen.

Lättning

Att lätta ankar och få denna flotta till sjöss var ett stort företag. Signal angående förberedelse för lättning gavs 22 mars 0600. FC på *Hercule* berättar att han börjat lätta kl 0800 för att få vind i seglen kl 1500. Kl 1630 (eller 1700) gavs signal om formering på tre kolonner.¹⁸ Vid 18-tiden gavs signal angående kurs för natten. Tidvattnet underlättade inte manövern och kollisioner förekom. Härtill kom olika seglingsegenskaper; en del fartyg hade kopparförhydnings och seglade snabbare än andra. Det skiljde 25 år mellan det yngsta och äldsta fartyget; en del fartyg hade nyligen översetts medan

andra hade en mer eller mindre lång expedition bakom sig; Amiralen hade inte fri sikt i dessa farvatten och hade därför knappast möjlighet att kontrollera sin flotta innan den kom fritt till sjöss.

Med flottan följde också en stor konvoj med handelsfartyg som också skulle lätta och formeras. Väl till sjöss fick denna order om att segla i lä av örlogsflottan.

Planeringen av denna expedition, den dittills största för den franska flottan, hade börjat i januari. De Grasse utsågs förs i mitten av februari till chef; han hade inte varit det självklara valet. Vad hade han då för order?

Instruktionen, given den 17 mars (5 dagar före lättning!) börjar:

Kungens intention är att ni bidrar till den spanske kungens projekt genom att säkra dess genomförande.¹⁹

Och spanske kungens intresse rörde Antillerna. De Grasse skulle också se till att den franske kungen kunde nå överlägsenhet avseende antalet fartyg längs Nordamerikas kust. Här skulle han genomföra en operation till stöd för general de Rochambeau (befälhavare för de franska trupperna i Nordamerika) och ”den amerikanske generalen” d v s Washington. I Antillerna skulle han alltså stödja Spanien och i Nordamerika de amerikanska frihetskämparna.

Antalet mindre fartyg, de tre fregatterna och de tre kuttrarna,²⁰ var litet i förhållande till flottans storlek. Som vi ska se hade dessa mycket viktiga uppgifter.

Flottans storlek kom att variera. När de Grasse i augusti 1781 lämnade Antillerna för Chesapeake Bay växte flottan till 28 linjeskepp tack vare de fartyg som redan var på plats. När flottan återvände till Antillerna i december detacherades ett antal fartyg som var i behov av reparation samtidigt som nya fartyg kom från Frankrike varför den i

april 1782 hade växt till 34 linjeskepp och 8 fregatter.

Flottans storlek växte men den blev knappast starkare. Fartygen hade som redan påpekats olika seglingsegenskaper vilket i sig var en stor svårighet. Men att öka flottan med mer än 50% innebar också större problem för ledningen av denna. Dels var det svårt för amiralen att ha överblick och dels tog det längre tid att överlämna order och rapporter. De Grasse hade heller aldrig fört befäl över en större flotta. Ett särskilt problem var förstås att hålla ihop flottan nattetid. Det hände att fartyg på morgonen upptäckte att man förlorat kontakt med övriga fartyg.

Eskortering

(Örlogs-)flottan, eskorten, och konvojen innebar det största satsning som Frankrike gjort. Det handlade dels om maktprojektion – transportera tillräckligt stor styrka för att kunna få till ett positivt resultat – och dels om att hålla igång handeln mellan Antillerna och hamnarna på franska Atlantkusten. Det var alltså fråga om en mycket viktig operation som ur ekonomisk synvinkel band ett mycket stort kapital för den tid som överseglingen tog.

Den 26 mars tappade flottan och konvojen kontakten med hemlandet. I Versailles och i hamnstäderna visste man nu ingenting om vad som hände. Först den 20 juni kom en rapport om att flottan och konvojen lyckligen kommit fram till Martinique.

Eskorten och konvojen kunde formeras på olika sätt, se bild 1.²¹

De Grasse använde sina bästa seglare för diverse uppdrag som exempelvis att undersöka identiteten på ett siktat fartyg. Det var som sagt inte alltid så lätt att hålla ihop flottan – de bästa seglarna hade en tendens att tävla inbördes samtidigt som de ofta fick



Bild 1.

9. Les formations de l'armée navale

vänta på de långsamma. Ibland fick någon av de bästa seglarna bogsera ett annat fartyg exempelvis efter en skada – en manöver som var svår och tidsödande,

Maktprojektion – amfibieföretag

Flottan genomförde 5 ”amfibieoperationer” varav 4 lyckade. Det handlade om operationer där såväl soldater som sjömän deltog. I dessa sammanhang spelade de mindre fartygen en vital roll för spaning, transport, landsättning etc.

Målet i Antillerna var att eliminera brittisk närvaro på så många öar som möjligt.

Landstigningen på Saint Lucie den 5 maj 1781 visade på svårigheterna. Man hade begränsat antalet soldater till 1 500 man för att skapa överraskning. Men britterna försvarade sig vilket ledde till viss förvirring. Vidare var ledningen iland och ombord inte överens. Kommunikation dem emellan måste genomföras per båt. Kunskapen om geografi och hydrografi var begränsad.

Lite senare, den 11 maj, gjordes ett misslyckat försök att gå iland vid Choc på Saint Lucia. Platsen var befäst vilket ledde till skador på fartygen. När misslyckandet var uppenbart skulle 2 000 man evakueras vilket uppenbarligen var en svår manöver som tog lång tid.

Låt oss titta på detta närmare.

Maktprojektion var de Grasses huvuduppgift men det handlade om två olika typer av operationer. I Antillerna skulle han stödja Spanien och ta vissa öar – främst Jamaica – från Storbritannien. I Nordamerika skulle han stödja den amerikanska armén genom att etablera samband med redan närvarande amerikanska och franska enheter och förstärka dessa med ett stort antal soldater – 3 000.

Samtidigt skulle ett antal andra uppgifter lösas, vilket främst var aktuellt i Antillerna.

Konvojer från och till hemlandet skulle skyddas liksom sjöfarten i allmänhet som hotades av kapare.

En ständigt aktuell uppgift var att spana efter fientliga sjöstyrkor och vara beredd att strida mot dessa.

Vidare skulle order och rapporter kommuniceras mellan amiralen och hans underställda fartyg samt med stridskrafter iland. Kommunikationerna skedde med användning av de smärre fartygen som ibland snappades upp; den tidens informationskrigföring. Omvänt gällde det att stoppa fiendens kommunikationer och uppsnappa dess meddelanden.

I alla dessa sammanhang – utom i samband med större strid med fienden – spelade de mindre fartygen – fregatter och kuttrar – huvudrollen.

En amfibieoperation anses vara den mest komplexa operationen som finns. Och det var ännu svårare på de Grasse tid. Dels fanns ingen doktrin – en sådan skapades först på 1930-talet av US Marine Corps. Uppgiften ställde alltså stora krav på ledningens, främst amiralens, anpassningsförmåga

Härtill kom problemet med mer eller mindre ofullständiga kartor och sjökort. Det gällde att välja rätt punkt för landstigningen och en säker väg dit. Vidare gällde det att ha underrättelser om fienden till lands och till sjöss. Flottans verksamhet påverkades ständigt av väder och vind medan den ilandsatta truppen hade att bemästra en okänd terräng.

Ett annat problem var koordineringen av verksamheten till lands och till sjöss. Den kunde bara genomföras i skriftlig form eller i samband med besök ombord eller iland. Situationen blev inte bättre av att den lokale franske befälhavaren markisen av Bouillé, inte visade någon större förståelse för de Grasse, hans uppgifter och behov.²²

Vid Chesapeake kom en amerikansk-fransk delegation ombord hos de Grasse flera dagar före landstigningen. En amerikansk överste och lokala lotsar bidrog till att hitta ett bra landstigningsområde i närheten av James Town; sedermera Jamestown.

Landstigningen krävde att soldaterna med sin otympliga utrustning embarkerade ”landstigningsbåtarna” (fregatter, kuttrar och slupar) från linjeskeppen. Sedan skulle de segla eller ro till det avsedda området. En mycket omfattande och långvarig operation, inte minst eftersom farten på ”landstigningsbåtarna” kanske var 3 knop. Och vid Chesapeake handlade det om det 3 000 man, vilket måste varit en mycket stor operation vid denna tid. Här var det också långt mellan linjeskeppens ankarplats och landstigningsområdet; omkring 15 NM. I dessa farvatten – Chesapeake Bay som utgör utloppen från James River och York River – hade också britterna relativt gott om mindre fartyg som kunde anfalla ”landstigningsbåtarna”.

Operationerna till lands i Antillerna tog flera dagar. Under denna tid måste landstigna stridskrafter underhållas och understödjas. Vapen, livsmedel och soldater skulle föras från de stora fartygen och iland. Linjeskeppen försökte också stödja striden iland med artillerield alternativt med att sätta iland en del av sina kanoner samtidigt som de hade beredskap för strid mot britterna.

I Amerika däremot integrerades de landstigna stridskrafterna i den fransk-amerikanska armén.

Maktprojektion kräver åtminstone tillfälligt kontroll av aktuella havsområden. I Nordamerika löstes detta genom den franska segern vid slaget vid Chesapeake Bay 5 september 1781. I Antillerna däremot var kontrollen av havsområdena bestridd till slaget vid Les Saintes 9 – 12 april 1782 då brittiska flottan segrade och erövrade kontrollen.

Del 2 på andra sidan Atlanten

Den andra delen diskuterar operativa, nautiska och logistiska problem i samband med operationerna på andra sidan Atlanten.

Kraftsplittring

Den brittiska flottan var överlägsen den franska. Hur skulle då den franska flottan kunna löpa ut från Brest och ta sig till Antillerna?

Lösningen var en strategi som byggde på att splittra Royal Navy för att därigenom skapa lokal och temporär överlägsenhet. De allierade använde en strategi byggd på principen *Fleet in being* för att binda den brittiska flottan. Frankrike opererade med en eskader söder om Engelska kanalen som utgjorde ett potentiellt hot mot Storbritannien. Samtidigt fanns den spanska flottan i Cadiz och utgjorde därigenom ett hot mot Gibraltar och inloppet till Medelhavet. Det fanns också en fransk och en brittisk flottstyrka i trakten av New York.

Några ord om *Fleet in being*. Uttrycket härstammar från det försvarsbrev som Lord Torrington skrev efter slaget vid Beachy Head 1690: den engelska flottan hade besegrats, men inte förintats, av den franske amiralen Tourville; Torrington gjorde då den korrekta bedömningen att enbart existensen av hans flotta skulle skydda England från ett franskt angrepp.²³

När de Grasse kom fram till Antillerna blev hans styrka överlägsen där – en situation som varade till våren 1782 då den brittiska flottan blev överlägsen.

De Grasse sökte dock inte något avgörande slag mot den brittiska flottan. Att diskutera något sådant vore ohistoriskt. Det var uppgifterna att stödja rebellerna i Nordamerika, erövra vissa öar i Antillerna och skydda sjöfarten som var de viktiga uppgifterna. Strid med britterna var underordnade dessa strategiska syften. Här kan noteras att förfat-

tarna avser att utkomma med en del 2 som i första hand skall diskutera strategin.

I Nordamerika var den brittiska flottan splittrad genom att den användes för understöd, skydd och transport av de brittiska trupperna längs kusten. I och med att de Grasse vid Chesapeake Bay kunde hindra den brittiska flottan att löpa in och stödja armén var denna slagen och tvungen att kapitulera. Framgången var till stor del beroende av att de Grasse lyckades samla sin styrka, inklusive den från New York utanför James Town innan britterna hann dit.

Navigering

Farvattnen längs Nordamerikas ostkust och i Antillerna var vid denna tid relativt väl kända. Det fanns sjökort med seglingsanvisningar och det fanns kataloger över dessa som, exempelvis, *The North-American Pilot*, R. Sayer and J. Bennet, London 1771. Latituden kunde bestämmas med sextant. Däremot utgjorde longituden ett problem till dess att det blev möjligt att konstruera tillförlitliga kronometrar, vilket skedde mot slutet av 1700-talet.

Kompassen var sedan länge känd men de var knappast noggranna. Till att börja med var dåtidens kompass uppstucken i 32 streck i stället för dagens 360°. Missvisningen var någorlunda känd men deviationen måste ha utgjort ett stort problem på fartyg med typiskt 76 tunga kanoner plus kanonkulor.

Lod och logg fanns sedan länge. Inte minst lodet var viktigt för att avgöra när man närmade sig kusten. Det spelade också säkert en viktig roll i inloppet till Chesapeake bay som domineras av de stora bankarna *Middle Ground* och *Horse Shoe*. Man ser av loggboksutdragen i boken att djup och bottenbeskaffenhet noga antecknades vid ankring.

Ett ytterligare problem vid segling längs den nordamerikanska kusten var Golfström-

men som bara var approximativt känd sedan 1735.

Slutligen har vi problemet med att bestämma tidvattnet på olika punkter.

Sammantaget var det svårt att veta var man var och svårt att segla dit man skulle.

Levnadsförhållanden

Flottan utgjorde en veritabel stad. Inräknat sjömän och soldater kan det ha rört sig om 20 000 man vartill kom ytterligare 10 000 när flottan var som störst.

Ombord på örlogsfartygen fanns två sorters soldater. Den ena var insatsstyrkan som oftast tilldelades ett örlogsfartyg kompanivis. Den andra bestod av passagerare på väg till Antillerna. Totalt hade de Grasse ombord 6 832 officerare och soldater; ombord varierade antalet mellan ett femtiotal och det tredubbla.²⁴

Det begränsade utrymmet ombord delades mellan sjömännen och soldaterna. För de senare var detta en helt ny upplevelse och en ny miljö med tidvis kraftiga rörelser och märkliga dofter från kölsvinet och förråd inklusive en del djur. Några kom att hjälpa till med segelexercisen. Soldaterna och underofficerarna spisade med sjömännen medan officerarna delade ”fartygschefens bord” dvs de åt i kajutan.

Arméofficerarna svarade för sina soldaters disciplin

Arméofficerarnas förläggning berodde i mycket på fartygschefens välvilja. Det hände att unga sjöofficerare fick betydligt bättre förläggning än seniora arméofficerare med viss friktion till följd kan man tänka. Överste de Revel beskrev sitt liv ombord:

Det finns inget mer komiskt än en överste ombord: reducerad till att lägga sin dyrbara person i en skranglig hängmatta, tvungen att be om lite vatten för att göra sin toalet, armbågad av en oren och tjärad sjö-

man, tävlande om hattricket med en trupp unga fänrikar som njuter av att skämta med honom och besvåra honom, tvingad av tvånget att vara ärlig, av rädsla för att kompromettera sin eminenta höghet i förhållande till dessa unga huvuden; I ära, hans förlägenhet är att dö skrattande, och det är tillräckligt för att få en liten fattig officer i infanteriet att göra lite gott blod.²⁵

Del 3 Verkligheten till sjöss – så långt från teorierna

Striden till sjöss är huvudtemat för den tredje delen. Huvudpunkten här är ledning – hur ledde en eskaderchef som de Grasse respektive hans motståndare amiralerna Graves, Hood och Rodney sina flottstyrkor och då särskilt under strid. Ledningen försvårades av brist på taktisk doktrin och svårigheten att formulera respektive förstå amiralens avsikt med tidens begränsade kodböcker.

De Grasses operation varade i drygt ett år. Antalet direkta stridshandlingar mellan hans flotta och Storbritanniens utgör en mycket liten del av denna tid. Men det är dessa som fångat historikernas intresse. Författarna listar fyra huvudsakliga strider:

- 29-30 april 1781 då de Grasse bryter genom britternas blockad av Martinique och lyckas föra in sin konvoj.
- 5 september 1781 – slaget vid Chesapeake Bay då de Grasse hindrar britterna från bryta belägringen av York Town.
- 24-26 januari 1782 – då de Grasse av amiral Hood hindrades från att stödja de franska trupperna vid Brimston Hill på Saint-Christophe (Saint-Kitts på engelska); Hood lyckades dock inte bryta igenom den franska belägringen av fortet. De Grasse led här stor brist på livsmedel, krut och ammunition.

- 12 april 1782 – Rodney segrar vid Les Saintes och räddar därigenom Jamaica åt engelsmännen; de Grasse tas till fånga.

Vi skall inte gå genom dessa slag i detalj utan bara försöka skildra några allmänna aspekter.

Logistisk

De Grasse strategi för 1782 byggde på att en konvoj med underhåll kom fram. Denna lämnade Brest den 12 februari i riktning mot Antillerna. Detta var det andra försöket – ett tidigare i december hade stoppats av en brittisk eskader. Konvojen var absolut nödvändig för den fortsatta krigföringen. De Grasses fartyg hade nu varit till sjöss i nästan ett år medan de som redan fanns i Amerika respektive Antillerna firade sitt andra år till sjöss. Dessutom hade en del av de Grasse fartyg redan inför utlöpanget från Brest behov av underhåll av rigg och skrov – det senare skedde genom kölhalning; d v s fartyget lades på grunt vatten och drogs i sidled så att skrovet kunde kommas åt. De Grasses styrka riskerade alltså att bli stridsoduglig om inte en konvoj kom fram med reservdelar till rigg, nytt manskap etc. Men den konvoj som kom fram den 20 mars var mycket mindre – 50 fartyg i stället för de 110 som ingick i den ursprungliga konvojen.

Här måste den moderne läsaren betänka att det fanns ingen möjlighet vare sig för regeringen i Versailles eller de Grasse i Antillerna att veta om och när konvojen skulle komma fram. Hur som helst skulle det ta tid – i detta fall 1,5 månad.

Ledning och samband

Flottan var som sagt indelad i tre eskadrar: blå och vit – avantgarde, vit – huvudstyrka med flaggskeppet samt blå – arriärgarde. Hur skulle då fartygen fördelas mellan dessa tre? De tre eskadrarna borde vara ungefärligen

jämstarka så att det inte spelade någon roll om man gick på rättvänd eller omvänd kolonn. De bästa seglarna skulle ingå i avant-respektive arriärgardet eftersom de var de som skulle kunna gå genom eller dubbla fiendekolonnen vilket ställde högre krav. I allmänhet placerades de mindre linjeskeppen centralt i de olika eskadrarna medan 76 kanoners fartyg i allmänhet ledde respektive avslutade eskadrarna. De olika eskadrarna borde också ledas av de fartygschefer som amiralen hade mest förtroende för och med störst erfarenhet. De två skepp som seglade för respektive akter om flaggskeppet hade också i allmänhet erfarna chefer. Dessa kriterier innebar också att fördelningen av fartyg till eskadrar och plats i dessa varierade över tiden.

Flottan leddes av amiral de Grasse, *lieutenant général des armées navales*, från flaggskeppet *Ville de Paris*. Hans ”stab” bestod av en stabskommendör,²⁶ en intendent, flagglöjtnant (adjutant), löjtnant ansvarig för ”gardet och flaggan”²⁷ samt några löjtnanter och fänrikar; totalt ett halvdussin som bildade ”amiralens bord” (*la table du général*) – d v s de åt på amiralens bekostnad. Var och en hade sedan givetvis sina betjänter.

Detta med staber är lite förvirrande eftersom en stab idag heter ”état-major” på franska. Men ett fartygs officerare benämndes och benämns alltjämt just för ”état-major”.

När flottan växte blev de tre eskadrarna allt för stora. Då tillkom en indelning i ”divisions”. Varje eskader hade delats upp i tre divisioner i maj 1781.

Då som nu måste flottan hållas samman och amiralen var därför tvungen att kommunicera med sin flotta så att den kunde fungera som en enhet; det vi idag kallar *Network Centric Warfare*. Sedan slutet av 1600-talet hade den franska flottan använt signalflaggor som användes enligt en särskild kodbok. Antalet flaggor var givetvis begrän-

sat vilket gjorde att systemet var oflexibelt. Ett försök var att dela upp koden i grupper för lättning, ankring, anfall etc. Den ovan nämnde Bourdé de la Villehuet konstruerade ett system bestående av 10 olika flaggor. Dessa kunde sedan hissas i grupper om 1, 2 eller 3 vilket ger ett mycket stort antal möjliga kombinationer. Nu var Bourdé de la Villehuet inte sjöofficer utan officer vid Ostindiska kompaniet varför hans system inte fick något genomslag i Frankrike men adopterades av brittiska flottan.

Andra metoder var kanonskott om natten eller i dimma samt, inte minst, skriftliga order och rapporter som översändes med mindre fartyg – fregatter eller kuttrar. När så var möjligt kallade amiralen upp fartyg långsides för muntlig kommunikation.

Löjtnant Du Pavillon²⁸ föreslog 1773 ett kombinerat system av kapitelflaggor och siffror. Detta fungerade alltså ungefär som våra gamla täcktabeller där ju första gruppen om två bokstäver angav vilken tabell, den andra vilken sida och den tredje den aktuella ordern. Hur som helst använde de Grasse en variant på detta system särskilt när Du Pavillon, nu kommendör och fartygschef, anslöt i februari 1782.²⁹

Riktigt så enkelt var det dock inte. Det tycks som om varje amiral med självaktning gjorde sina förändringar (erfarenhetsmässigt är detta med signaler något alla sjöofficerare har (hade?) synpunkter på). I boken finns den tablå som användes av de Grasse vid slaget vid Saintes 1782. Den har 324 plus 324 olika kombinationer.³⁰

Systemets första uppgift var att sända order. Men det måste också innehålla ett antal signaler med rapporter: varje fartyg hade en namnsignal (viktigt på morgonen när flottan skulle återsamlas efter nattens spridning), spaningsinformation, rapport om haverier av olika slag samt begäran om tillstånd för något. De senare var betydligt färre i antal.

Som vi har sett hade de Grasse med nödvändighet stor handlingsfrihet. Någon uppdragstaktik tillämpades dock inte. Amiralen krävde att varje fartyg strikt skulle hålla sin plats i formeringen och han, bara han, gav order till alla fartyg.

I verkligheten var det hela mycket svårt. Även i gott väder kunde amiralen för en så stor flotta bara ha en allmän överblick över densamma. Sikten kunder försvåras av regn och dimma för att inte tala om krutrök. Hårtill kom fartygens olika seglingsegenskaper och det faktum att väder och vind kunde variera speciellt när man seglade nära land.

De olika signalerna gav inte möjlighet till någon mer sofistikerad ledning. Amiralen gav därför ut vad vi skulle kalla taktiska föreskrifter där han förklarade vad han ville ha gjort med anledning av de olika signalerna. Man bör här komma ihåg att de Grasse tog sitt befäl straxt innan lättning från Brest – några eskaderövningar hade man inte kunnat genomföra.

Ett ytterligare problem var att alla fartyg inte kunde se flaggskeppet och dess signaler; signalerna fick alltså vidarebefordras vilket kunde ta lång tid speciellt vid dålig sikt eller oförmånlig vindriktning. ”Samtidig gir” kunde därför aldrig bli ”samtidig” utan mer successiv. Detta gjorde också att de Grasse ibland kom att ge ytterligare order innan den första hade verkställts, vilket naturligtvis ledde till förvirring. De Grasse har gått till historien som mer otålig än hans sambandssystem tillät.

Slutligen kunde de Grasse från sitt flaggskepp kommunicera direkt med andra fartyg (ropare motsv) eller använda de fåtaliga lätta fartygen för att överbringa order m m.

Att leda i praktiken

Logiskt borde flottornas ledning ske genom uppdragstaktik med tanke på svårigheterna

för befälhavande amiralen att leda en större flottstyrka. Så var dock ingalunda fallet.

Den brittiska flottans doktrin, *fighting instructions*, kodifierades 1653 och var i kraft större delen av 1700-talet. De var mycket rigida och krigsrätt väntade den som bröt mot dem. I slutet av 1700-talet började de luckras upp för att överges under Nelson.

Den brittiska flottan vid Chesapeake Bay bestod av fartyg från två eskadrar: ur *North American Station* under amiral Thomas Graves (1725–1802) och ur *West India Station* under amiral Samuel Hood (1724–1816). Graves var äldst i tjänsten och tog alltså befälet. Graves valde att centralisera ledningen till sin person och gjorde inte sina intentioner kända i förväg för sina två underlydande, amiralerna Hood och Francis Samuel Drake (1729–1789) som ledde avant-respektive arriärgardet. Ledningen hängde med andra ord på Graves signaler. Det ingen tycks ha tänkt på var att de två *stations* använde delvis olika kodböcker.

Den brittiska flottans ankomst överraskade de Grasse. Delar av manskapet var sysselsatta med att understöd av rebellerna vilket gjorde att de Grasse också hade ont om mindre fartyg och kanoner eftersom en del av dessa tagits iland. Dessutom gjorde vind och tidvatten det svårt att låta ankar och formera en slaglinje som planeringen hade förutsatt. De Grasse lyckades dock improvisera bl a genom att låta linjeskeppen löpa ut med de bästa seglarna först. Trots detta lyckades han bibehålla kontrollen över sin styrka.

Åter i Antillerna möttes Hood och de Grasse utanför Saint-Christophe (Saint-Kitts på engelska) 25 januari 1782. Den franska planen var att ta denna ö som en andra etapp, efter återerövringen av Saint-Eustache, med huvudmålet att beröva britterna deras bas på Antigua. Bouillé hade nu tagit större delen av ön och belägrade fortet

Brimstone Hill. Som nämnts var samordning inte Bouillés starka sida. På den brittiska sidan hade Rodney lämnat för England och Hood kunde nu agera självständigt med sina kompetenta underlydande Drake och amiral Edmund Affleck (1725–1788).

Såväl Hood som de Grasse led nu av brist på mat och vatten. Fransmännen väntade ivrigt på den förhoppningsvis kommande konvojen.

Hood planerade att anfalla den franska flottan som låg till ankars, dessutom i oordning, på den enda möjliga ankarplatsen söder om Saint-Christophe. Hans flotta upptäcktes dock av en fransk fregatt. De Grasse gav order om lättning eftermiddagen den 24 och mötte Hood som var i lovvarter under natten.

De båda amiralernas signaler till sina respektive flottor finns bevarade. Det går att jämföra antalet signaler från de båda amiralerna – de Grasse skickar mer än dubbelt så många. Och denna gång fungerade den brittiska sambandstjänsten utmärkt. Hårtill kom att Hoods underlydande visste vad amiralen väntade sig av dem.

På den franska sidan rådde oordning. Flottan hade delvis splittrats under natten. De Grasse kunde bara hantera en mindre del av sin flotta och han hade inte orienterat sina underlydande om sina eventuella planer; ett problem som förvärrades av avsaknad av en doktrin. Under dagen skiftade vindriktningen vilket ökade splittringen av den franska flottan men favoriserade den brittiska.

Striden slutade med att Hood kunde ankra på den plats de Grasse hade lämnat, vilket den senare hade hoppats att förhindra. Hood kunde dock inte hindra att Brimstone Hill föll i fransmännens hinder. Han beslöt då att lämna Saint-Christophe vilket lyckades natten mellan den 14 och 15 februari. Det var här fråga om en samtidig manöver efter ett krigsråd där cheferna hade synkroniserat sina klockor.

Slaget vid Les Saintes den 12 april är det största och mest kända under de Grasses kampanj. De båda flottorna, båda av ansevärd storlek, rör sig då kring ögruppen Les Saintes som ligger mellan Guadeloupe och Dominique. Vinden är svag och påverkas förstås av land. Detta gör att flottorna i stället för att manövrera i kolonn med fasta avstånd snarare liknar dragspel – vissa delar går fortare än andra på grund av de lokala förhållandena.

Slaget börjar egentligen redan den 8. Klockan 3 denna morgon ger de Grasse order att den konvoj han har ansvaret för skall lämna från Fort Royal på Guadeloupe – kl. 0630 hissar handelsfartygen och deras eskort segel. Huvudstyrkan, 33 linjeskepp och 12 fregatter och korvetter, lämnar kl 0815. Lättningen observeras av en brittisk fregatt som rapporterar till amiral Rodney, som nu återtagit befälet. Vid middagstid har den brittiska flottan lättat. I den svaga vinden tar det hela dagen innan alla franska fartyg har lämnat Fort Royal. De båda flottorna siktar varandra på efternatten den 9 och Rodney ger order om anfall kl 0633; de Grasse räknar till 37 fiendefartyg.

Under den 9 lyckas de Grasse tillfoga britterna förluster. Mot slutet av dagen överväger Rodney därför om han ska fortsätta att engagera de Grasse eller anfalla konvojen. Hood övertalar honom att välja det förstnämnda alternativet. Den 10 väljer de Grasse att undvika strid med tanke på den brittiska överlägsenheten – skyddet av konvojen ser han som sin huvuduppgift. Vindförhållandena och de nu slitna riggarna gör evolutionerna svåra och förvärras av att fartygscheferna inte helt, eller inte alls, följer givna order, vilket kan ha naturliga orsaker. Kollisioner inträffar. Den franska flottan är splittrad när dagen gryr den 12.

Slaget inleds natten till den 12 med att de Grasse flaggskepp, *Ville de Paris*, skadas i

en kollision med linjeskeppet *Zélé* som inte följt givna order. Även *Zélé* skadas svårt och måste bogseras bort av en fregatt. Intressant är att den svenske löjtnanten Måns von Rosenstein (1755–1801) var vakthavande officer på *Ville de Paris*.³¹

När slaget börjar på allvar i gryningen har de Grasse alltså redan förlorat ett linjeskepp och en fregatt och fått sitt flaggskepp skadat – dessutom har detta hamnat mitt emellan de franska och brittiska linjerna. Under den 12 blir vindförhållandena allt fördelaktigare för britterna och sämre för fransmännen. Flaggskeppet blir omringat och taget. De Grasse – och Rosenstein – tas till fånga.³²

Medan den brittiska flottan är helt i Rodney's händer med en väl fungerande sambandstjänst förlorar de Grasse successivt kontrollen över sin som kommer i oordning, detta gällde särskilt de blå eskadern under Bougainville (1729–1811). Detta intygas av fänrik Carl Gustaf Törnquist (1757–1808) som tjänstgjorde ombord *Northumberland* i Bougainvilles eskader.³³ Rodney har initiativet och de Grasse lyckas inte återta detta.

Slaget har som nämnts inledningsvis setts som en vattendelare i utvecklingen av sjötaktiken i och med att åtminstone tre brittiska fartyg skar genom den franska linjen för att kunna engagera denna i ett avgörande från båda sidor.

1790 publicerade John Clerk of Eldin (1728–1812) *An Essay on Naval Tactics*. I denna pläderar han bl a för att ett avgörande bör sökas genom att gå genom fiendens linje och därigenom isolera en del av denna som kan slås. Det historiska exempel som analysen vilar på är just slaget vid Les Saintes.³⁴

Som ovan nämnts var den franska flottan i oordning. De tre genombrott som faktiskt skedde var inte planerade utan en möjlighet som togs ”i flykten” i syfte att kunna beskjuta franska fartyg akter ifrån vilket kunde ge stor ”utdelning” i döda och sårade.

Del 4

Boken avslutas med en mycket intressant operativ analys av förutvarande franske marinchefen, amiral Prazuck samt sammanfattningar av Chaline och Kowalski. Här finns också porträtt av de viktigaste aktörerna samt en kronologi över den aktuella tidsperioden; mycket viktigt i en tematiskt disponerad bok. Vidare finns omfattande litteraturhänvisningar och index.

För den moderne läsaren ger boken en synnerligen intressant inblick i de problem våra föregångare mötte. Idag är vi vana vid sekundsabba beslut, precis navigering, *Dominant Battlespace Awareness* och en strid i många dimensioner (MDO – *MultiDomain Operations*). Då tog ett brev veckor om det över huvud taget kom fram, en order tog timmar att genomföra, under rättelseläget var osäkert och allt var beroende av osäkra sjökort samt väder och vid. Å andra sidan fanns det ingen möjlighet till mikromanagement från regeringens sida; amiralen var i stort lämnad åt sig själv och sitt eget omdöme.

Boken är vackert illustrerad, bygger på omfattande och väl redovisad forskning samt är också synnerligen läsvärd.

En modern amirals kommentarer

Amiral Christophe Prazuck var Frankrikes marinchef 2016–2020. Han är, skriver han ingen historiker men har fyrtio års erfarenhet av marina operationer, och, kan det tilläggas, har en doktorsexamen i oceanologi från Naval Postgraduate School i USA. Han ger följande fyra kommentarer.

För det första på den högre strategiska nivån. De Grasse har två olika huvuduppgifter: stödja rebellerna i Nordamerika och ta Jamaica; två uppgifter på drygt 2 000 km avstånd från varandra. Dessutom ska han

lyda under den spanska kronan. Under det dryga år som operationen varar blir naturligtvis den ursprungliga ordern allt mindre aktuell – de Grasse vet allt mindre hur man ser på operationen ”hemma” i Versailles och ledningen därstädes vet allt mindre om de Grasses förhållanden. En situation som skiljer sig helt från dagsläget där statsledningen har, nästan, kontinuerlig kontakt med den operative chefen i området.

För det andra den militärstrategiska nivån. Vid hemkomsten från fångenskapen hos britterna föll de Grasse i onåd. Förlusten vid Les Saintes har så att säga smittat av sig på hela operationen. Egentligen är det uppenbart att segern vid Chesapeake Bay som ledde till USAs självständighet var oändligt mycket viktigare än förlusten vid Jamaica. Och denna seger berodde på att de Grasse tog ett snabbt beslut och vågade gå emot den etablerade eskaderordningen den 5 september.

För det tredje den taktiska nivån. Som framgått var disciplinen tidvis dålig bland de franska cheferna. Så var också fallet på den brittiska sidan även om detta inte framgått av denna artikel. Men bland de brittiska officerarna var säkert amiral Byngs avrättning 1757 efter förlusten av Minorca i färskt minne.³⁵ Man var ännu långt från Nelsons ”band of brothers”.

Vid Chesapeake Bay lyckades de Grasse föra ett effektivt befäl. Vilket inte alls var fallet vid Les Saintes där hans vertikala ledarstil krävde en omfattande signalering som ibland tyddes och åtlyddes, ibland vare sig det ena eller det andra. Här noterar Prazuck att det inte finns någon antydning om att de Grasse hade försökt öva sin flotta.

Slutligen ser läsaren hur flottan slits ned. Män och fartyg var vid Les Saintes slitna av minst ett års operationer i främmande farvatten. Kanske var detta en anledning till att den vid Chesapeake Bay så framgångsrike de Grasse misslyckades vid Les Saintes?

Suffren

Inledningsvis nämndes att amiral Suffren löpte ut från Brest samtidigt med de Grasse. Den här aktuella boken nämner inte vidare denne skicklige amiral men det finns ändå anledning att kort nämna något om honom eftersom han i mycket var en föregångsman.

Amiral Pierre-André Suffren (1729–1788) var en föregångare till den nya offensivare taktiken som syftade till avgörande slag, en skola som skulle visa sig bli Nelsons triumf. Suffren, som britterna kallade ”Admiral Satan”, inledde sin karriär som riddare av Malta, gick sedan med i flottans vaktkompani i Toulon 1743 och blev snabbt officer. Trots att han tillbringade långa perioder till sjöss var han ett ivrigt studiosus, särskilt av historia. Den holländske amiralen de Ruyter från 1600-talet blev hans förebild: en offensiv officer som medvetet sökte konfrontationer som skulle leda till avgörande slag och som inte var särskilt intresserad av fasta formationer. Han studerade också sina föregångares sjökrigsföretag i Indiska oceanen, där han själv skulle få uppleva sina största insatser. Suffren var ett original i den franska flottan, eftersom han försökte besegra fiendens styrkor för att nå havskontroll, som vi säger idag. Men originaliteten hade ett pris: han hade inte tillräckligt många fartygschefer under sitt befäl för att kunna utföra de manövrer han krävde av dem, och de han hade kunde inte heller ta initiativ. Denna slutsats har dock ifrågasatts. Det är möjligt att Suffren var för otålig för att ta sig tid att ge sina underordnade officerare, som inte var vana vid att samordna sina handlingar, tydliga order och instruktioner.³⁶ Förtroendet mellan en divisionschef och hans underlydande kan inte improviseras fram.

Suffren kom hur som helst att inspirera Clerk of Eldin, som ansåg Suffren vara ”en genial officer med stor initiativförmåga”.³⁷

Eftersom Clerk lade den teoretiska grunden till Nelson kan det vara motiverat att se en rak linje mellan *le bailli de Suffren* och amiral Nelson.³⁸

Suffren var också en man i Mahans smak och dennes karaktäristik förtjänar att upprepas på originalspråket:

Still, he was a very great man. When every deduction³⁹ has been made, there must still remain his heroic constancy, his fearlessness of responsibility as of danger, the rapidity of his action, and the genius whose unerring intuition led him to break through the traditions of his service and assert for the navy that principal part which befits it, that offensive action which secures the control of the sea by the destruction of the enemy's fleet.⁴⁰

Det sista är viktigt; enligt den klassiska sjökrigsteori som Mahan representerar, och Clerk en föregångare till, är det primära att besegra fiendens organiserade styrkor.

Sammanfattning, slutsats

Operationerna 1781–1782 var exceptionella ur fransk synvinkel. De Grasse förde den största flottan Frankrike sänt iväg på en operation långt borta. Vi får inte glömma att amiral Suffren samtidigt slogs mot Storbritannien i Indiska oceanen. Det var alltså en global insats. För eftervärlden är det viktigaste resultatet att USA blev en självständig nation. För dåtiden överskuggade förlusten vid Les Saintes denna bedrift.

Om Suffrens taktik syftade till avgörande segrar så karaktäriserades de Grasse krigföring av den då aktuella taktiska tidsandan. Slagen var till för att kunna genomföra en uppgift, i de Grasses fall vad vi idag kallar maktprojektion respektive sjöfartsskydd. Det var också långt mellan dem; under det aktuella året genomfördes bara fyra bataljer där endast den sista var av stor omfattning.

Vi har också sett hur viktiga de mindre fartygen var för allehanda uppgifter: landsättning, samband, ledning, spaning, sjöfartsskydd, bogsering... Brist på dessa var ett handikapp för de Grasse.

Linjeskeppstaktiken byggde på sammanhållning och gemensamma evolutioner (formera kolonn, formera omvänd kolonn etc) vilket i sin tur krävde fungerande samband; ett nätverk. Detta gällde speciellt eftersom såväl briter som fransmän uppträdde i större förband än som var brukligt. Men sambandet var osäkert, signaler kunde skymmas på grund av vindriktning, krutrök och solens ställning. Befintliga kodböcker var otympliga att hantera, olika förband tenderade dessutom att utveckla egna varianter på kodböckerna. Dessutom fanns ingen erkänd taktisk doktrin utom brittiska *fighting instructions*, som å andra sidan tvingade fartygschefer in i en stel taktik där det inte fanns plats för egna initiativ. Utöver signalflaggor användes kanonskott, skriftliga order överlämnade av mindre fartyg samt direktkontakt via megafon.

Det är uppenbart att det även i bästa fall tog tid innan en signal från flaggskeppet hade nått alla fartyg. Detta är kanske gott och väl när amiralen har initiativet. Men när han inte har detta och är tvungen att reagera på fiendens aktivitet eller när friktionen sätter in på kollisioner, missförstånd och plötsliga förändringar i väder och vind fanns risk att en order blivit irrelevant redan innan alla nåtts av den. Följden blev att orderläget hos fartygen kunde vara olika.

Härtill kommer att vissa fartygschefer på den franska sidan valde att inte följa givna order – på grund av missförstånd eller av andra skäl.

Ett stort problem var fartygens olika segelegenskaper. Speciellt gällde detta mellan fartyg med respektive utan kopparförhyddning. Det förefaller dock som alla brittiska

fartyg hade fått denna ”uppgradering” som tillät betydligt bättre fart – speciellt efter lång tid till sjöss. Vilket visar hur viktigt det är att ha modern materiel.

Såväl den brittiska som den franska flottan blev med tiden allt mer i behov av underhåll som till största delen måste komma hemifrån: krut, kulor, proviant och reservdelar – inte minst till riggen. Härtill kommer sannolikt behov av personalersättningar. Alla de Grasses fartyg hade heller inte genomgått översyn innan avfärden från hemlandet. Detta ger negativa effekter på förbandets stridsvärde vid Les Saintes. Det är också möjligt att de Grasse personliga stridsvärde hade nedgått vid denna slutliga batalj.

Navigationens noggrannhet begränsades av ett antal faktorer. Till att börja med var kompassens uppstickning 10% mindre precis än idag. Härtill kommer en mer eller mindre obestämd missvisning samt den deviation som blir följderna när man sätter ombord ett stort antal kanoner av järn med ammunition. Golfströmmen var otillräckligt

känd; detsamma torde ha gällt sjökortens tillförlitlighet och kunskapen om tidvattnet. Slutligen var svårigheten att bestämma longitud ett stort problem som ännu inte fått sin lösning.

Svaga vindar ledde inte sällan till kollisioner, speciellt i samband med lättning. Lanternor kommer först vid mitten av 1800-talet vilket gjorde att flottan kunde vara ganska utspridd på morgonen.

Slutligen får vi inte glömma att flottan skulle transportera, landsätta och samarbeta med armén. Denna samverkan skapade svårigheter ända fram till andra världskriget bland annat avseende ledningsförhållandena. I detta fall leddes armén av markisen av Bouillé som uppenbarligen inte var präglad av någon större förståelse för den marina aspekten av krigföringen.

Författaren är kommandör, hedersledamot av KÖMS, ledamot av KKrVA samt associerad ledamot av *Académie de marine* (Paris).

Noter

1. Wrangel F H: *Utdrag ur Liste des officiers Suédois de la Marine qui ont servi en France pendant la guerre de 1778–1783*, Handskrift i KÖMS bibliotek, Karlskrona. Denna lista anger totalt 46 svenska namn men en del kan ha varit med en tidigare expedition under amiral Guichen.
2. Depeyre, Michel: *Entre Vent et eau. Un siècle d'hésitations tactiques et stratégiques 1790–1890*, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Paris 2003, s 294-295.
3. Alfred Thayer Mahan utnämndes inte till konteramiral förrän efter sin pensionering, 1905. Men det är amiralstiteln som brukar användas.
4. Mahan, Alfred Thayer: *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*, Sampson Low, Marston & Company, London u å, s 191.
5. Castex, Raoul: *La liaison des armes sur mer*, Economica, Paris 1999 [1913].
6. Avsnittet grundar sig på kap 4 i Wedin, Lars: *Marianne et Athéna. La pensée militaire française du dix-huitième siècle à nos jours*, Economica, Paris 2011.
7. Coutau-Bégarie, Hervé: *Traité de Stratégie*, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Économica, Paris 1999, s 27.
8. Richelieu: ”De la puissance de la mer” i Chaliand, Gérard (red): *Anthologie mondiale de la stratégie. Des origines au nucléaire*, Robert Laffont, Paris 1990, s 643.
9. Depeyre, Michel: *Tactiques et stratégies navales de la France et du Royaume-Uni de 1690 à 1815*, Economica et Institut de Stratégie Comparée, Paris 1998, s 55.
10. Masson, Philippe: *De la Mer et de sa stratégie*, Tallandier, 1986, s 206.
11. Op cit, Mahan, Alfred Thayer, se not 4, s 6. Det bör noteras att Mahans bedömningar ligger till grund för den gängse synen på ämnet, men de är knappast oomtvistade.
12. Gray, Colin S: *The Leverage of Sea Power. The Strategic Advantage of Navies in War*, The Free Press, New York 1992, s 157.
13. Op cit, Depeyre, Michel, se not 9, s 90-93.
14. Ericson Wolke, Lars och Hammar, AnnaSara: *Sjömakt & sjöfolk. Den svenska flottan under 500 år*, Nordic Academic Press, Lund 2022, s 379. Wolke skriver att *Evolutioner till sjös till* ”betydande del” var en översättning av Hostes verk.
15. Op cit, Masson, Philippe, se not 10, s 207.
16. Op cit, Depeyre, Michel, se not 9, s 119-122.
17. Ibid.
18. Chaline, Olivier: ”Prendre la mer” i Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie (red): *L'amiral de Grasse et l'indépendance américaine*, Sorbonne University Press, Paris 2023, s 36.
19. Ibid, s 55.
20. *Cotre*, ett lätt örlogsfartyg med enkel mast och ett stort, väl tilltaget segel.
21. Chaline, Olivier; Kowalski, Jean-Marie och Villiers, Patrick: ”L'acquisition des savoir-faire opérationnels” i op cit, Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie, se not 18, s 145.
22. Ibid, s 168, 188.
23. Hattendorf, John: ”’Fleet in Being’ in Historical Perspective”, *Naval War College Review*, vol 67, nr 1, vinter 2014, s 43-44.
24. Op cit, Chaline, Olivier; Kowalski, Jean-Marie och Villiers, Patrick, se not 21, s 152.
25. Ibid, s 161-162.
26. Enligt Panckouckes encyclopedi (en konkurrent till Diderots mer kända *Encyclopédie*) *l'Encyclopédie méthodique par ordre des matières*, redigerad mellan 1781 och 1832, var denne ansvarig för eskaderns ”detaljer” och signaler samt dessas registrering enligt order av amiralen. Av någon anledning föredrog Académie de marine Panckoucke före Diderot – möjligen för att i den senare skrevs kapitlet om krigföring av en fortifikationsofficer (Le Blond).
27. Gardet var amiralens hedersvakt. Se vidare <https://www.marins-traditions.fr/post/un-officier-de-l-état-major-de-la-compagnie-des-gardes-du-pavillon-amiral-en-1819>.
28. Vilket är en lustighet eftersom flaggan på ett franskt örlogsfartyg heter ”le pavillon”.
29. Chaline, Olivier: ”À bord” i op cit, Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie, se not 18, s 105.
30. Ibid, s 112.
31. Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie: ”Perte de contrôle (II), Les Saintes (12 avril 1782)” i op cit, Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie, se not 18, s 496.
32. Ibid. Rosenstein hade tidigare seglat under Rodney och släpptes tämligen omgående

- för att göra en vacker karriär och sluta som konteramiral och chef för stockholmseskadern av Skärgårdsflottan. Att byta land på detta sätt var inte ovanligt.
33. Ibid, s 540. Törnquist, sedermera känd krigshistoriker, blev med tiden FC på HMS *Dristigheten* under 1808 års krig.
34. Op cit, Masson, Philippe, se not 10, s 210. Op cit, Depeyre, Michel, se not 9, s 178. Clerk avait commencé ses travaux dès 1781 et travaillait dans l'entourage de Rodney. Ainsi, on peut dire que ce dernier put mettre à profit ses idées avant même qu'elles n'aient été publiées.
35. Prazuck, Christoph: "A quoí sert ce livre ? Le point de vu d'un marin" i op cit, Chaline, Olivier och Kowalski, Jean-Marie, se not 18, s 562.
36. Caron, François: *Le mythe de Suffren*, Service historique de la Marine, Vincennes 1996, s 136.
37. "evidently an officer of genius and great enterprise".
38. Taillemite, Etienne: *Histoire ignorée de la Marine française*, Perrin, Paris 2003, s 232. Bailli var en titel som Suffren bar som malteserriddare; i fransk litteratur används alltid denna titel.
39. Bland annat att han hade begärt mer av sina fartygschefer än dessa kunde klara.
40. Op cit, Mahan, Alfred Thayer, se not 4, s 466.