



Tidsskrift for Søværnen

Nr. 5 · 2011 · 182. årgang



UDGIVET AF SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

2011/5 * 182. årgang

Redaktion: Hans Christian Bjerg

INDHOLD

Artikler

Søslaget i Philippine Sea 19.-20.juni 1944

Af Per Jacobsen 301

Buccaneers i Caribien i det syttende århundrede

Af Per Møller 332

Kommentar

Pirater – før og nu

Af Per Møller 352

Boganmeldelser

Poul Bech

Søkrigen i danske farvande under anden verdenskrig 1939-42

Af Arvid Sørensen 357

Meddelelser fra Søe-Lieutenant-Selskabet

Projektet Danske Søofficerer 1950-2015

Af Hans Christian Bjerg 360

Nekrologer i Tidsskrift for Søværnen

Af Hans Christian Bjerg 363

Annoncer 365

Redaktionen sluttet 15. december 2011.

Forside: Fregatten NAJADEN og briggen SARPEN kæmper mod sørøverskibe ved Tripolis i Middelhavet 17. Maj 1797.

Udsnit af akvarel af C.Butty.

Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg

Tidsskrift for Søvæsen

2010 - 181. årgang



REDAKTION
HANS CHRISTIAN BJERG

UDGIVET AF
SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

KØBENHAVN
2010

Tidsskrift for Søværnen
udgivet af Søe-Lieutenant-Selskabet
og etableret i 1827 som
Archiv for Søeväsenet

Det er tidsskriftets formål at
publicere artikler og indlæg
vedrørende maritime forhold
i almindelighed og Søværnet
i særdeleshed

Søe-Lieutenant-Selskabet
Overgaden O. Vandet 62B
1415 København K
Email: sls@post9.tele.dk

Trykt hos:
ID-TRYK

ISBN 0040-7186

INDHOLDSFORTEGNELSE

EMNELISTE I

FORSVARSPOLITIK OG STRATEGI

Jakobsen, Jens Christian D. TERRORANGREBET PÅ USS COLE DEN 11. OKTOBER 2000	123
Borck, Niels C. LILLE FLÅDE – HVAD NU?	154

MARINE- OG SØKRIGSHISTORIE

Kieler, S.S.v.F. WINSTON CHURCHILL: THE SECOND WORLD WAR	2
Hansen, Mikael Kristian SØOFFICEREN SØREN LUDVIG TUXEN MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER NR. 5	65
Hansen, Mikael Kristian SLAGET VED NAVARINE 1827 EN DANSK SØOFFICERS ERINDRINGER FRA DEN GRÆSKE FRIHEDSKRIG	86
Harboe-Hansen, Hans "KAMPEN" OM KRYDSEREN NÜRNBERG ELLER: DA FREDEN KOM TIL ØSTERBRO 1945	111
Jacobsen, Per RETSPLEJEN I ROYAL NAVY UNDER REVOLUTIONS- OG NAPOLEONSKRIGENE	134
DeGeer, Stig FREGATTEN PEDER SKRAM FRA KOLDKRIGER TIL VARM HISTORIEFORTÆLLER ...	175

Muusfeldt, Henrik SØE-LIUTENANT-SELSKABETS EMBEDSMÆND 1934-2009	199
Nielsen, Svend SVEABORG DEN FINSKE FÆSTNING OG DENS SØMILITÆRE BAGGRUND	228
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010	(292)
Særnummer, pagineret selvstændigt s. 1-96	

FORFATTERFORTEGNELSE TIL EMNELISTE I

Borck, Niels C. LILLE FLÅDE – HVAD NU?	154
DeGeer, Stig FREGATTEN PEDER SKRAM FRA KOLDKRIGER TIL VARM HISTORIEFORTÆLLER ...	175
Hansen, Mikael Kristian SØOFFICEREN SØREN LUDVIG TUXEN MARINEHISTORISKE PORTRÆTTER NR. 5	65
Hansen, Mikael Kristian SLAGET VED NAVARINE 1827 EN DANSK SØOFFICERS ERINDRINGER FRA DEN GRÆSKE FRIHEDSKRIG	86
Harboe-Hansen, Hans "KAMPEN" OM KRYDSEREN NÜRNBERG ELLER: DA FREDEN KOM TIL ØSTERBRO 1945	111
Jacobsen, Per RETSPLEJEN I ROYAL NAVY UNDER REVOLUTIONS- OG NAPOLEONSKRIGENE	134
Jakobsen, Jens Christian D. TERRORANGREBET PÅ USS COLE DEN 11. OKTOBER 2000.	123

Kieler, S.S.v.F. WINSTON CHURCHILL: THE SECOND WORLD WAR	2
Muusfeldt, Henrik SØE-LIUTENANT-SELSKABETS EMBEDSMÆND 1934-2009	199
Muusfeldt, Henrik SØOFFICERSRULLE 1910-2010 Særnummer, pagineret selvstændigt s. 1-96	(292)
Nielsen, Svend SVEABORG DEN FINSKE FÆSTNING OG DENS SØMILITÆRE BAGGRUND	22

EMNELISTE II

BOGANMELDELSER

Hans Christian Bjerg Dansk Orlogshistorie 1510-2010 (Bent Fabricius)	216
--	-----

MARINENS BIBLIOTEK

ERHVERVELSER JANUAR/FEBRUAR 2009	55
ERHVERVELSER MARTS/APRIL 2009	276
ERHVERVELSER MAJ/JUNI 2009	285

MEDDELELSER FRA REDAKTIONEN

(Hans Christian Bjerg) 2010/1	1
2010/2	77

2010/3	153
2010/4	227

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

HENVENDELSE TIL PARTIERNES ORDFØRERE (Christian G.H.Meinertz)	78
--	----

OPLYSNING VEDRØRENDE FORSLAG TIL REDUKTION AF SØVÆRNETS KAPACITETER. FRA TRANSFORMATION TIL DEFORMATION (SAMMENDRAG) (N.C.Borck).	82
---	----

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET (Christian G.H.Meinertz)	196
--	-----

FORMANDENS BERETNING FOR DET 226. FORSAMLINGSÅR (Christian G. H. Meinertz)	251
--	-----

DEBATMØDET DEN 18. NOVEMBER 2010 (Christian G.H.Meinertz)	262
--	-----

REFERAT AF SLS MEDLEMSMIDDAG I ANLEDNING AF SØVÆRNETS 500-ÅRS JUBILÆUM (Christian G. H.Meinertz)	269
--	-----

SLS MØDERÆKKE FOR 2011 (Christian G. H. Meinertz)	274
--	-----

NEKROLOGER

1690. PALLE EGIL MOSBECH (1872,1689).....	149
--	-----

SØMILITÆRE KURIOSA

DANSK SKIBSMODEL FRA OMKRING 1600 I SKOTLAND (Hans Christian Bjerg)	71
DANSK SKIBSMODEL FRA OMKRING 1600 I SKOTLAND EN RETTELSE (Hans Christian Bjerg)	151
SANGE FOR FLÅDEN (Hans Christian Bjerg)	220

SØMILITÆRE NOTER

FRANSK-BRITISK FORSVARSSAMARBEJDE (1818)	289
---	-----

FORFATTERFORTEGNELSE TIL EMNELISTE II

Bjerg, Hans Christian DANSK SKIBSMODEL FRA OMKRING 1600 I SKOTLAND (Sømilitære kuriosa)	71
Bjerg, Hans Christian DANSK SKIBSMODEL FRA OMKRING 1600 I SKOTLAND EN RETTELSE (Sømilitære kuriosa)	151
Bjerg, Hans Christian SANGE FOR FLÅDEN (Sømilitære kuriosa)	220
Borck, N.C. OPLYSNING VEDRØRENDE FORSLAG TIL REDUKTION AF SØVÆRNETS KAPACITETER. FRA TRANSFORMATION TIL DEFORMATION (SAMMENDRAG) (SLS Meddelelser)	82

Fabricius, Bent HANS CHRISTIAN BJERG DANSK ORLOGSHISTORIE 1510-2010 (Boganmeldelse)	216
(1689) Gøbel, S.E. 1690. PALLE EGIL MOSBECH (Nekrolog)	149
Meinertz, Christian G.H. HENVENDELSE TIL PARTIERNES ORDFØRERE (SLS Meddelelser)	78
Meinertz, Christian G. H. MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET (SLS Meddelelser)	196
Meinertz, Christian G.H. FORMANDENS BERETNING FOR DET 226. FORSAMLINGSÅR (SLS Meddelelser)	251
Meinertz, Christian G. H. DEBATMØDET DEN 18. NOVEMBER 2010 (SLS Meddelelser)	262
Meinertz, Christian G. H. REFERAT AF SLS MEDLEMSMIDDAG I ANLEDNING AF SØVÆRNETS 500-ÅRS JUBILÆUM (SLS Meddelelser)	269
Meinertz, Christian G.H. SLS MØDERÆKKE FOR 2011 (SLS Meddelelser)	274
(1872) Monnerup, Erik 1690 PALLE EGIL MOSBECH (Nekrolog)	149
(1818) Sørensen, Arvid FRANSK-BRITISK FORSVARSSAMARBEJDE (Sømilitære noter)	289

FORFATTERE EFTER SØOFFICERSRULLEN 1720

1689		Sven Per Emil Gøbel
1818		Arvid Sørensen
1872		Erik Monnerup

*”I det den binder krigerne
omfavner den videnskaberne”*

SØSLAGET I PHILIPPINE SEA

19.-20. JUNI 1944

Af Marinehistorikeren, lic.jur. Per Jacobsen

Philippine Sea er det havområde, der mod vest afgrænses af Filippinerne og mod øst af øerne Palau, Yap, Ulithi og øgruppen Marianerne. I dette farvand tørnede den amerikanske Fifth Fleet under Admiral R.A. Spruance og den japanske 1. Mobile Fleet under Viceadmiral J. Ozawa sammen den 19. – 20. juni 1944 i, hvad der skulle blive det største hangarskibsslag under 2. Verdenskrig, og et knusende nederlag for japanerne. Det følgende er et forsøg på at skildre forspillet til slaget, selve slaget og dets politiske og militære følger.

Den strategiske situation i Stillehavsområdet i foråret 1944.

Strategien for amerikansk fremtrængen i Stillehavet var tostrengt. Den øverstkommanderende for det sydvestlige Stillehavsområde, General Douglas MacArthur, trængte frem langs kysten af New Guinea med henblik på at invadere Mindanao i november måned, og var i maj 1944 nået til øens vestlige spids, Vogelkop, hvorfra han invaderede øen Biak. Formålet med invasionen af Biak var at skaffe yderligere flybaser, men invasionen var ikke problemfri, da man mødte hårdnakket modstand. Baggrunden for den hårdnakkede japanske modstand på Biak var, at den nye chef for den japanske Combined Fleet, Admiral Toyoda, var i færd med at forberede det "Afgørende slag", hvor den japanske flåde, skulle tilintetgøre den amerikanske flåde på én gang, en operation som også den afdøde admiral Yamamoto, og hans efterfølger, den ligeledes afdøde admiral Koga, havde drømt om. I planerne for denne operation, der fik navnet "AGo", spillede de japanske luftbaser på Biak en vigtig rolle. Forsvaret af Biak blev dels styrket ved overførsel af et stort antal fly fra baserne i det centrale Stillehav, herunder Marianerne, og dels ved at påbegynde en forlægning af de fleste slagskibe og krydsere i 1. Mobile Fleet under kommando af viceadmiral Ukagi fra deres midlertidige base ved øen TawTawi til Biak ¹.

Den anden streng i den amerikanske strategi var den offensiv, som den øverstkommanderende for det centrale Stillehavsområde, Admiral Chester W. Nimitz, havde iværksat i efteråret 1943, startende med erobringen af Gilbert Øerne og med efterfølgende erobring af Marshall Øerne.

Disse operationer blev udført af den amerikanske Fifth Fleet under kommando af Admiral R.A. Spruance², hvis styrke bestod dels af Task Force 58 under kommando af Vice Admiral Marc A. Mitscher og dels af V. Amphibious Force under kommando af Vice Admiral R.K. Turner. Erobringen af Marshall Øerne var tilendebragt den 21. februar 1944 med erobringen af atollen Eniwetok³. Forinden havde Mitschers hangarskibe rettet et ødelæggende angreb på den japanske flåde- og luftbase Truk, hvorved et stort antal landbaserede japanske fly blev ødelagt⁴.

Admiral Toyoda forventede et amerikansk angreb på Ulithi eller Palau, men tog fejl. Angrebet kom på øgruppen Marianerne imod øen Saipan. Denne operation besluttede De Forenede Stabschefer så sent som den 12. marts 1944. Angrebet skulle udføres den 15. juni. Efter erobring af Saipan skulle øgruppens største ø, Guam, erobres og dernæst de to mindre øer, Tinian og Rota. Baggrunden for beslutningen var, at disse fire sydligste øer i gruppen havde væsentlig strategisk betydning. Der kunne her indrettes flybaser for B 29 fly, som kunne bombe Japan, hvilket var mere praktisk end de eksisterende baser i Kina, som gav væsentlige logistiske problemer. Herudover gav øernes beliggenhed amerikanerne flere muligheder for at vælge den fremtidige fremrykningsvej. Man kunne gå mod sydvest til Palau, mod vest mod Leyte og Luzon, eller mod nordvest mod Formosa. Operationen fik kodenavnet "Forager". Japannerne betragtede nærmest Saipan som en del af moderlandet, og Toyoda besluttede at benytte lejligheden til at iværksætte det "Afgørende slag"⁵.

De to flåder

Den amerikanske Fifth Fleet bestod af syv svære hangarskibe, 8 lette af samme type, 7 moderne slagskibe, 11 tunge krydsere, 2 lette krydsere og 28 destroyere. Om bord i hangarskibene var der i alt 891 fly, der fordelte sig på følgende typer: 475 jagerfly, 232 styrtbombere og 184 torpedofly, hvortil kom 65 vandfly. Disse skibe og fly var organiseret i Task Force 58 under kommando af Vice Admiral Mitscher. Denne Task Force var fordelt i fem Task Groups på følgende måde:

TG 58.1 under Rear Admiral Clark, med hangarskibene HORNET, YORKTOWN, BELLAU WOOD og BATAAN samt 4 krydsere og 14 destroyere.

TG 58.2 under Rear Admiral R.E. Montgomery, med hangarskibene BUNKER HILL, WASP, MONTEREY og CABOT samt 3 krydsere og 12 destroyere,

TG 58.3 under Rear Admiral J.W. Reeves, med hangarskibene ENTER-



Den amerikanske kontreadmiral Raymond A Spruance.

PRISE, LEXINGTON (Mitschers flagskib), SAN JACINTO og PRINCETON samt 5 krydsere og 13 destroyere.

TG 58.4 under Rear Admiral W.K. Harrill, med hangarskibene ESSEX, LANGLEY og COWPENS samt 4 krydsere og 14 destroyere, og

TG 58.7 under Vice Admiral W.A. Lee, med yderligere 7 slagskibe, 4 tunge krydsere og 14 destroyere⁶ ud over de ovenfor nævnte overfladeenheder.

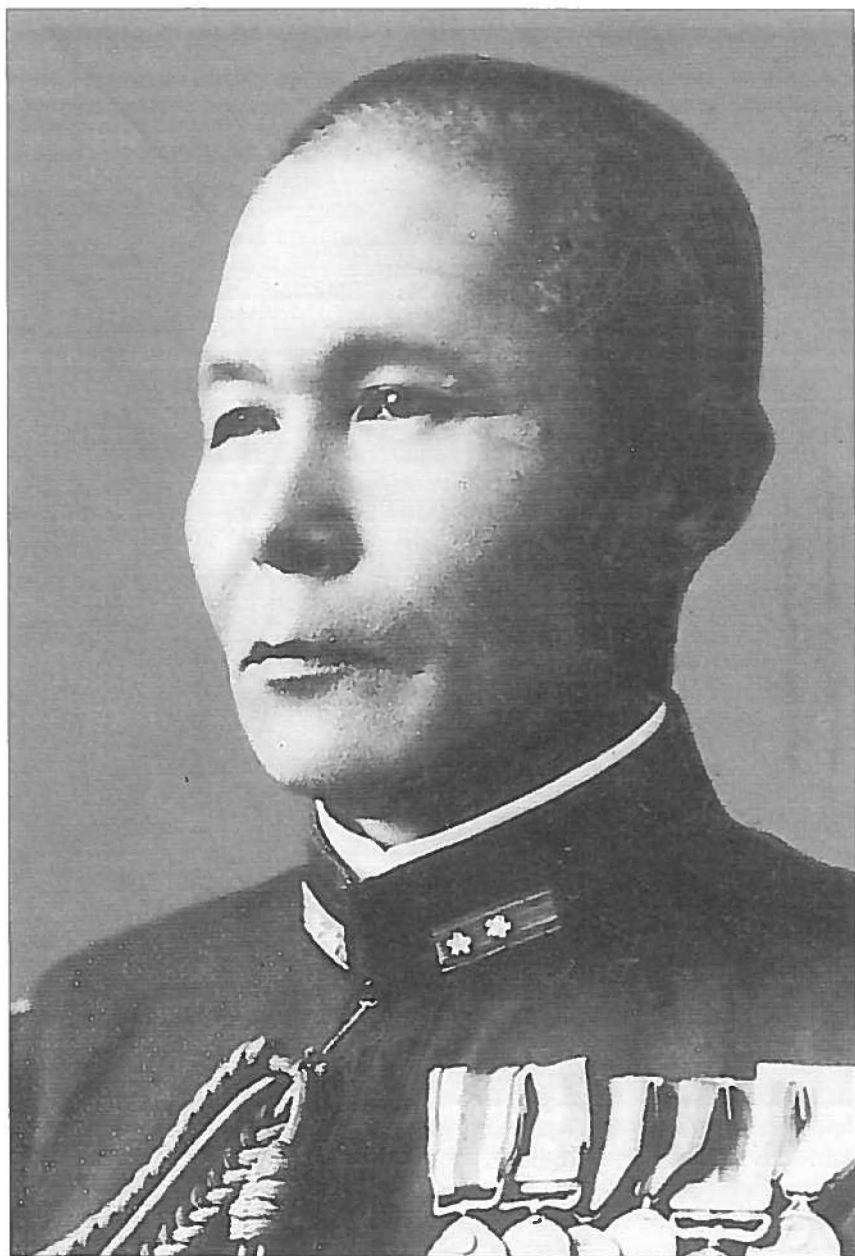
Admiral Spruance havde sit flag i krydseren INDIANA i TG 58.7. Hans upretendiøse valg af flagskib, skyldtes sandsynligvis, at han betragtede den ældre krydser som "expendable"⁷.

Under forlægning var de fleste overfladeskibe i TG 58.7 fordelt mellem de fire Task Groups, hvori indgik hangarskibe, for at beskytte dem mod fjendtlige undervandsbåde og fly, men under kamp, og når en sådan forestod, blev de moderne svære artilleriskibe i TG 58.7 trukket ud og dannede en slaglinie, hvis AL skyts ydede et særdeles effektivt luftforsvar. Under gang og kamp var de forskellige Task Groups disponeret i hver sin cirkel omkring hangarskibene med to sømil til cirkelns centrum.

Hangarskibene blev således beskyttet af de omkringliggende overfladeskibe. TG 58.7 var placeret forrest ca. 15 sømil foran TG 58.3, hvor i bl.a. indgik Mitschers flagskib, LEXINGTON. TG 58.1 og 58.2 var placeret på hver sin side af TG 58.1 agten for tværs af TG 58.7 på dennes styrbords side for at kunne yde luftforsvar af TG 58.7. Ideen med etableringen af TG 58.7 som slaglinie foran den øvrige del af TF 58 var naturligvis, at et fjendtligt luftangreb ville være nødt til at passere det effektive AL-forsvar, inden man nåede frem til hangarskibene⁸.

Den japanske 1. Mobile Fleet under kommando af Vice Admiral Ozawa rummede den alt overvejende del af Combined Fleet, og bestod af 5 svære hangarskibe, fire lette af samme type, 5 slagskibe, her iblandt de to kæmper, YAMATO og MUSASHI, 8 tunge krydsere, 13 lette af samme type og 28 destroyere. Om bord i hangarskibene var 430 fly. Der fordelte sig med 222 jagerfly, 113 styrtbombere og 95 torpedofly, hvortil kom 65 vandfly eller i alt 493 fly. Den japanske styrke var således væsentligt svagere end den amerikanske.

Ozawa regnede imidlertid med at få væsentlig assistance fra den 1 "Air Fleet" under kommando af Admiral Kakuta. Denne luftflåde, der omfattede de japanske fly i det centrale Stillehav, havde i den forudgående tid



Den japanske viceadmiral Ozawa, hvis styrke blev slået under slaget i Philippiner Havet

placeret 500 fly, dels på selve Marianerne, men også på Yap, Palau og Ulithi. I den japanske planlægning for det "Afgørende slag" regnede japanerne med, at disse landbaserede fly ville have ødelagt 33 % af den amerikanske flåde, inden flyene fra hangarskibene nåede frem til angreb⁹. Herudover lagde Ozawa stor vægt på, at hans fly, fordi de manglede pansring af cockpittet, og ikke havde selvforseglende benzintanke, var lettere, og havde en betydeligt større rækkevidde end de amerikanske, både når det gjaldt rekognoscering, og når det gjaldt angreb. Han planlagde derfor sine angreb således, at han kunne holde sine hangarskibe uden for de amerikanske flys rækkevidde. Endeligt havde han den fordel, såfremt østenvinden holdt, at han også under start af fly kunne forblive på sin kurs mod Saipan, i modsætning til Mitscher, der var nødt til at ændre kurs for at starte sine fly¹⁰.

"Mobile Fleet"s organisation var i nogen grad en efterligning af TF 58, og dens kampopstilling mindede også om den, som Mitscher brugte for TF 58. Hangarskibene var organiseret i tre divisioner. 1. division under kommando af Rear Admiral Obayshi bestod af de lette hangarskibe CHIYODA, ZUIHO og CHITOSE. Disse udgjorde sammen med en stor del flådens svære skibe, herunder slagskibene YAMATO og MUSASHI, avantgarden. Hovedflåden bestod af de to øvrige hangarskibsdivisioner. 1. division under kommando af Ozawa selv bestod af tre hangarskibe, SHUKAKO, ZUIKAKO og det splinternye og meget store TAIHO, der var Ozawas flagskib, medens 2. division under kommando af Rear Admiral Joshima bestod af de tre hangarskibe, JUNYO, HIYO og RYUHO. De resterende overfladeskibe brugte japanerne som eskorte for hovedstyrkens to hangarskibsdivisioner¹¹. En afgørende forskel på de amerikanske og japanske kampformationer var imidlertid afstanden mellem avantgarderne og hovedstyrkerne. Hvor amerikanerne havde en afstand på ca. 15 sømil, var afstanden mellem den japanske avantgarde og hovedstyrke ca. 100 sømil. Det betød, at avantgarde og hovedstyrke havde vanskeligt ved at yde hinanden støtte¹².

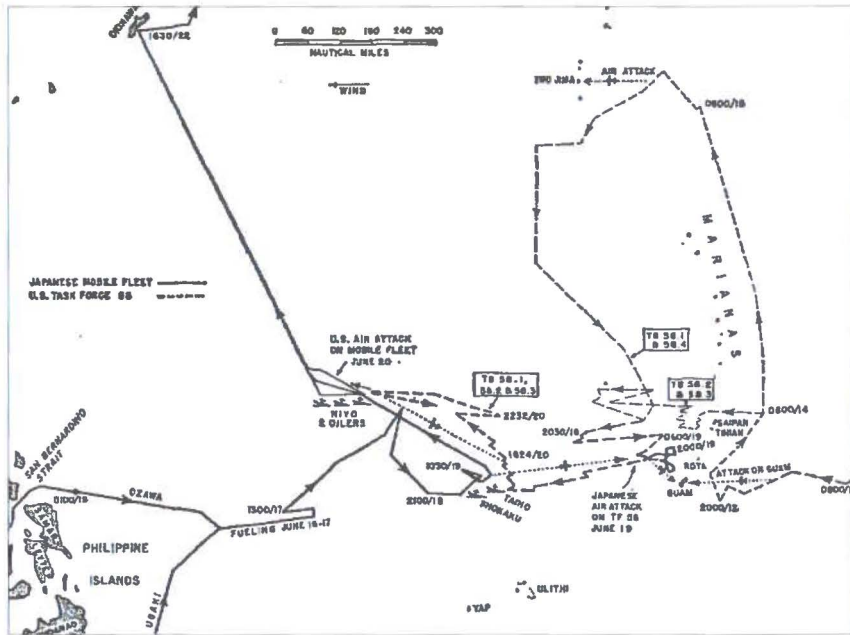
Den japanske flåde havde under Toyodas forgænger, afdøde Admiral Koga, igennem længere tid været særdeles passiv. Baggrunden for denne passivitet var, at der ikke var kvalificerede piloter til at bemane flyene på flådens carriers, idet de fleste trænede og rutinerede piloter var gået tabt under tidligere operationer. Da Toyoda overtog kommandoen over Combined Fleet, blev han også instrueret om at udvise større aktivitet. På dette tidspunkt var man ved at have uddannet nye piloter, hvilket var baggrunden for Toyodas beslutning om at forberede Operation AGo. Toyoda og Ozawa havde imidlertid et stort problem, idet man havde store vanskeligheder med brændstofforsyningen, fordi de amerikan-

ske undervandsbådes høst blandt de japanske tankskibe havde været meget betydelig. Resultatet var, at man f.eks. ikke havde tilstrækkeligt raffineret brændstof til at udkæmpe et slag ved Marianerne¹³. Resultatet af de japanske overvejelser af denne kritiske situation blev, at Ozawa med Mobile Fleet midlertidigt blev baseret på den vestligste Sulu ø, TawiTawi, hvor man var i nærheden oliehavnen Balikpapan. Olien herfra kunne i nogen grad afhjælpe den kritiske situation for Ozawa, idet den var så ren, at den kunne benyttes uden raffinering¹⁴, og efter at han havde fået tilladelse til at bruge uraffineret olie som brændstof, var de japanske skibe blevet forsynet med denne olie. Den havde dog visse urenheder, der belastede skibenes kedler, ligesom den var meget flygtig og afgav dampe, der var særdeles brand- og eksplosionsfarlige¹⁵. Baseringen på TawiTawi havde imidlertid en voldsom ulempe, fordi, der ikke var nogen passende luftbase, og de japanske piloter, der i forvejen manglede træning (de havde kun tre måneders. uddannelse, hvor de amerikanske havde ca. to års træning, før de blev anset for kvalificerede til at operere fra et hangarskib), fik derfor ingen yderligere flytræning.

De amerikanske forberedelser til Operation FORAGER.

Fra den 11. juni iværksatte fly fra TF 58 svære angreb på de japanske flybaser på Saipan, Tinian, Rota og Guam, og forvoldte derved store tab blandt de landbaserede japanske fly. Endvidere blev de syv nye slagskibe fra Lee's TG 58.7 detacheret fra TF 58 den 13. juni for at bombardere Saipan. Dette bombardement var imidlertid ikke nogen succes, idet besætningerne på disse skibe ikke var tilstrækkeligt trænet i den særlige teknik, der skulle benyttes ved sådanne bombardementer. Dagen efter overtog de ældre slagskibe, der havde overlevet Pearl Harbour, med stor succes bombardementet¹⁶. Den 15. juni 1944 fandt landgangen på Saipan sted. Turner havde regnet med, at nå sine mål hurtigt, men japanerne ydede kraftig modstand, og det kom til at vare ganske længe inden Saipan var erobret. Først i begyndelsen af august måned var erobringen gennemført. Iværksættelsen af landsætningen betød imidlertid, at Spruance følte sig nødsaget til vedblivende at dække landgangsstyrken mod japanske angreb. Resultatet var, at han afstod fra at angribe den japanske styrke, men afventede dennes angreb i nærheden af Saipan¹⁷.

Spruance og Mitscher var klar over, at Ozawas "Mobile Fleet", som nævnt, var baseret på TawiTawi, den vestligste ø i Sulu gruppen, og chefen de amerikanske undervandsbåde, Vice Admiral Lockwood, havde placeret et antal både langs Ozawas sandsynlige rute mod Marianerne for at observere den japanske flådes bevægelser. Lockwoods både fik i modsætning til de amerikanske observationsfly resultater. REDFIN kunne den 13. juni meddele, at OZAWA havde forladt TawiTawi¹⁸. En



Slaget i Philippiner Havet 19.-20. juni 1944.

anden båd, FLYING FISH, observerede, at Ozawas styrke den 15. juni kl. 1836 forlod San Bernardino Strædet med kurs mod Saipan, og SEA-HORSE observerede samme dag kl. 1945 Ukagis slagskibe og krydsere, der var blevet omdestineret, og nu skulle forene sig med Ozawa¹⁹. På baggrund af meldingen fra REDFIN kom Spruance til det resultat, at japanerne ikke kunne være i stilling til at angribe den amerikanske styrke før den 17. juni. Han beordrede derfor TG 58.1 og 58.4 til at angribe Iwo og Chichi Jima. Disse 2 øer ca. 700 sømil NW for Saipan var vigtige mellemlandingsbaser på forsyningslinierne fra Japan til Micronesien. Angrebene, der blev udført med Rear Admiral Clark i taktisk kommando, var en stor succes. Flypladserne på øerne var fyldt med fly, der skulde angribe de amerikanske styrker på Saipan, og japanerne mistede mange landbaserede fly ved disse angreb, dels under luftkampe, og dels fly, der blev ødelagt på jorden²⁰. Efter angrebene fastsatte Spruance et *rendezvous* for TF 58 vest for Tinian.

Også undervandsbåden CAVALLA havde kontakt med den japanske flåde, idet den kl. 0510 den 17. juni havde kontakt med den japanske forsyningsflåde. Admiral Lockwood beordrede den til at følge forsyningskonvojen, idet han regnede med, at den kunne føre til den japanske flå-

de. På grund af manglende fart mistede CAVALLA imidlertid kontakten²¹.

På baggrund af meldingerne fra REDFIN, FLYING FISH og SEAHORSE besluttede Spruance imidlertid om morgenen den 16. juni at udsætte landsætningen på Guam, der var fastlagt til den 18. juni, indtil videre²².

Den 17. juni sendte Spruance sin slagplan for det kommende slag i et signal til Mitscher og Lee. Det hedder heri:

*"Our air will first knock out enemy carriers, then will attack enemy battleships and cruisers to slow or disable them. Battle line will destroy fleet either by fleet action if the enemy elects to fight or by sinking slowed or crippled ships if enemy retreats. Action against the enemy must be pushed vigorously by all hands to ensure complete destruction of his fleet. Destroyers running short of fuel may be returned to Saipan if necessary for refuelling."*²³

Kort efter sendte han, efter en forespørgsel fra Mitscher, følgende signal til ham og Lee:

*"Desire you proceed at your discretion selecting dispositions and movements best calculated to meet the enemy under most advantageous conditions. I shall issue general directives when necessary and leave details to you and Admiral Lee."*²⁴

Han benyttede derfor det sunde princip, at lade cheferne på kamppladsen selv vælge deres taktik, men forbeholdt sig selv at fastlægge de store linier, og at træffe mere principielle afgørelser.

15. – 18. juni. Forberedelser til det kommende slag.

Der er næppe tvivl om, at den af parterne i et søslag mellem hangarskibe, der først opnår kontakt med den fjendtlige styrke, har en væsentlig fordel ved at kunne iværksætte angreb først. I perioden 15. – 18. juni ser vi da også begge parter udfolde store bestræbelser på at opdage modpartens styrker. På amerikansk side spillede de af Admiral Lockwood placerede undervandsbåde en meget væsentlig rolle i så henseende. Vi har allerede hørt om REDFIN, FLYING FISH, SEAHORSE og CAVALLA. Den sidstnævnte havde yderligere en kontakt med den japanske flåde sent om aftenen den 17. juni, men mistede også i dette tilfælde kontakten på grund af manglende fart²⁵. På baggrund af disse meldinger fra undervandsbådene sluttede Spruance, at der var tale om to japanske styr-

ker (Ozawa og Ukagi), og han skønnede ligeledes, at man med stor sikkerhed kunne forvente et slag med den japanske styrke. Han tog straks en samtale med Turner, hvor de blev enige om at overføre 5 tunge og 3 lette krydsere samt 21 destroyere fra Turners styrke til TF 58. Endvidere blev man enige om at rekvirere seks radarudstyrede rekognosceringsfly fra basen på Eniwetok, således at man kunne foretage opklaringsflyvninger ud til 600 sømil fra Saipan²⁶.

Den sidste fjendemelding fra CAVALLA, jf. ovenfor, der placerede Ozawas styrke på østlig kurs på positionen 12 grader og 23 minutter N og 132 grader 26 minutter Ø, blev modtaget om bord på Mitschers flagskib LEXINGTON kl. 0345 den 18. juni. Spruance og Mitscher reagerede noget forskelligt på denne melding. Spruance, der mente, at CAVALLA kun havde observeret en del af den japanske styrke, var nervøs for, at en del af den japanske flåde ville forsøge at omgå den amerikanske styrke for at angribe landingsområdet på Saipan. Mitscher derimod kom til det resultat, at hvis TF 58 styrede vest, kunne man opnå en natlig overfladekamp, for derefter at bombardere de japanske hangarskibe fra morgenstunden.

Han sendte derfor følgende signal til Vice Admiral Lee:

*"Do you desire night engagement? It may be we can make air contact late this afternoon and attack tonight. Otherwise we should retire to the eastward tonight"*²⁷

Chefen for Battle Line, TG 58.7. Vice Admiral Lee sendte følgende ret kontante svar:

*"Do not (repeat not) believe we should seek night engagement. Possible advantages of radar more than offset by difficulties of communications and lack of training in fleet tactics at night. Would press pursuit of damaged or fleeing enemy, however, at any time."*²⁸

Det er Morisons opfattelse efter konsultationer med overlevende medlemmer af Lee's stab, at Lee, der havde erfaringer med japanernes taktik i natlige kampe, ikke ville risikere at sætte sin artilleristiske overlegenhed over styr på grund af tilfældigheder under en natlig kamp. Lee var utvivlsomt i overensstemmelse med sin chef, Admiral Spruance. Lee var heller ikke carrier admiral²⁹.

Om morgenen den 18. juni sendte Mitscher rekognosceringsfly på vingerne. De fandt ingen japanske skibe, men fra kl. 0755 – 0850 mødte de

tre japanske rekognosceringsfly Denne observation, der kunne have hjulpet Mitschers stab til at plotte den fjendtlige styrkes bevægelser, medførte ingen amerikansk reaktion³⁰. Samme eftermiddag sendte TF 58 rekognosceringsfly af sted for på 325 sømils afstand at dække sektoren fra NW til S. De fandt heller ingen ting, hvorfor Spruance var overbevist om, at Ozawa endnu ikke var kommet indenfor 400 sømil fra Saipan.

Det var meningen, at de japanske landbaserede fly fra Guam, Yap og Palau skulle opdage den amerikanske flådes placering på et tidligt tidspunkt og have underrettet Ozawa herom. Der er imidlertid intet, der tyder på, at det var sket, derimod opnåede Ozawa fremragende resultater med sine egne rekognosceringsfly. Om eftermiddagen den 18. juni modtog han kl. 1514 en melding fra piloten på fly no.15, der på positionen 14 grader 50 minutter N og 142 grader 15 minutter E, havde observeret en fjendtlig styrke hvoriblandt et ukendt antal hangarskibe. Senere fuldstændiggjorde samme pilot sin melding til *"adskillige hangarskibe, to slagskibe og et ukendt antal af andre skibe"*. Piloten i fly no.17, der dækkede sektoren syd for no.15, kunne kort før kl. 16 melde om et ukendt antal hangarskibe plus andre skibe på positionen 14 grader 12 minutter N og 141 grader 55 minutter E. De to piloter havde faktisk observeret TF 58. Den første pilot havde observeret TF 58s nordlige flanke, medens den anden havde observeret den sydlige flanke, der var 40 sømil fra den nordlige³¹.

Kl. 1530, efter at have modtaget meldingen fra fly. No. 15, besluttede Ozawa at beordre overgang til kampformation og til at skifte kurs fra 60 grader (NE t. E) til 200 grader (SSW). Nu, hvor han havde fundet TF 58, havde han til hensigt at holde sig i en afstand på 400 sømil for at udnytte de japanske flys større rækkevidde, og for selv at kunne vælge tidspunktet for, hvornår han ville indlede slaget. Kl. 1540, hvor han befandt sig 360 sømil fra den position, som fly no. 15 havde rapporteret amerikanerne, og med denne position i pejling 266 grader, blev kursændringen gennemført³².

Kl. 1610, efter at have modtaget meldingen fra fly no. 17 udstedte Ozawa herefter sin operationsordre til Mobile Fleet:

1. At around 1500 enemy task forces believed to be, one, 350 miles bearing about 220 degrees from Iwo Jima, and the other, 160 miles west of Saipan.

2. Mobile Fleet will retire temporarily, after which it will proceed north

*and tomorrow morning contact and destroy the enemy to the north, after which it will attack and destroy the enemy to the northeast*³³

Det viste sig, at kontakten "350 miles from Iwo" var en fantom kontakt, som skyldtes en melding fra et landbaseret rekognosceringsfly, som man havde modtaget via Tokio, og som var blevet fordrejet undervejs. Ordrens placering af den anden fjendtlige gruppe "160 miles West of Saipan" var udlægningen af signalerne fra fly no. 15 og 17 foretaget af Ozawas stab. På det tidspunkt, hvor fly no. 17 observerede de amerikanske skibe, var TF 58s centrum ca. 200 sømil West for Saipan³⁴. Da Ozawa fra Tokio blev underrettet om, at den nordlige kontakt var ikke eksisterende, udstedte han en ny operationsordre, hvori han fastlagde, at "enemy West of the chain of islands" ville blive målet for morgendagens angreb. Kl. 1900 ændrede Ozawa kurs mod SE (140 grader), fart 16 knob.

I mellemtiden havde Rear Admiral Obayashi, chefen for den forreste hangarskibsddivision besluttet at foretage et angreb på den amerikanske styrke. Man havde imidlertid kun nået at starte nogle få fly fra CHIY-ODA, da Obayashi modtog Ozawas operationsordre, hvorefter han aflyste angrebet.

Som nævnt var det Ozawas mening, at han natten mellem 18. og 19. juni ville holde sin hovedstyrke omkring 400 sømil fra Task Force 58, medens avantgarden skulle holde sig ca. 300 sømil fra den amerikanske styrke, således at hele hans styrke var udenfor de amerikanske flys formodede rækkevidde. Endvidere påregnede han, at hans fly kunne fylde benzin og ammunition på Guam og Rota efter angrebet på TF 58³⁵, ligesom han regnede med, at fly fra disse øer kunne hjælpe ham i angrebet på TF 58. Han var besluttet på, at den 19. juni skulle være dagen for "Det afgørende slag", og havde ingen intentioner om at foretage de flankeangreb på invasionsflåden, som Spruance øjensynligt frygtede.

Om aftenen den 18. juni som forberedelse af angrebet, deltes den japanske styrke, således at Ozawas egen division, bestående af TAIHO, SHOKAKU og ZUIKAKU og 2. division under Rear Admiral Joshima, bestående af JUNYO, HIYO og RYUHO, gik over på kurs 190 (S.t.W), medens avantgarden under Kurita med 3. carrier division stævnede direkte mod øst. Kl. 0300 den 19. juni ændrede alle divisioner kurs til 50 grader, og farten øgedes til 20 knob, således at divisionerne kunne komme på plads, og kl.0415 var kampformationen på plads, og Ozawa var parat til at sende mere end 300 japanske fly mod TF 58, der stadig var uvidende om Ozawas position³⁶.

De fire amerikanske TGs var den 18. juni om morgenen indenfor synsvidde af hinanden, og var forenede ved middagstid. Mitscher placerede de stærke TG 58.1, 58.2 og 58.3 tolv sømil fra hinanden på en nord/syd linie vinkelret på den generelle vindretning. Det betød, at de tre TGs kunne udføre flyoperationer uden at genere hinanden. Han beordrede også Lee's slaglinie formeret, således, at man under den forestående kamp kunne undgå den forvirring, der kunne blive følgen af at trække overfladeskibe ud af eskorten for de fire hangarskibsgrupper. Slaglinien fik position i læ på samme side som den japanske flåde formodedes at ville angribe fra. Den svageste TF 4 blev placeret 12 sømil nord for slaglinien for at yde luftforsvar for denne³⁷.

Spruances nervøsitet for invasionsstyrkens sikkerhed kom til udtryk i et signal til Mitscher og Lee, hvori det bl.a. hed:

*"Task Force 58 must cover Saipan and our forces engaged in that operation."*³⁸.

Det var hans opfattelse, at det japanske angreb ville komme fra vest, men han var bange for, at japanerne kunne passere amerikanerne om natten. Han besluttede derfor at gå mod vest i dagtimerne, og trække sig tilbage mod øst om natten., hvilket skulle

*"reduce the possibility of enemy passing us in darkness"*³⁹

De to admiraler, Mitscher og Lee, fik ligeledes besked på, at TF 58 skulle forblive så tæt på Saipan, at man kunne støtte invasionsstyrken, indtil efterretninger om fjenden nødvendiggjorde andre dispositioner. Han var enig med Lee i, at kamp med japanerne om natten skulle undgås, fordi den chancebetonede natlige kamp ville neutralisere den amerikanske styrkemæssige overlegenhed, men han understregede i signalet,

*"But earliest possible strike on enemy carriers is necessary."*⁴⁰

Ved middagstid den 18. juni gik TF 58 over på en sydvestlig kurs, og alle fly blev kaldt tilbage. Kl. 2030, da det var blevet mørkt, vendte man tilbage til kursen 80 grader (E. t. N). TF 58 havde ikke gjort de store fremskridt i løbet af den 18., kun 112 sømil på kurs WSW (245 grader), fordi det havde været nødvendigt at dreje op i østenvinden, hver gang fly skulle starte eller lande.

Kl.2200 modtog Spruance vigtige efterretninger. Ozawa havde brudt den japanske radiotavshed for at sikre samarbejde næste dag med landbase-

rede fly på Guam. Resultatet var, at amerikanske HF/DF stationer kl. 2023 var i stand til at pejle hans position til at være nær 13 grader N og 136 grader E. Faktisk var den pejlede position kun 40 sømil forkert. Den var i øvrigt ca. 300 sømil fra den position, hvor TF 58 kl. 2030 havde ændret kurs⁴¹. Da Spruance modtog denne melding kl. 2200, var TF 58 i færd med at øge afstanden til fjenden, og han ville, såfremt han fortsatte på denne kurs, ikke være i en position, hvorfra han kunne angribe japanerne, idet den optimale afstand ved angreb med en flystyrke, der bestod af såvel bombere som jagerfly, var imellem 150 og 200 sømil, og den maksimale angrebsafstand var 300 sømil⁴².

Mitscher foreslog kl. 2325 Spruance, at kursen kl. 0130 skulle ændres til stik vest, hvilket, han regnede med, ville anbringe TF 58 i en ideel position til at starte et flyangreb på japanerne ved daggry den 19. juni. Spruance, der diskuterede dette forslag med sin stab, afviste det ca. kl. 0100. En afgørende faktor i beslutningen var et signal fra undervandsbåden STINGRAY, der var blevet forvrænget under vejs på grund af japansk "jamming". Spruance, der som tidligere nævnt var nervøs for, at japanerne ville omgå TF 58 og foretage angreb på invasionsstyrken, havde en formodning om, at signalet fra STINGRAY, der faktisk kun var en rutinede meddelelse, var en fjendemelding om den japanske flåde, og da STINGRAYs position var ca., 175 sømil ESE for den position, som HF/DF pejlingen angav, og i givet fald meget nærmere TF 58, end HF/DF pejlingen, besluttede han at fortsætte på sin østlige kurs i nattens løb. Kl. 0038 den 19. juni sendte han følgende signal til Mitscher:

*"Change proposed does not appear advisable. Believe indications given by Stingray more accurate than that determined by direction-finder. If that is so continuation as present seems preferable. End run by other carrier groups remains possibility and must not be overlooked."*⁴³

Det i signalet nævnte "end run" er et udtryk fra *american football* og består i en omgåelse af modpartens forsvarslinie⁴⁴. Spruance har siden givet følgende begrundelse for sin afvisning af Mitschers forslag:

*"We were at the start of a very large and important amphibious operation and we could not gamble and place it in jeopardy. The way Togo waited at Tsushima for the Russian Fleet to come to him has always been in my mind. We had somewhat the same basic situation"*⁴⁵

På grund af erobrede japanske dokumenter og tidligere erfaringer vidste Spruance, at sådanne flankemangørelser var indeholdt i japansk doktrin⁴⁶. Det var derfor ikke helt ubegrundet, at han frygtede en sådan japansk

disposition for at kunne angribe invasionsstyrken. Man kan dog undre sig over, at han lagde mere vægt på sine usikre formodninger om indholdet af STINGRAYs signal end på HF/DF pejlingen af den japanske styrke.

Den 19. juni om tidligt om morgenen, kl. 0115, observerede et på Saipan baseret amerikansk observationsfly 40 orlogsskibe i 2 grupper på en position kun ca. 75 sømil fra den position, hvori HF/DF pejlingen havde placeret den japanske styrke. Denne melding kunne have ændret Spruances dispositioner, idet hans stab ville have kunnet beregne, at de to flådestyrker kl. 0200 kun var lidt mere end 300 sømil fra hinanden. Det betød, at Mitscher ved morgengry ville have været i en ideel angrebsposition, såfremt Spruance havde ændret kurs og straks var gået tilbage. Imidlertid nåede signalet ikke frem til Spruance før 7 ½ time senere⁴⁷.

Kl. 0530, hvor TF 58 befandt sig 115 sømil fra Tinian i pejling W.t.S og 90 sømil NW t. W. af Rota blev flyene til morgenrekognosceringen startet sammen med Combat Air Patrol og A/S patruljen.. Spruance ændrede igen kurs kl.0619, hvor han gik over på WSW. Efter at have startet fly med kurs op i vinden, var TF 58 kl. 1013 kun nået nogle få sømil længere mod vest, end man havde været ved daggry. Spruance foreslog nu Mitscher, at man, hvis man stadig ikke fandt japanerne, skulle rette ”neutraliserings”angreb på Guam og Rota. Det afslog Mitscher, idet han ikke mente at kunne gøre nytte med et bombardement, fordi han savnede egnede bomber. I stedet ville han holde Guam under opsyn af jagerfly. De angreb, som fly fra de amerikanske hangarskibe i dagene fra den 11. – 18. juni havde rettet mod de japanske baser på Marianerne og de øer, der ligger i nærheden af dem, og Clarks angreb på Iwo Jima, havde medført store tab af japanske fly, der dels var blevet skudt ned under luftkampe og dels ødelagt på jorden. Det betød, at japanernes anstrengelser for at øge antallet af fly på disse baser ikke havde haft større virkning, også fordi japanerne havde vanskeligheder med at flytte fly fra andre baser. De amerikanske angreb havde således reelt allerede ødelagt Ozawas planer om at opnå støtte fra landbaserede fly⁴⁸.

De japanske angreb den 19. juni.

Slaget begyndte den 19. juni kl. 0530, hvor man observerede fjendtlige fly i nærheden af Guam på de amerikanske radarskærme. Et jagerfly fra MONTEREY forfulgte to japanske fly, og skød det ene af dem ned. En halv time senere skød A/L skytset på destroyere i Lee’s slaglinie et andet fly ned⁴⁹.

I planerne for Operation AGo regnede Admiral Toyoda med at have 500 fly til rådighed på Guam. Efter at have modtaget en mindre forstærkning fra Truk, havde chefen for 1. Air Fleet, Admiral Kakuta imidlertid, kun ca. 50 fly til rådighed.

Mitscher, der stadig ikke kendte japanernes position, forventede ikke desto mindre en snarligt storangreb fra Ozawas side. På grund af det manglende kendskab til japanernes position var han, som han selv udtrykte det:

*"in the unfortunate position of having to fight a defensive battle close on the lee side of enemy land bases to which carrier planes could be shuttled, and on the windward side of enemy planes."*⁵⁰

Han kunne dog trøste sig med at have et meget stort antal jagerfly (450) til rådighed, til at opfange de fjendtlige angreb.

Det amerikanske luftforsvar blev dirigeret af jagerkontrolofficeren i Mitschers flagskib, LEXINGTON. Hans job var, at dirigere tilstrækkeligt mange jagerfly ud for at møde hvert fjendtligt angreb, men samtidigt at drage omsorg for, at der stadig var en passende reserve ombord i de amerikanske hangarskibe til at møde senere angreb. Han var i løbende radiokontakt med de øvrige jagerkontrolofficerer i de forskellige TGs. Herved var han i stand til om nødvendigt at overføre jagerfly fra en TG til en anden. De enkelte gruppers kontrolofficerer bevarede den generelle kontrol over fly fra deres egen TG, men overlod kontrollen over de fly, der var dirigeret mod specifikke mål, til kontrolofficererne på de hangarskibe, hvis fly det drejede sig om. Systemet virkede perfekt, selvom man var i færd med at udskifte ældre radiomateriel med moderne materiel, der opererede med meget høje frekvenser. Resultatet heraf var, at grupperne havde forskelligt radiomateriel, og kun to jagerkontrolkanaler var fælles for dem alle⁵¹. Som nævnt fungerede systemet upåklageligt, uanset de nævnte svagheder. I rapporten fra HORNET efter slaget hedder det således:

*"Coordination between the fighter-directors and fighters was well nigh perfect, and interceptions were made like clockworks."*⁵²

Luftsøgningsradarerne i de forskellige carriers fungerede vældig godt. De registrerede observerede fly på ca. 150 sømils afstand og i alle højder. Japanske forsøg på at generere de amerikanske radarer ved at kaste "Windows" ud var ikke effektive.

Dagens kampe blev indledt kl. 0550, da et japansk fly, der hørte til en mindre afdeling af rekognogseringsfly fra Guam, overraskede de amerikanske destroyere, der var på forpost, og kastede en bombe mod STOCKHAM uden at ramme. Dette fly, blev efterfølgende skudt ned af en anden destroyer, YARNALL⁵³.

Lidt senere, kl. 0630 blev en gruppe fra BELLEAU WOOD's Air Combat Patrol sendt mod Guam 100 sømil borte for at undersøge et ekko fra et uidentificeret fly. Da de amerikanske fly kl. 0720 nåede frem, fandt de sig selv omgivet masser af japanske fly, der startede fra Orote basen. De amerikanske fly tilkaldte hjælp, der blev ydet, dels af endnu en gruppe fra BELLEAU WOOD, og dels af CABOT, YORKTOWN og HORNET med en halv snes fly fra hver af disse hangarskibe. Da hjælpen nåede frem til Guam kl. 0720, var de japanske fly forsvundet. Nogle var skudt ned, og andre var landet, og var blevet kamufleret på jorden. Mischers kommentar var, at det var tydeligt, at TF 58 ville blive angrebet af både landbaserede og hangarskibsfly. Han besluttede derfor, at han så vidt muligt ville eliminere truslen var landbaserede fly, inden han blev angrebet af fly fra de japanske hangarskibe⁵⁴.

Kl. 0807 observerede de amerikanske radaroperatører et antal uidentificerede fly, formentlig forstærkninger til Guam, som 81 sømil mod syd var på vej mod Guam. Tre TGs fik ordre til hver at sende 12 jagerfly for at opfange dem, ligesom de fly, der allerede befandt sig over Guam, blev dirigeret ud mod de nye mål. I den næste time var der konstante luftkampe over eller i nærheden af Guam. De amerikanske jagerfly skød under kampene 35 japanske fly ned⁵⁵.

Kl. 0959 observerede radaroperatørerne talrige fly mod vest. Mitscher var klar over, at det sandsynligvis var det forventede japanske storangreb, og kaldte alle sine fly over Guam tilbage over skibene. Kl. 1023 drejede TF 58 op i vinden, og man startede med, hvad man havde af jagerfly, ligesom flyvedækkene blev gjort klar til at modtage jagerfly, der skulle genforsynes med brændstof og ammunition. Bombeflyene blev således også startet, og fik ordre til at kredse øst for TF 58, således at de kunne tilkaldes efter behov⁵⁶.

Ozawa havde formået sin styrke i kampformation tidligt om morgenen den 19. juni. Denne formation, der er omtalt tidligere, havde en udtalt svaghed, idet A/S beskyttelsen var uhyre dårlig for de store hangarskibe. Denne mangel blev senere skæbnesvanger for to store hangarskibe, idet den gav de to amerikanske undervandsbåde, ALBACORE og CAVALLA mulighed for at gennemføre succesrige angreb.

Ozawa begyndte kl. 0445 at sende rekognosceringsfly på vingerne. Den første gruppe af disse var 16 vandfly fra Admiral Kuritas slagskibe og krydsere. Et af disse, på vej tilbage, opdagede dele af TG 58.4 og 58.7, en kontakt som japanerne betegnede som "7 I". Kl. 0515 kom en yderligere gruppe af fly på vingerne, bestående af 14 fly fra den japanske avantgarde. Den observerede at antal destroyere, formodentligt fra Lee's picket line. Kun syv af de 14 fly vendte tilbage til deres hangarskibe. De havde mødt Mitschers morgenpatrulje, og var blevet skudt ned, de fleste af fly fra LANGLEY⁵⁷.

Det første japanske raid bestod af 16 jagerfly, 45 bombefly og 8 torpedofly. Det blev startet ca. kl. 0830 fra Obayashi's hangarskibe i avantgarden. Det var rettet imod kontakten "7 I", og mødte de fly fra TF 58, der var sendt ud for at opfange dem. Japanerne blev observeret af radarer fra Lee's slaglinie kl. 1000, da de var mere end 150 sømil borte. Mitscher beordrede nu kl. 1010 TF 58 til at forberede sig på at sende hvert eneste jagerfly på vingerne, og kl. 1019 beordre han denne ordre udført⁵⁸. Japanerne var nu nået ind på en afstand af 72 sømil. De kredsed i 20.000 fods højde, og gjorde sig klar til angreb. Det gav amerikanerne tid til at rydde flydækkene for bombefly således at det blev muligt at servicere jagerfly, der måtte lande for at komplettere ammunition og brændstof. Det gav også jagerflyene mulighed for at nå op i en højde, hvorfra deres angreb ville blive mere effektive. Kl. 1036 adviserede Mitscher skibene om, at gentagne japanske angreb kunne forventes, ligesom han gav ordre til at sørge for et tilstrækkeligt antal fly til at slå sådanne angreb tilbage, idet man måtte lande fly, der skulle have mere ammunition eller brændstof, efter behov⁵⁹.

Japanerne var nu 60 sømil fra LEXINGTON, der endnu ikke var færdig med at starte sine fly. De 64 japanske fly blev angrebet af 11 jagerfly fra ESSEX, der havde afventet japanernes komme i 23.000 fods højde. 42 af de japanske fly vendte ikke tilbage, og mindst 25 af dem var skudt ned af de amerikanske jagerfly. De fly, der overlevede angrebet fra de amerikanske jagerfly, fortsatte mod deres mål, og endnu 16 blev ødelagt. Et par japanske fly angreb picket-destroyerne YARNALL og STOCKHAM, men uden held. Tre eller fire brød igennem forsvaret til selve slaglinjen. Lee's skibe var i henhold til den tidligere omtalte amerikanske kampformation anbragt cirkulært med INDIANA som guide i centrum, medens de andre seks slagskibe og fire svære krydsere vekselvis med destroyere var anbragt i en cirkel med en diameter på seks sømil, alle med en fart på 22 knob på kursen Ø. t. S. Kl. 1949 lykkedes det et japansk bombefly at opnå en træffer - den eneste under dette angreb - på SOUTH DAKOTA. 17 mand blev dræbt, men der opstod

ikke materiel skade. En anden var tæt på at ramme MINNEAPOLIS. Derimod lykkedes det ingen japanere at trænge igennem til det, der var deres hovedmål, de amerikanske hangarskibe⁶⁰.

Det 2. japanske raid blev sendt på vingerne fra Ozawas egen hangarskibsddivision, og blev begyndt kl. 0856. Det bestod af 53 bombefly, 27 torpedofly og 48 jagerfly. Kort efter starten observerede en japansk jagerpilot kølvandet fra en torpedo, der havde retning mod flagskibet TAIHO, han dykkede ned i den, og satte sit liv og flyet til, men han reddede ikke TAIHO, der blev ramt af en anden torpedo fra undervandsbåden ALBACORE. Otte af de startende fly udviklede motorskader og måtte vende tilbage til hangarskibene. De resterende 119 kom ved en fejltagelse til at flyve over den japanske avantgarde, hvis A/L skyts skød to ned og beskadigede otte andre, så de måtte vende tilbage, resten holdt sammen i én gruppe., der blev observeret på amerikanske radarer kl. 1107 på 115 sømils afstand⁶¹. De blev mødt 60 sømil fra LEXINGTON af amerikanske jagerfly, der angreb kl. 1139. De japanske tab under dette raid var store. 32 jagerfly, 23 torpedofly og 42 styrtbombefly vendte ikke tilbage til deres hangarskibe, og de fleste af dem blev skudt ned, da de blev opfanget af amerikanske jagerfly⁶².

ALBACORE var imidlertid ikke den eneste amerikanske undervandsbåd, der havde held til at forvolde Ozawas flåde tab. Kl. 1152 observerede chefen for CAVALLA et stor japansk hangarskib, der var ledsaget af to krydsere og en destroyer. Det var SHOKAGU, som var i færd med at lade sine fly lande. Efter at have sikret sig, at det ikke var et amerikansk hangarskib, han havde for sig, affyrede han seks torpedoer mod SHOKAGU. I hvert fald de første tre var træffere. Både den og den tidligere ramte TAIHO blev i løbet af få timer ødelagte af interne eksplosioner, der skyldtes de farlige og brændbare dampe fra det uraffinerede brændstof, som de to hangarskibe brugte, og begge skibe gik ned⁶³ Ozawa overførte i første omgang sit flag til krydseren HAGURO og senere til hangarskibet ZUIKAGU.

Kl. 1145 fik man i flagskibet melding om, at 20 japanske fly fra 2. raid var brudt igennem det hidtidige luftforsvar og nærmede sig destroyeren STOCKHAM, der lå ca. 10 sømil i læ af slagliniens centrum. Denne destroyer afslog under ca. 20 minutters kamp adskillige angreb fra forskellige retninger, men blev ikke beskadiget, og alle skibene i slaglinjen åbnede en sand mur af A/L ild mod de angribende japanere. Et af de mange japanske angreb var rettet imod INDIANA, og et torpedofly kolliderede med slagskibet i vandlinjen, men dets torpedo eksploderede ikke. Angrebene varede fra kl. 1150 til få minutter over middag. Nogle

få fly nåede igennem til TG 58.2 og 58.4. Fragmenter fra nære bombenedslag i vandet medførte spredte personelle tab på WASP og BUNKER HILL, men ikke materielle skader.

Det 3. japanske raid, der bestod af i alt 47 fly, hvoraf 15 var jagerfly, medens resten var bombefly, blev sendt i luften mellem kl. 1000 og 1015 på grundlag af meldinger fra Ozawas morgenrekognosering, som bestod af 11 fly fra SHOKAGU og 2 vandfly fra krydseren MOGAMI. De havde rapporteret tre carriers samt andre skibe på positionen 12 grader, 22 minutter N og 143 grader 43 minutter E. Observationen havde fået betegnelsen "15 Ri". De havde endvidere observeret tre hangarskibe med andre skibe på positionen 15 grader 33 minutter N og 143 grader 15 minutter E. Denne observation havde fået betegnelsen "3 Ri".

Positionen for den kontakt, der var betegnet "15 Ri", var forkert på grund af kompasfejl i det observerende fly, hvorimod den kontakt, der var betegnet 3 Ri var korrekt. Det 3. raid var egentligt sendt i luften for at angribe den tidligere kontakt, "7 I", blev efter start omdirigeret til at angribe "3 Ri" kontakten. Denne ordre nåede imidlertid kun en mindre gruppe på godt og vel 20, medens resten, da de ikke fandt noget på den opgivne position for 7 I, vendte de tilbage til deres hangarskibe. De 20 fly blev observeret, da de var 99 sømil fra målet, og kl. 1300, da de var ca. 50 sømil fra målet, blev de mødt af 40 amerikanske jagerfly fra HORNET og YORKTOWN. syv japanske fly blev skudt ned. Nogle få slap igennem til et resultatløst angreb på TG 58.4, men slap derefter væk. 40 japanske fly ud af 47 vendte tilbage til deres hangarskibe⁶⁴.

Imellem kl. 1100 og kl. 1130 sendte Ozawa fly i luften til det 4. raid på TF 58. Det bestod af 82 fly fra JUNYO, HIYO, RYUHO og ZUIKAKU i form af 30 jagerfly, 46 bombefly og 6 torpedofly. De fik ordre til at angribe kontakten 15 Ri, hvor der som tidligere nævnt, på grund af en fejlagtig positionsangivelse, ikke fandtes noget amerikansk skib. Da de japanske fly ikke fandt noget fjendtligt på den opgivne position, angreb nogle af den TG 58. 2. De angreb WASP og BUNKER HILL, men uden resultat, og alle, bortset fra et, blev skudt ned. En gruppe på 18 fly fra ZUIKAKU blev angrebet af amerikanske jagerfly, der skød halvdelen ned.

Den største gruppe af angrebsstyrken i raid no. 4, der bestod af 20 jagerfly, 27 bombefly og 2 torpedofly, satte kursen mod Guam, da de ikke fandt noget mål på den opgivne position. De blev imidlertid observeret på radar i TF 58s enheder, og dagens sidste COMBAT AIR Patrol, der bestod af 12 jagerfly fra COWPENS blev dirigeret i mod japanerne for

at opfange dem. Lederen af flyene fra COPWPENS meldte, at 40 fjendtlige fly, der havde sænket hjulene, cirklede over flypladsen, Orote Fields. Der blev nu sendt en forstærkning på syv jagerfly fra ESSEX og 8 fra HORNET. Disse 27 amerikanske jagerfly skød 30 ud af 49 japanske fly ned. 2 jagerfly fra HORNET fik held til at placere sig i den japanske landingskreds, hvor de skød yderligere fem japanske bombefly ned. Endeligt var de 19 japanske fly, som det lykkede at lande, så ødelagte, at det var håbløst at reparere dem⁶⁵.

Under de mange luftkampe, hvor fly fra TF 58 standsede de japanske angreb, var øerne Guam og Rota også genstand for konstant opmærksomhed. Dels opretholdt Spruance konstant med nogle få jagerfly fra LEXINGTON patruljer over de to øer, og dels blev de amerikanske bombefly, der var sendt i luften for at holde flyvedækkene parat til hurtig genforsyning af jagerflyene, benyttet til at foretage bombardementer af de to øer. Virkningen af disse bombardementer på japanerne anskueliggøres af en dagbog, der senere blev erobret på Guam. Det hedder heri:

*"The enemy circling overhead, bombed our airfield the whole day long. When evening came our carrier bombers (Raid 4, min bemærkning) returned, but the airfield had been destroyed by the enemy and they had to crash..."*⁶⁶.

Da mørket faldt på over Guam og de stridende flådestyrker, var kampene, der efterfølgende af amerikanske piloter blev kaldt "The Great Marianas Turkey Shoot", forbi. De amerikanske tab havde været relativt beskedne. Ud af lidt mere end 300 fly havde man tabt 39 fly, og kun 20 piloter og syv øvrige besætningsmedlemmer savnedes. Herudover havde de japanske angreb på de tre skibe, der var blevet ramt, medført tab af fire officerer, og herudover 27 øvrige besætningsmedlemmer. Japanerne havde sat 373 fly ind i operationen. Kun 130 returnerede til deres carriers. Herudover havde de tabt omkring 50 fly baseret på Guam samt de, der var gået tabt med de sænkede hangarskibe og de, der var tabt på grund landings uheld, I alt var deres samlede tab som følge af operationen den 19. juni ca. 315⁶⁷.

Kl. 1431 befandt TF 58 sig 40 sømil vest af Rota, og Guam lå i pejling SE t. S ca. 37 sømil borte. Kl. 15, da Spruance efter "The Great Turkey Shoot" følte sig sikker på, at der ikke foreløbigt ville komme japanske angreb på invasionsstyrken på Saipan, beordrede han kursen sat mod vest for at forfølge Ozawas flåde. LEXINGTON var på dette tidspunkt kun ca. 20 sømil fra det nordvestligste punkt på Guam. TG 4 under kommando af Harrill trængte snart til at fylde brændstof, og blev beordret til

at fylde brændstof næste dag. Den skulle samtidigt holde de japanske luftbaser på Guam og Rota under konstante angreb. TG 4 havde succes med denne opgave, idet dens fly, ifølge japanske opgivelser, skød 18 japanske fly ned og ødelagde 52 på jorden⁶⁸. De tre øvrige grupper stod først nord på for lade deres fly lande, og kl. 2000 den 19. juni kunne TF 58 gå over på kursen stik vest for resten af natten, farten blev beordret til 23 knob for at spare olie. Lee fik ordre til at operere slaglinien 25 sømil foran LEXINGTON.

I løbet af aftenen den 19. juni sendte Spruance følgende signal til Mitscher:

*"Desire to attack enemy tomorrow if we know his position with sufficient accuracy. If our patrol planes give us required information tonight no searches should be necessary. If not, we must continue searches tomorrow to ensure adequate protection of Saipan....."*⁶⁹

Ozawa var drejet mod NW kl. 1808, ca. 2 timer før Amerikanerne drejede mod W. Det betød, at han havde et forspring, og TF 58s fart på 23 til 24 knob var ikke nok til at indhente ham, selvom japanernes fart kun var ca. 18 knob. Mitscher havde ikke kontakt med japanerne, og kunne derfor kun gætte på, hvilken kurs de styrede, og hvor langt væk de var. Han kunne kun gætte på, at Ozawa trak sig tilbage mod nordvest. Man kan undre sig over, at han ikke sendte observationsfly ud natten mellem den 19. og 20. juni. Han kunne have brugt de 24 natjagere, der var udstyret med ekstra tanke, og som var fordelt på forskellige enheder i TF 58. De kunne have dækket alle sektorer ud til i hvert fald 400 sømils afstand⁷⁰. En morgenrekognoscering, der blev sendt på vingerne kl. 0530 den 20. juni i en sektor på 120 grader fra 13 grader 42 minutter N og 141 grader 05 minutter E, og 325 sømil ud, manglede ca. 75 sømil i at nå det område, hvor japanerne forberedte en oliefyldning. Den omskændighed, at Mitscher ikke modtog efterretninger fra rekognosceringsfly om japanerne fra den 19. kl. 0915, hvor han modtog en melding om en observation samme dag kl. 0115, til den 20. juni kl. 1600, hvor man på ny fik kontakt med Ozawas styrke⁷¹, tyder på manglende effektivitet i den amerikanske flyrekognoscering. Som Morison bemærker, kunne en observation af japanerne i nattens løb have medført, at Ozawas hangarskibe ved daggry kunne have været udsat for et voldsomt angreb af fly fra TF 58, uden at Mitscher havde haft problemer med flyenes landing efter mørkets frembrud⁷².

Det amerikanske angreb den 20. juni.

Ozawa havde benyttet HAGURO som flagskib indtil kl. 1300, hvor han

skiftede til hangarskibet ZUIKAKU, hvorved han fik langt bedre kommunikations forhold, end krydseren kunne byde på. Først på dette tidspunkt blev han klar over, at han den 19. havde mistet ca. 330 af sine fly. Det medførte kun den ændring i hans planer, at han udsatte sit næste angreb på den amerikanske formation til den 21. juni. Han havde stadig ca. 100 fly, der var operationsklare, og han havde fra Vice Admiral Kakuta på Tinian, der var chef for de landbaserede fly i området, modtaget melding om, at mange japanske hangarskibsbaserede fly var landet på Rota og Guam. Det var f.s.v. korrekt, men Kakuta havde undladt at meddele, at de og mange af de landbaserede fly var blevet ødelagt på jorden af amerikanske luftangreb. Ozawa regnede endvidere med, at Kakuta var blevet forstærket fra Iwo Jima, Yap og Truk. Den forstærkning, han regnede med at få fra Kakuta, eksisterede således, uden at Ozawa viste det, ikke længere. Da han ikke havde fået nogen modsat ordre fra Toyoda, fastholdt han derfor sine angrebsplaner⁷³.

Kl. 1615 meldte krydseren ATAGO, at den havde opfanget en amerikansk melding om, at den japanske flåde var blevet observeret. Det medførte, at Ozawa annullerede brændstoffyldningen, ændrede kurs fra W til NW, samt øgede farten til 24 knob. Kl. 13 var der blevet sendt tre torpedofly i luften fra CHITOSE og ZUIHO. De skulle søge efter amerikanerne i sektoren 100 til 130 grader. Kl. 1715 observerede et af disse fly noget af TF 58, og bekræftede dermed meldingen fra ATAGO, men for sendt til at hjælpe Ozawa mod det, der snart skulle ske⁷⁴.

Mitscher modtog den første melding om Ozawas styrke kl. 1542. Det var et signal fra Lieutenant Nelson, der havde observeret noget, men hvad, var ikke klart, idet signalet var stærkt forvrænget. Mitscher reagerede imidlertid, og forberedte TF 58 på det kommende angreb mod japanerne, og kl. 1553 meddelte han Spruance, at han havde til hensigt at angribe med hele sin flystyrke, selvom landingerne efter angrebet måtte ske efter mørkets frembrud ca. kl. 1900, og flybesætningerne ikke var trænet natlige landinger ombord på carriers. Den korrekte tekst til Nelson's signal modtog Mitscher kl. 1557. Det hed heri, at de japanske skibe havde kurs mod vest med lav fart, og at de øjensynligt fyldte olie. Den første melding blev korrigeret kl. 1605. I denne melding fastlagdes japanernes position til 14 grader 30 minutter N og 134 grader 30 minutter E., hvilket placerede den nærmeste gruppe af japanere mere end 275 sømil fra TF 58, der nu befandt sig ca. 370 sømil vest af Rota⁷⁵.

Mitscher havde besluttet at angribe, selvom han var klar over, at det ville koste store tab, når flyene skulle lande i mørke. I hans rapport efter slaget hedder det således:

*"Taking advantage of this opportunity to destroy the Japanese fleet was going to cost us a great deal in planes and pilots because we were launching at the maximum range of our aircraft at such a time that it would be necessary to recover them after dark. This meant that all carriers would be recovering daylight-trained air groups at night, with consequent loss of some pilots who were not familiar with night landings and who would be fatigued at the end of an extremely hazardous and long mission....."*⁷⁶

Kl. 1621 drejede TF 58 ind i vinden, og i løbet af 10 minutter var alle fly startet, og kl. 1636 var TF 58 tilbage på den oprindelige kurs. Den startede flystyrke bestod af 85 jagerfly, 77 styrtbombere og 54 torpedofly. Flyene kom fra såvel de seks svære hangarskibe (HORNET, YORKTOWN, BUNKER HILL, WASP, ENTERPRISE og LEXINGTON) og fra fem af de seks lette (BELLEAU WOOD, BATAAN; MONTEREY, CABOT og SAN JACINTO). Jagerflyene og styrtbomberne var forsynes med ekstra brændstoftanke. Det var egentligt Mitschers mening at sende endnu en styrke af sted, men han besluttede at vente til næste dag⁷⁷.

Kl. 1840 fik piloterne på de amerikanske fly kontakt med Ozawas flåde. De havde på dette tidspunkt fløjet nær ved 300 sømil og var meget nær ved deres maksimale rækkevidde, og der var derfor ikke tid til at organisere noget koordineret angreb. Den japanske flåde var imidlertid endnu ikke formeret i sin kampformation. De japanske hangarskibe var disponeret i tre grupper med flagskibet ZUIKAKU på den omtrentlige position 16 grader 20 minutter N og 133 grader 30 minutter E, og Kuritas avantgarde med de lette hangarskibe CHITOSE; ZUIHO og CHIODA samt slagskibene og de fleste krydsere i 3. division var placeret S.t.W. for 1. og 2. division, og skærmede derfor ikke de svære hangarskibe i disse divisioner mod den angribende fjende⁷⁸.

Det første de amerikanske fly mødte var seks tankskibe, der var eskorteret af destroyere. De var kommet bagud, da Ozawa satte farten op. Nogle af de amerikanske styrtbombere koncentrerede sig om angreb på tankskibene, og beskadigede to af disse så meget, at Ozawa beordrede dem sænket. Det lykkedes Ozawa at sende i alt 75 fly på vingerne for at angribe de 216 amerikanske fly. Det lykkedes amerikanerne at sænke hangarskibet HIYO under et torpedoangreb, medens ZUIKAKO havde held til at undvige to torpedoer, der var rettet imod det. Til gengæld blev ZUIKAKO ramt af flere bomber, der beskadigede det. Det var dog i stand til at gå til sin base, Kure, for egen kraft⁷⁹.

Inden det amerikanske angreb den 20. juni havde Ozawa ca. 100 operative fly. Da dagen sluttede, havde han 35 tilbage. I admiralsens journal hedder det således i indførslen for den 20. juni:

*"Surviving carrier air power: 35 aircraft operational."*⁸⁰

Det var, hvad der var tilbage af de 430 fly, han havde om bord i sine skibe den 19. juni om morgenen.

Ozawa beordrede efter slaget to krydsere og en destroyereskadre til at gå mod øst for at engagere sig i en natlig kamp med de amerikanske skibe. Da man efter to timer ikke havde fundet amerikanerne, blev operationen aflyst.

Den aggressive Mitscher var også inde på tanken om et amerikansk angreb med overfladeskibe, idet han kl. 1912 foreslog Spruance, at Lee's slaglinie blev frigjort fra opgaven med at beskytte styrkens carriers, og blev beordret til at sætte kursen mod NW med fuld fart, således, at de amerikanske artilleribærende skibe kunne være på plads til at angribe Ozawa ved dag gry. Lee havde øjensynligt ikke været konsulteret inden forslaget, og Spruance afslog også denne gang Mitschers forslag. Spruance mente ikke, at Lee havde nogen chance for at indhente japanerne, og han ønskede i øvrigt at holde slaglinens skibe inden for signalafstand, således, at de kunne beordres til at gøre det af med eventuelle beskadede japanske skibe, som amerikanske rekognosceringsfly evt. måtte møde næste dag. Det hedder i hans svar til Mitscher:

*"Consider Task Force 58 should be kept tactically concentrated tonight, and make best practicable speed toward the enemy so as to keep them in ait striking distance."*⁸¹

Som tidligere omtalt, var Mitscher forberedt på betydelige tab af fly og piloter, dels på grund af den lange distance, og dels fordi piloterne ikke var trænet i landinger på hangarskibe om natten. Kl. 2045 begyndte de tilbagevendende fly at cirkle over de amerikanske hangarskibe, der drejede ind i den lette østenvind for at forberede landingerne. For at lette de uvante landinger beordrede Mitscher alt lys på hangarskibene tændt, uanset den dermed forbundne fare for angreb af undervandsbåde, og hvert flagskib tændte en projektør, der pegede lodret mod himlen⁸².

Piloterne på de amerikanske fly var klare over, at de skulle økonomisere med brændstoffet, og mange af dem, som ikke mestrede dette tilstrækkeligt, måtte lande på havet, inden de nåede "hjem". Der var gan-

ske mange fly, der søgte at lande, selvom kontrolofficeren på dækket "vinkede dem af", og mange gik tabt i selve landingen. Nogle fly redde sig ved at lande på andre hangarskibe, end deres eget. Kl. 2252 var man sikker på, at samtlige fly var landet, og at manglende fly enten var skudt ned, eller var landet på havet, og TF 58 kunne gå over til almindelig "cruising formation". Det samlede tab ved operationen kunne i henhold til Mitschers rapport gøre op til 20 manglende fly, der formentligt var skudt ned, og 80 fly, der var ødelagt ved hårde landinger på dækkene eller var gået tabt ved landinger på havet nær ved deres carrier. Besætningerne på de tabte fly udgjorde 100 piloter og 109 øvrige besætningsmedlemmer. I løbet af de næste dage blev 84 piloter og 76 besætningsmedlemmer reddet, således at det samlede tab kunne gøres op til 16 piloter og 33 øvrige besætningsmedlemmer⁸³.

Den 20. juni kl. 2046 fik Ozawa ordre fra Admiral Toyoda til at trække sig tilbage med sine resterende 6 hangarskibe, 5 slagskibe, 13 krydsere og 28 destroyere. Det skete med 20 knobs fart. Mitscher optog forfølgelsen, men ikke særligt ihærdigt, idet farten for TF 58 blev sat til 16 knob, således at man også kunne redde piloter, der var landet på havet, på vejen. Et andet formål med forfølgelsen var, at man måske kunne fange beskadigede japanske skibe. Amerikanerne var således ikke klare over, om de ramte SHOKAKU og HIYO stadig var oven vande, ligesom man heller ikke var klar over, at TAIHO var sunket efter en enkelt torpedotræffer. Den 21. juni var de to flåder ca. 327 sømil fra hinanden. Ozawa øgede stadig afstanden, og efterhånden var han uden for de amerikanske bombeflys effektive aktionsradius, og kl. 20 blev forfølgelsen opgivet. På dette tidspunkt var Ozawas flåde ca. 300 sømil fra Okinawa. Slaget i Philippine Sea var forbi⁸⁴.

Kritikken af Spruance.

Blandt de pilotuddannede officerer i den amerikanske flåde var der stor skuffelse over, at de resterende japanske hangarskibe slap bort. Chefen for TG 58.1, Rear Admiral Clark, konstaterede 10 dage efter slaget over for Morrison, at: "*It was the chance of a century missed*," og Mitscher konkluderede i sin rapport over slaget, at

"The enemy escaped. He had been badly hurt by one aggressive carrier strike, at the one time he was within range. His fleet was not sunk."

Chefen for TG 58.2, Rear Admiral Montgomery skrev i sin rapport efter slaget:

"Results of the action were extremely disappointing to all hands, in that

*important units of the enemy fleet, which came out in the open for the first time in over a year and made several air attacks on our superior force, were able to escape without our coming to grips with them. It is true that our troops on Saipan were well screened and protected against the enemy surface force, but it is considered unfortunate that our entire strength was deployed for this purpose and therefore not permitted an opportunity to take the offensive until too late to prevent the enemy's retirement."*⁸⁵

De officerer i hovedkvarteret i Pearl Harbour, der var trænet som piloter, gav udtryk for deres mening med følgende udtalelse:

"This is what comes of placing a non-aviator in command over carriers."

En væsentlig årsag til, at Spruance ikke var villig til at følge Mitschers forslag om at angribe japanerne, var, at han havde det overordnede ansvar for gennemførelsen af operation "Forager", hvorfor han var nødt til at være påpasselig med hensyn til en mulig japansk omgåelse af de amerikanske flanker for at angribe invasionsstyrken, medens Mitscher kun havde ansvaret for TF 58 med dets hangarskibe, hvorfor han naturligt så det som sin opgave at ødelægge de japanske hangarskibe, der truede hans skibe⁸⁶.

Spruance selv har senere givet udtryk for baggrunden for sine afslag til Mitscher på følgende måde:

*"As a matter of tactics, I think that going out after the Japanese and knocking their carriers out would have been much better and more satisfactory than waiting for them to attack us; but we were at the start of a very important and large amphibious operation and we could not afford to gamble and place it in jeopardy. The way Togo waited at Tushima for the Russian fleet has always been in my mind. We had somewhat the same basic situation, only it was modified by the striking power of the carriers."*⁸⁷

Når Spruance sammenligner sin taktik med Togos i 1905, hvor denne afventede den russiske flådes ankomst, har Morison nok ret i, at en bedre sammenligning havde været De Grasse's Yorktown kampagne i 1781, hvor denne slog den britiske admiral, Thomas Graves, i slaget ved the Capes of the Chesapeake, da den britiske admiral forsøgte at komme Yorktown til undsætning⁸⁸. Spruance bebrejdes, at han ikke fulgte Mahans dogme om, at en slagflådes vigtigste og primære opgave er at

ødelægge den fjendtlige slagflåde, ligesom det anføres, at en stærk og bevægelig slagstyrke som TF 58 aldrig bør være bundet af bevogtning af en amfibisk operation og, at en evt. omgåelse af TF 58 sagtens kunne afværges af de skibe, der allerede fungerede som vagtskibe for invasionsstyrken.

Få så vidt angår Spruance's frygt for en japansk omgåelse af TF 58, er realiteten den, at der ikke forelå nogen japanske planer om en sådan omgåelse, men frygten var henset til tidligere erfaringer med japanerne ikke ubegrundet.

Spørgsmålet er herefter, hvad der ville være sket, såfremt Spruance havde efterkommet Mitschers forslag om at angribe Ozawas flåde natten mellem 18. – 19. juni. Det kan man kunne gætte på, men sandsynligheden taler for, at amerikanske bombe- og torpedofly ville have sænket en eller flere japanske hangarskibe, men en deling af TF 58 med henblik på et sådant angreb ville formentlig have gjort det amerikanske forsvar den 19. juni mindre effektivt, og have kostet også amerikanske hangarskibe. Den omstændighed, at Spruance stod øst på natten mellem den 18. og 19. juni betød faktisk, at han bragte TF 58 i den bedst mulige position til at volde Ozawas flåde størst mulig skade. Hele TF 58 var koncentreret, alle amerikanske jagerfly var til rådighed til at møde de japanske angreb, ligesom de japanske fly mødte en koncentreret A/L ild fra Lee's slaglinie.

Hvad angår anklagen om ikke at have fulgt Mahans dogme, er der grund til at fremhæve, at Mahan så slagflådens vigtigste opgave som at ødelægge den fjendtlige slagflåde **for at erobre søherredømmet**. Resultatet af kampene den 19. – 20. juni blev for japanernes vedkommende, at de mistede alle deres operative fly, bortset fra 35. Det betød, at de ikke havde mulighed for at uddanne nye flybesætninger, og det betød, at deres hangarskibe i det kommende slag i Leyte Gulf kun kunne bruges som madding for Admiral Halsey, men var ubrugelige som kampskibe. **Ødelæggelsen af den fjendtlige flåde var således lykkedes, og søherredømmet erobret, men på en måde, som salig Mahan ikke kunne forudse**⁸⁹.

I øvrigt godkendte såvel den kritiske chef for den amerikanske flåde, Admiral Ernest King, som chefen for de amerikanske styrker i det centrale Stillehav, Admiral Chester Nimitz, efterfølgende Spruance's dispositioner⁹⁰.

Inden slaget sendte Toyada det samme signal til sine besætninger, som Togo i 1905 ved Tushima havde sendt til sine. Det lød sådan:

*"The fate of the Empire rests on this one battle."*⁹¹

Han fik ret. Med det tabte slag i Philippine Sea, var 2. Verdenskrig uigenkaldeligt tabt for Japan, og japanerne begyndte at fornemme det, og som følge af nederlaget gik den japanske regering under premierministeren, general Tojo, af⁹².

Litteratur:

Følgende litteratur er anvendt ved udarbejdelsen af artiklen:

- Paul S. Dull: A Battle History of the Imperial Japanese Navy (1941 – 1945), US Naval Institute, Annapolis, 1978.
 K. Hagen: This People's Navy, New York, 1991
 S. Howarth: Men of War, Great Naval Leaders of World War II, London 1992 (Howarth 2).
 S. Howarth: To Shining Sea, A History of the United States Navy 1775-1991, New York 1991 (Howarth 1)
 S.E. Morison: History of United States naval Operations in World War II, Vol. 8, Boston 1968 (Morison 1).
 S.E. Morison: The Two Ocean War, Boston 1963 (Morison 2)
 E.B. Potter: Nimitz, US Naval Institute, Annapolis 1979.
 E.B. Potter & C.Nimitz: The Great Sea War, New York 1960.
 J. Prados: Combined Fleet Decoded, New York 1995.
 S.W. Roskill: The War at Sea vol. III, afd. II, London 1961 (Roskill 1).
 S.W. Roskill: The Navy at War 1939 – 1945, London 1998 (Roskill 2)

Noter:

1. Morison 1, pag. 216 f., Potter & Nimitz pag. 341 ff. og Morison 2 pag. 330.
2. Potter & Nimitz pag. 339 ff.
3. Ibidem pag. 340 f.
4. Ibidem pag. 339
5. Morison 1 pag. 157 f., Morison 2 pag. 333, Potter pag. 292 og Howarth 2 pag.170.
6. Morison 1 pag. 158 og 233 samt Morison 2 pag. 233 ff.
7. Morison 2 pag. 334.
8. Ibidem pag. 336.
9. Morison 1 pag. 234.
10. Ibidem pag. 233.
11. Ibidem pag.264.
12. Ibidem.
13. Morison 1 pag. 214 ff.
14. Morison 1 pag. 216.

15. Ibidem pag. 214.
16. Ibidem pag. 179 ff.
17. Ibidem pag. 244 ff.
18. Ibidem pag. 221.
19. Ibidem pag. 231 og 241.
20. Ibidem pag. 237 ff.
21. Ibidem pag. 241 og 243.
22. Ibidem pag. 202.
23. Ibidem pag. 243.
24. Ibidem.
25. Ibidem pag. 243 f.
26. Ibidem pag. 242 f.
27. Ibidem pag. 244.
28. Ibidem.
29. Ibidem pag. 245.
30. Ibidem.
31. Ibidem pag. 246.
32. Ibidem.
33. Ibidem.
34. Ibidem pag. 247.
35. Ibidem pag. 248 f.
36. Ibidem pag. 249.
37. Ibidem pag. 249 f.
38. Ibidem pag. 250.
39. Ibidem pag. 251.
40. Ibidem.
41. Ibidem.
42. Ibidem pag. 252.
43. Ibidem.
44. Ibidem pag. 253.
45. Ibidem.
46. Ibidem pag. 254 f.
47. Ibidem pag. 258 ff.
48. Ibidem pag. 260 f.
49. Ibidem pag. 261.
50. Ibidem pag. 261 f.
51. Ibidem pag. 262.
52. Ibidem.
53. Ibidem pag. 262 f.
54. Ibidem pag. 263.
55. Ibidem.
56. Ibidem pag. 256.
57. Ibidem.
58. Ibidem pag. 266.
59. Ibidem pag. 266 ff.
60. Ibidem pag. 269 og 278 ff.
61. Ibidem pag. 270.
62. Ibidem pag. 280 ff.
63. Ibidem pag. 270.

64. Ibidem pag. 271 f.
65. Ibidem pag. 273.
66. Ibidem pag. 272 f.
67. Ibidem pag. 277.
68. Ibidem pag. 282 f.
69. Ibidem pag. 284.
70. Ibidem pag. 285 f.
71. Ibidem pag. 290.
72. Ibidem pag. 286 f.
73. Ibidem pag. 287 ff.
74. Ibidem pag. 287 og 289 f.
75. Ibidem pag. 290 f.
76. Ibidem.
77. Ibidem pag. 292.
78. Ibidem pag. 292.
79. Ibidem 294..
80. Ibidem pag. 301.
81. Ibidem pag. 302.
82. Ibidem pag. 301 ff.
83. Ibidem pag. 302 ff.
84. Ibidem pag. 307 ff.
85. Ibidem pag. 313 f.
86. Ibidem pag. 314 f.
87. Ibidem pag. 315.
88. Ibidem pag. 318.
89. Se om slaget i Leyte Gulf f.eks. Per Jacobsen i Marinehistorisk Tidsskrift nr. 2 i 2004 pag. 3 ff.
90. Potter og Nimitz pag. 360
91. Morison I pag. 232.

BUCCANEERS I CARIBIEN I DET SYTTENDE ÅRHUNDREDE

UDNYTTERE ELLER UDNYTTEDE?

Af kommandørkaptajn (pens), stud.mag. Per Møller

"How darest thou molest the sea so?" the great Alexander asked the pirate.

"How darest thou molest the world?"

But because I do with a little ship only, I am called a thief: thou doing it with a great navy, art called an emperor¹."

Indledning

Buccaneerne – ifølge Nationalencyclopedien .. "de sørøvere og kapere, der i anden halvdel af 1600-tallet hærgede Vestindien. Størst betydning havde buccaneerene 1655-85" – har siden midten af det syttende århundrede fyldt godt i litteratur og senere i film. Nogle få samtidige har som iagttagere og deltagere skildret deres livsform og en række spektakulære, og ofte bloddryppende bedrifter.

Buccaneerens levevej var plyndring til lands og til søs. En levevej formentlig oftest valgt fordi den bød på bedre muligheder end alternativet som kontraktarbejder eller som sømand på handels- eller orlogsskibe. Eventyrlyst og drømmen om rigdom har også spillet en rolle, ligesom religiøse og politiske modsætninger har været medvirkende bevæggrunde.

Buccaneer er et begreb knyttet til Caribien, selvom *Kystens Brødre*, som de kaldte sig, også opererede andre steder. Fra begyndelsen var deres plyndringer rettet mod spanierne, og få eller ingen i de små, spredte og svage engelske, franske og hollandske kolonier synes at have haft anfægtelser over at modtage dem, når de kom for at afsætte deres bytte, slappe af eller gøre klar til et nyt togt mod den fælles fjende, spanierne. I ufredstider var de som regel velkomne som tilskud til de få soldater og en eventuel borgervæbning, der var til rådighed. Men de kunne være meget usikre allierede, og efterhånden som moderlandenes kontrol med kolonierne og deres administration hen mod midten af 1600-tallet øges, søgtes også de uregerlige buccaneers bragt under kontrol.

Formålet med denne artikel er at søge svaret på følgende spørgsmål:

- Hvem og hvad var buccaneerene?
- Forholdet mellem buccaneerene og lokale og centrale myndigheder.
- Hvilken indflydelse havde buccaneerene på udviklingen i Caribien i perioden?

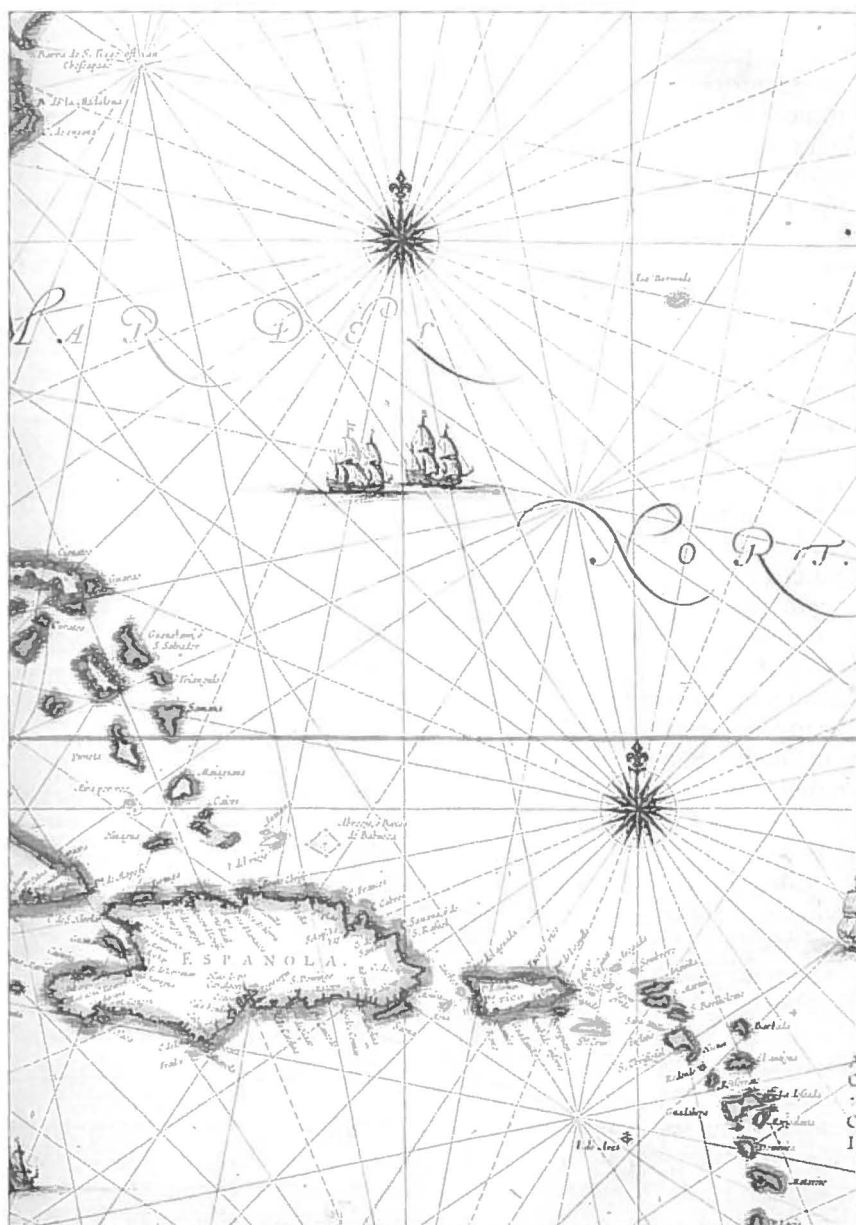
Artiklen er baseret på skriftligt udgivet materiale på dansk og engelsk.

Medens begivenhederne udspillede sig i Caribien og kort efter blev enkelte bøger skrevet af personer med førstehåndskendskab udgivet. Mest omfattende i forhold til emnet er den franske læge A.O.Exquemelins beretning om sine ca. fire år som skibslæge blandt buccaneerene², der udkom i to forskellige originaludgaver 1678 og 1684³. Nutidens udgaver af disse bøger har udover en formentlig omfattende redigering af de to oprindelige udgivere været gennem flere redigeringsprocesser med tilføjelser, udeladelser og bearbejdning, og for de engelskes vedkommende, to eller tre oversættelser. Som hovedkilde er her anvendt historikeren Erik Kjersgaards danske oversættelse, *Bogen om de amerikanske sørøvere*, der er en annoteret sammenskrivning af de to oprindelige udgaver. Kjersgaards indledning og forklarende noter er et værdifuldt supplement, men desværre mangler kildeangivelser.

Da hovedparten af den øvrige buccaneerlitteratur er på engelsk og for de flestes vedkommende benytter udgaver med spor tilbage til tidlige engelske udgaver anvendes tillige en engelsk udgave: John Esquemeling, *The Buccaneers of America*. Den er oversat fra spansk. Oversætteren, formentlig W.Crooke, omtaler i et forord nærmest buccaneerene som englændere og nationale helte.

På trods af betydelig usikkerhed om Exquemelins identitet har der gennem 250 år ud fra sammenligning med andre samtidige kilder været tilagt værket høj grad af troværdighed. I 1932 synes enhver rimelig tvivl om forfatterens identitet at være udryddet⁴. Til gengæld betyder påvisningen af omfattende redigering og tilføjelse af bl.a. dele af du Tertres *Histoire generale des Antilles* en ny usikkerhed. Exquemelins bog kan således ikke uden videre verificeres ved sammenligning med samtidige kilder.

Som supplerende historisk beskrivelse anvendes James Burneys *Buccaneers of America*, første gang udgivet 1816 som en del af et større værk



Ældre kort over den del af Caribien, hvor the buccaneers holdt til. Den store ø er Hispanola. Nordvest for denne ses den lille ø Tortuga, som var tilholdssted for piraterne.

om opdagelsesrejser i Sydhavet. J.S.Bromleys omtaler Burney som den bedste engelske buccaneerhistoriker⁵ og det er lidt uforståeligt at Haring (se nedenfor) i sin kildeangivelse affærdiger hans værk som overfladisk i forhold til Caribien. Burney var kommandør i Royal Navy, og deltog i James Cooks to sidste jordomrejser. Bogen forekommer meget grundig, men har ingen kildeangivelser og kun få henvisninger, der endda er tilføjet i den senere udgave.

Den historiske forskning indenfor emnet synes begrænset om end der i de seneste 25 år er udkommet en række essays, hvor forskere har inddraget Caribien i behandling af forskellige aspekter af pirateri og kaperi. Den første videnskabelige behandling af emnet er C.H. Harings BA-afhandling fra 1909. Afhandlingen er hovedsagelig af beskrivende karakter og har sin betydning ved med anvendelsen af et betydeligt antal samtidige kilder fra navnlig engelske arkiver at verificere og udbygge Exquemelins beskrivelse af begivenhederne i Caribien og deres baggrund. Haring har ikke haft fuldt kendskab til Exquemelin-værkernes tilblivelseshistorie og kan derfor uafvidende have anvendt "gensidig selvbekræftelse" ved verificering med værker, der muligvis har bidraget til bøgerne. Den analytiske del er begrænset, og den afsluttende konklusion forekommer lidt for velvilligt indstillet overfor den fra centralt hold førte politik for at undertrykke buccaneerene. Værket har et særdeles omfattende noteapparat og fyldig kildediskussion, men overraskende nok ingen angivelse af, hvilken af de mange Exquemelin-udgivelser, der er anvendt⁶. Stavningen af navnet kan dog tyde på at det ikke er de i England ellers mest udbredte oversat fra spansk i slutningen af 1600-tallet.

Omkring 1970 synes den akademiske interesse for nærmere studium af særligt sociale og økonomiske aspekter af sørøver- og kaperaktivitet at være øget. Et af resultaterne heraf er C.R.Pennells essaysamling *Bandits at Sea* hvor to artikler har værdifulde analyser af betydning for det caribiske område. Anne Perotin-Dumonds *The Pirate and the Emperor* beskæftiger sig med de politiske aspekter i pirateri og dets bekæmpelse, medens J.S.Bromleys *Outlaws at Sea 1660 – 1720* beskæftiger sig med sociale forhold mellem de caribiske fribyttere. Endelig skal nævnes en essaysamling fra et symposium om pirateri og kapervæsen i Holland 1991 med titlen *Pirates and Privateers – New Perspective on War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries*. Her benyttes essays af Robert C. Ritchie og Marcus Rediker, der skønt i udkanten af denne opgaves tidsramme er væsentlige ved at placere buccaneerene i deres rette sammenhæng: Aktører i handelskrig.

Afbalanceret behandling af emnet hæmmes desværre af en ensidighed ved det foreliggende materiale. Medens pirater synes at have fascineret engelske forfattere og læsere gennem hundreder af år har der ikke været en tilsvarende fransk interesse. Ingen af de ovennævnte værker er konsekvente med deres betegnelser. Buccaneer, fribytter, filibuster, pirat og sørøver bruges ofte i flæng. Her anvendes fortrinsvis betegnelserne buccaneer og fribytter. Det skal dog bemærkes, at fribytter er brugt som oversættelse af både "freebooter" og "privateer"; der burde ganske vist være en gradsforskel, men dette synes ikke at være iagttaget af de anvendte forfattere.

Område og aktører

I Caribien i det 17. århundrede var folkeretten usikker. Spanien mente med pavebullen og Tordesillas-traktaten at have eneret på hele området. Handelen blev overgivet til et castiliansk monopol, og handel og adgang måtte kun ske med tilladelse derfra. Frankrig, England og Holland accepterede ikke, at opdagelsen gav ret til andet end de (få) koloniserede områder, og da kendskab til mulighederne i området bredtes fandt allerede i det 16. århundrede en stigende strøm af eventyrer og handelsmænd med eller uden deres hjemlands tilladelse vej dertil. Udbyttet var rigt og mulighederne mange, for det spanske monopol magtede ikke at opfylde de spanske koloniers behov, så lokale bosættelser var ofte villige til at handle med udenlandske smughandelsmænd. Fribytteri var i forvejen velkendt i Europa, og når man ikke anerkendte spaniernes *mare clausum* var det nærliggende at anvende denne form for handelskrig, hvad enten der var en aktuel krigstilstand eller ej. Medvirkende hertil var, at spanierne, i den udstrækning de formåede i det store område, håndhævede deres monopol med hård hånd og anvendelse af de værste af de straffemetoder samtiden kendte: slaveri, fangehuller eller henrettelse, undertiden på barbarisk vis. Dette gav i sig selv begrundelse for eskalation, og materielle tab gav efter den tids folkeret legitim ret til udstedelse af kaperbrev også i fredstid.

For Frankrigs og Englands vedkommende synes der ikke i første halvdel af det 17. århundrede at have været en klar strategi for Caribien ud over et ønske om at få del i kagen. Men i alt fald for Englands vedkommende gøres der tidligt forsøg på at opnå ret til fri handel på Caribien, herunder med de spanske bosættelser. Efter James I tiltrædelse indgås i 1604 en traktat, men afstanden mellem parternes ønsker var så langt fra hinanden, at resultatet er uforståeligt og ubrugeligt. Trods en række forhandlinger, hensigtserklæringer om fred og fornyelse af traktater⁷ anerkender spanierne først englændernes tilstedeværelse i Caribien med Amerikatraktaten i 1670, og selv et godt stykke tid derefter er det småt

med freden og de gode hensigter i Caribien. I den periode kunne der selv mellem regeringerne være uenighed om, hvorvidt der var fred i Caribien eller ej⁸, og lokalt var parterne sjældent i tvivl om modpartens onde hensigter. Hvorvidt de engelsk-spanske fredsslutninger formelt har været begrænset til ikke at gælde "udenfor linierne" fremgår ikke klart af det foreliggende materiale; for Frankrigs vedkommende var der en hemmelig klausul herom i Traktaten af 1598⁹.

Via etablering af handelsstationer fører handelen gradvis til etablering af kolonier med plantagedrift på de små Antiller, der på én gang lå passende centralt for smughandelen og tilpas langt fra de spanske kolonier til at være i nogenlunde sikkerhed. Nogenlunde, for når lejlighed gaves, f.eks. i forbindelse med sølvflådernes passage, slog spanierne ned og plyndrede og ødelagde. Omkring 1621 sker der en vis systematisering af koloniseringen med dannelse af handelskompagnier med en form for koncession fra de engelske, franske og hollandske regeringer. Kompagniernes "Octroy" indeholdt alle elementerne plantagedrift, handel og kapervirksomhed, men med en gradsforskel, hvor hollændernes indsats må ses som en del af deres krig med Spanien, medens de to andre i højere grad lagde vægt på fremstilling af handelsvarer gennem plantagedrift. Arbejdskraften til plantagerne kom i hovedsagen i form af kontraktarbejdere, ofte lokket med rosenrøde udsigter, og efter ankomsten behandlet som slaver med al den brutalitet som tiden kendte. Nogle af dem stak formentlig af for at søge sig en bedre levevej, som boucaniers¹⁰ og fribyttere.

Hvornår de første boucaniers optrådte, kan næppe afgøres. John Masefield nævner, at der før 1580 var en koloni på vestkysten af Hispaniola, hvor eventyrlystne og desperate mænd flokkedes, og hvor skibe lå forankret i ugevis, medens nogle gik på jagt efter kvæg og vildsvin¹¹ til proviant. Nogle af jægerne har så slået sig på fribytti, og når de i senere litteratur er blevet kendt som buccaneers ser det ud til at kunne tilskrives den første engelske Exquemelin-oversætter William Crooke, der giver sin udgave titlen "The Buccaneers of America". Exquemelin selv anvender betegnelserne boucanier om kvægjægere og filibustier om fribyttere; buccaneer synes ikke anvendt i engelske dokumenter før slutningen af 17. århundrede¹². Kjersgaard anvender i sin oversættelse ikke betegnelsen overhovedet, men bruger hovedsageligt sørøvere, og undertiden filibustre¹³ (mest om franske, men enkelte gange også om engelske fribyttere); dette antages at være i overensstemmelse med originaludgaverne. I en engelsk udgave fra 1893 af Exquemelins bog, der antages at være baseret på Crookes oversættelse, anvendes betegnelsen buccaneer kun sparsomt og udover på titelbladet tilsyneladende kun hvor Kjersgaard

bruger boucanier. Derimod forekommer buccaneer hyppigt i den i 1699 tilføjede beretning af Basil Ringrose om Barth. Sharps oplevelser i Stillehavet¹⁴. Det er derfor nærliggende at antagelse, at brugen af betegnelsen buccaneer om fribyttere og kvæggjægere er et produkt af oversættelserne fra hollandsk via spansk til engelsk. Uanset betegnelsens oprindelse er der imidlertid fra omkring 1700 vundet hævd på betegnelsen buccaneer for fribyttere med udgangspunkt i Caribien uanset nationalitet og tidligere beskæftigelse¹⁵.

Fra boucaniers til buccaneers.

Ifølge Exquemelin¹⁶ blev Tortuga først befolket af kapere fra Dieppe, der havde hørt om det rige bytte, som franskmænd fra St. Christophe i forening med kapere fra Zeebrygge, fik ud af deres indsats mod spanierne. Dieppe-kaperne fandt imidlertid Tortuga mere central i forhold til byttet og slog sig ned der. Stadig ifølge Exquemelin delte de sig nu i tre grupper: Plantere, sørøvere og jægere; de sidste kaldet boucaniers efter konserveringsmetoden for kødet. Nogle englændere kom til og franske skibe kom for at handle huder og tobak fra øen, og sølvtøj, piastre og andet bytte fra fribytteriet. Exquemelin angiver ikke noget tidspunkt, men da St. Christopher ifølge Burney¹⁷ blev koloniseret af englændere og franskmænd i 1625 må Tortugakolonien være opstået lidt senere¹⁸.

De næste 25 år udvikler Tortuga sig, trods flere ødelæggelser af spanierne og opgør mellem englændere og franskmænd, til den største og i alt fald mest kendte fribytterkoloni i Caribien. Om Tortugas jægere og fribyttere nu også var de samme, som de fleste senere forfattere¹⁹ hævder, eller om der var en arbejdsdeling, som angivet af Exquemelin²⁰ lader sig ikke afgøre. Planterne dyrkede tobak og sukker, først på Tortuga, og senere også på Hispaniola. Sørøverne slog sig sammen om en kano, angreb med dødsforagt et passende spansk skib, satte besætningen i land eller smed dem i havet, solgte ladningen og brugte måske skibet til næste kapertogt. Jægerne eller boucanierene tog ifølge Exquemelin på lange jagttogter på nordsiden af Hispaniola, hvorfra de vendte tilbage med huder, som blev byttet til krudt, kugler og andre fornødenheder hos franske handelsmænd. Og resten blev så drukket op.

Hvornår og hvordan betegnelserne *Kystens Brødre* og *Kystens Sædvaner* er dukket op kan næppe afgøres. Det første indikere at buccaneerene opfatter sig som et internationalt brøderskab, og sådan optrådte fribytterne da også, når de så deres fordele derved. Men selvom Tortuga før Levasseur kom til som viceguvernør i 1640 nok nærmest var en fristat er det vanskeligt at forestille sig at den, som anført af Burney,

kunne have været etableret som en uafhængig fribytterstat²¹. *Kystens Sædvaner* var de uskrevede love og sædvaner, der når nødvendigt for fælles optræden holdt disse uregerlige og anarkistiske elementer nogenlunde i tømme. En af sædvanerne var demokratisk valg af en leder, der i aktion havde uindskrænket myndighed, men som lige så demokratisk når som helst kunne afsættes. Når et tog besluttedes skaffede man sig et skib og aftalte, hvad hver enkelt skulle bidrage med, oftest personlige våben og ammunition, samt proviant. Derefter indgik man en skriftlig aftale med regler om bl.a. byttets fordeling, hvor sædvanligvis skibets ejer, kaptajnen, skibslægen og skibstømreren fik større andele end "menige" buccaneer, og hvor der forlods afsattes midler til eventuelle invaliderede; f.eks. 600 pieces of eight eller 6 slaver for tab af højre arm²². Når togtet var overstået deltes byttet, hvis man havde kaperbrev dog med fradrag af 10% til guvernøren, og besætningen spredtes og de fleste svirede udbyttet op. Intet bytte, ingen løn; det betegnedes "going on the account".

Efter 1640 ser der ud til at være en væsentlig øget tilgang til fribytterfaget²³. En del af forklaringen er, at spanierne i forsøg på at slippe af med boucaniererne på Hispaniola udrydder deres eksistensgrundlag, kvæget. I stedet slog de sig på fribytteri og plantevirksomhed. En anden årsag var skift fra tobak til sukkerdyrkning på de små Antiller, og endelig førte politisk konsolidering i de etablerede kolonier til mindre tolerance over for dissidenter, det være sig huguenotter eller royalister²⁴. Det samlede resultat var flere fribyttere.

Den menige fribytter i Caribien har ikke efterladt sig mange spor. Men ud fra det foreliggende vil han typisk været kommet til Caribien som sømand eller kontraktarbejder, er måske rømmet og har fundet vej til nordkysten af Hispaniola eller til Tortuga, hvor han gennem det hårde og primitive liv som boucanier har lært at håndtere en musket og et sværd, og er blevet vant til et frit liv, men disciplineret i et fællesskabs uskrevede love. De originale kilder giver indtryk af, at der er en overvægt af franske, men da kilderne alle er franske, er det en usikker slutning; der har formentlig været fribyttersamfund andre steder. Langtfra alle har været gennem boucanierskolen, men tilstrækkelig mange til at give Kystens Brødre laugsagtigt sammenhold, der holder sig under ændrede forhold i århundredets anden halvdel.

Nogle fribyttere opnåede at få identitet og plads i historien. Også her må flertallet af franske betragtes med en vis skepsis henset til kilderne. Nogle af beretningerne må tages med en vis skepsis, men f. eks. beretningen om en af de mest berygtede, l'Ollonais, må betragtes nogenlun-



En af de mest berygtede buccaneers l'Ollonais, hvis identitet er fastslået.

de for pålydende, da hans identitet kan verificeres og Exquemelin synes at have været øjenvidne.

Det er vanskeligt at danne sig et billede af fribytternes *modus operandi* ud fra de spredte beretninger, der foreligger, ikke mindst fordi de ofte ikke kan dateres. Det er imidlertid indtrykket, at fribytterne i århundredets første halvdel fortrinsvis optrådte mod skibe, spredt og i små grupper. Af Exquemelins beretninger om fribytternes bedrifter fremgår at

spanierne som følge af fribytteriet reducerede skibsfarten markant, hvilket tvang fribytterne til at søge nyt bytte ved at samle sig i større bander for at plyndre landsbyer og småbyer.²⁵ Den første det gik ud over, ifølge Exquemelin, var San Francisco de Campeche, hvorfra fribytterne returnerede til Jamaica med rovet. Begivenheden må derfor dateres til noget efter den engelske indtagelse af Jamaica. Ifølge Kjersgaard fandt begivenheden sted i 1663, og da den blev ledet af Christopher Myng, en engelsk flådeofficer, var det næppe en ren fribytteraktion. At betegne dette som den første plyndring af spanske byer passer imidlertid ikke med at engelske og franske fribyttere allerede i 1654 foretog et togt dybt ind på fastlandet til Nuevo Segovia.²⁶ Dette synes at have været det første større fribyttertogt mod landmål.

Spanierne søgte til gengæld ikke alene at udrydde disse *corsarios luteranos*²⁷, hvor de traf på dem, men også at udrydde deres baser. Fra 1629 til 1653 plyndrer og ødelægger de St. Kitts, Tortuga (mindst to gange), Providence og Santa Cruz.

I 1650-erne sker der nogle ændringer i det caribiske mønster. Med deltagelsen af et stort antal buccaneers i Cromwells erobring af Jamaica i 1655 ses ifølge Haring den første af de store buccaneer ekspeditioner, hvor 4000 fribyttere fra Barbados og ca 1200 fra Nevis, St. Kitts og nærliggende øer blev føjet til de 2500 mand udsendt fra England.²⁸ Ud over antallet foreligger der ikke noget om deres oprindelse. Det er sandsynligt, at nogle af dem har tilhørt det buccaneersamfund på Tortuga, som spanierne endnu engang fordrev i 1653, men så mange fribyttere kan der næppe have været. En så stor styrke må være rejst ved bred rekruttering blandt de engelske kolonister. England var ifølge Haring ikke i krig med Spanien²⁹, men Cromwell begrundede denne første erobring af en spansk koloni med dels spanske overgreb på engelsk handel og søfolk, dels på spaniernes afskyelige behandling og udryddelse af indianerne³⁰.

Cromwell var langt fra tilfreds med Jamaica, men erobringen gav de engelske buccaneers en saltvandsindsprøjtning. Koloni og kolonister fristede de første år en kummerlig tilværelse, men massiv tilførsel af arbejdskraft gav aktivitet. Efter få år tiltrak hovedstaden Port Royal hurtigt mange handlende, og gode muligheder for afsættelse af bytte og køb af udrustning og proviant tiltrak fribyttere af alle nationaliteter. Medvirkende var formentlig, at englænderne, muligvis ved inaktivitet som følge af tomrummet mellem Cromwells død og James II's tiltrædelse, mistede Tortuga til franskmændene, som derefter pressede de engelske buccaneers ud fra Tortuga og bosættelserne på

Nordhispaniola³¹. Da Tortuga som fribytterbase var en konkurrent til Port Royal og blev springbrættet til fransk kolonisering af Hispaniola er det fristende at spekulere på, hvilken betydning en anden udvikling kunne have fået såvel for fribytteriet som for udviklingen af de franske kolonier.

Den massive tilførsel af arbejdskraft til Jamaica i form af al Englands, Skotlands og Irlands udskud og andre uønskede³² er formentlig en af flere årsager til en kraftig vækst i antallet af fribyttere i disse år. Der er ikke pålidelige tal for fribytterne. Kjersgaard anslår at "Kystens Brødre" i "Boucanier-republikkens storhedstid", hvilket vil sig Tortuga og nærliggende bosættelser omkring 1650, til under tusind, medens antallet af fribyttere i 1660-erne er øget til det 3 – 4 dobbelte³³. Kjersgaard bemærker, at den store tilgang af englændere, hvoraf en væsentlig del antages at stamme fra fængsler og fattiggårde medførte en proletarisering af fribytterfaget og en ændring af buccaneerens arbejdsmetoder. Påstanden er sandsynlig, men kan ikke påvises ud fra det foreliggende. Buccanerens tidlige metoder: angreb fra små både eller kanoer, nedkæmpelse af besætningen med musketild før bording, havde sandsynligvis baggrund i de som boucaniers erhvervede færdigheder med musket, men vel også at man vanskeligt kunne anvende kanoner i de små både. Når arbejdsmetoden senere blev ændret til den mindre forfinede brug af kanoner kan årsagen som, af Kjersgaard antaget, være manglen på læretid som boucanier, men også at anvendelsen af større fartøjer giver mulighed for bedre armering.

Perioden 1660 – 70 var præget af engelsk-spanske forsøg på afslutning af krigshandlingerne i Caribien. Fra spansk side formentlig i erkendelse af, at man ikke kunne håndhæve sit "mare clausum". England formentlig fordi man med Cromwells "Navigation Acts"³⁴ havde skabt sig samme problem som spanierne: Forbuddet mod handel med andet end hjemlandet havde ført til en smughandel, som trivedes godt under de urolige forhold i Caribien. Forsøgene strandede, fordi ingen af parterne ville give tilstrækkelig køb, og fordi fjendtlighederne i Caribien havde deres egen inert. En inert, der ikke blev dæmpet af modstridende instrukser fra London. 1662 ankom således en ny guvernør til Jamaica bevæbnet med instruks om at "*endeavour to obtain and preserve good correspondence and free commerce with the plantations belonging to the King of Spain*", om nødvendigt med magt³⁵.

1664 instrueres guvernøren på Jamaica om at forbyde udstedelse af kaperbreve, og at opretholde gode relationer med de spanske besiddelser³⁶ og senere pålægges han at straffe overtrædelser hårdt og



Den engelske pirat Sir Henry Morgan

give kompensation til ofre. Nogle priser blev beslaglagt i Port Royal, og solgt til fordel for de spanske ejere, men kaperne var ikke indstillet på at opgive deres erhverv. Kun tre kapere afleverer deres kaperbreve, og snart skriver guvernøren hjem og anbefaler at kursen lempes, da han er bange for at eneste resultat ellers vil være, at kaperne flytter til

franskmændene på Tortuga³⁷. På det tidspunkt anslås antallet af kapere til mellem 1500 og 2000 med 14-15 skibe. Det skønnedes, at der var behov for 5-6 hurtige krydsere for at få fat i de kapere, der ikke ville aflevere deres kaperbreve, men der havde ikke været engelske orlogsskibe i området siden restaurationstiden.

En truende krig med hollænderne afsluttede de spæde forsøg på at stoppe fribytterne. Fra England blev givet tilladelse til udstedelse af kaperbreve mod hollandske skibe og gods, og 500 fribyttere med 10 skibe indrullet i et militært felttog mod hollandske kolonier, og så kunne de lige tage de franske på Hispaniola og Tortuga på tilbagevejen. *"All is prepared"*, skrev guvernøren, *"by the honest privateers, at the old rate of no purchase, no pay, and it will cost the king nothing considerable, some powder and mortar-pieces."*³⁸ St. Eustatius og Saba blev erobret uden problemer, men på grund af uenighed om byttets fordeling ville fribytterne ikke være med længere.

Krigen mellem England og Frankrig/Holland 1665-67 skærpede konkurrencen om fribytterne. Men da guvernør Modyford med regeringens tilladelse kunne lokke med kaperbreve ikke blot mod hollænderne men også mod de langt mere attraktive spaniere ser det ud til at Port Royal vandt. Hvor meget man så fik ud af det er en anden sag. Et planlagt felttog mod Curacao under buccaneerlederen Mansfield resulterede i stedet i tilbageerobring af Providence Island fra Spanierne og plyndring af Granada på fastlandet. Ganske vist havde Mansfield portugisisk kaperbrev, men spanierne har nok givet englænderne skylden alligevel.

Her skal indskydes, at Exquemelin og flere senere forfattere mener, at Mansfield og senere Morgan havde til hensigt at oprette en uafhængig buccaneerkoloni på New Providence³⁹. Nok havde buccanererne med Mansfield og Morgan fået ledere, der kunne samle dem om store og dristige foretagender, men en nærmere gennemgang af deres togter viser, at enigheden var skrøbelig og kun varede til byttet var fordelt. Der forekommer derfor utopisk at tænke på dannelsen af et egentligt buccaneersamfund.

Forholdet til Spanien blev næppe bedre efter at Morgans plyndrede Panama med 1800 engelske og franske buccaneers efter indgåelsen af fredstraktaten i 1670. Fred blev der i alt fald ikke, selvom Morgan og guvernør Modyford som syndebukke blev sendt til London under arrest. Navnlig Morgan var nærmest nationalhelt og blev adlet, og begge kom de efter få år tilbage til Jamaica som henholdsvis guvernør og viceguvernør.

Fra buccaneer til pirat

Den nye viceguvernør på Jamaica, Thomas Lynch, medbragte instruks om at indkalde alle kaperbreve, love amnesti til fribyttere, der opgav deres erhverv og tilbyde dem beskæftigelse som plantere, handelsmænd eller i flåden. De kunne endda beholde deres kapergoods (minus den tiendedel, der tilfaldt kronen som betaling for kaperbrevet). Nogle tog mod tilbuddet, nogle flyttede virksomheden til Tortuga eller slog sig på skovning af farvetræ på fastlandet (hvad der også var ulovligt); nogle blev fanget, og enkelte hængt. Det ser ud som om Lynch gjorde hvad han kunne for at få fribytterne under kontrol, men spanierne, i vis interesse det også burde være var langt fra samarbejdsvillige. Formentlig holdt de englænderne ansvarlige for de fribyttere, der fortsatte aktiviteterne fra Tortuga og andre steder.

Helt indstillet på at overholde traktaten var man nu ikke i London og langt mindre på Jamaica. London accepterede handelen med farvetræ, blot det skete diskret. Spanien så med bekymring på de stigende aktiviteter i deres område; de udstedte kaperbreve og sendte tre fregatter.

I London og på Jamaica lukkede man altså det ene øje, samtidig med at man strammede grebet om fribytterne. Mange engelske fribyttere sejlede med fransk kaperbrev, og i forsøg på at stoppe dem vedtoges en lov på Jamaica, der forbød tjeneste under en fremmed stat uden guvernørens tilladelse. Det hjalp tilsyneladende noget⁴⁰. Men man tillod samtidig franske fribyttere at købe proviant og skibsstores i Port Royal; det blev jo betalt i gode spanske gulddubloner.

I det store og hele var der dog konsekvens i bekæmpelsen af fribytterne, og holdningen blandt kolonisterne var skiftet, formentlig i erkendelse af, at handel og ikke plyndring var vejen frem⁴¹. Nogle af fribytterne flyttede aktiviteten til Stillehavet, nogle fandt midlertidig fristed hos Esmit på St. Thomas⁴², på Bahamaerne eller på det amerikanske fastland fra Charleston til New York.

Og nogle holdt til hos franskmændene, hvis koloni udover Tortuga var udvidet med 4-5000 indbyggere på Hispaniola, nu San Domingo. Her mødte myndighederne nu samme problem som havde plaget englænderne 10 år tidligere: Fribytternes tilstedeværelse medførte en risiko for repressalier, men man havde ikke magt til at styre dem, og i krig havde man brug for dem. I den fransk-hollandske krig 1677-79 mobiliserede man dem, men det gik mest ud over spanierne. Et flådetogt mod Curaçao strandede på et rev og derefter synes man mest at have beskæftiget sig med plyndring af spanske besiddelser.



Piratlederen kaptajn Edward Teach, kaldet Sortskæg.

I 1683 udspillede en gentagelse af plyndringen af Panama, blot var fribytterne denne gang franske, stedet var Vera Cruz, og det var en fransk guvernør, der trods officiel politik om undertrykkelse af fribytterne modtog lederen med militære hædersbevisninger⁴³.

Den klassiske fribytteraktivitet i Caribien, der af eftertiden er kendt som "buccaneering" havde et fællestræk: det var "Spanien contre mundi". Så længe det kunne ses som en del af en krig kunne man med lidt god vilje undlade ordet sørøvere; selvom kaperbrevene hyppigt var forfalskede og gik på omgang. Når nu myndighederne slog hånden af fribytterne og deres aktiviteter gik ud over tilfældige mål, blot de var lønnende, så var fribytterne en potentiel trussel mod alle⁴⁴. De var ikke længere buccaneers, de var sørøvere, pirater. Den grænse passeredes nok i løbet af 1680-erne.

1683 udstraktes Jamaicaloven mod pirateri til at gælde i alle engelske kolonier; guvernøren på Jamaica havde nu skibe, der kunne tage kampen op mod piraterne. og i 1687 udsendtes en engelsk eskadre til bekæmpelse af pirater. Buccaneerens æra kan siges at være slut og piraternes begyndt i Caribien, da kommandør Spragge januar 1687 sejlede ind til Port Royal med fire buccaneers dinglende fra rånokkerne; "a spectre of great satisfaction to all good people, and of terror to the favourers of pirates"⁴⁵.

Helt slut var krigen mellem Spanien og resten af verdenen nu ikke. Omtrent samtidig ville den spanske konge også gøre noget ved piratuvæsenet. I alt fald optrådte fribyttere fra Biscayen i Caribien med kaperbreve udstedt af kongen⁴⁶. Til en forandring gik det nu mest ud over engelske handelsskibe. 1688 udbrød krigen mellem Frankrig og Spanien/England. I Caribien benyttede franskmændene lejligheden til at fordrive englænderne fra den hidtil fælles besiddelse San Christophe. Herefter var det slut med enigheden mellem buccaneerene, og slut med *Kystens Brødre*, der sluttede op om deres egen nation som hjælpetropper⁴⁷. Og selvom franske flibustiers udgjorde en væsentlig del af den styrke, der i 1697 plyndrede Cartagena (og blev snydt for byttet af den militære, franske leder), er det ikke en del af buccaneerens historie, selvom Haring vælger at slutte den netop dér⁴⁸.

Diskussion og konklusion

Betegnelsen buccaneer har været brugt populært, men upræcist af alle siden fremkomsten af W. Crookes oversættelse af Exquemelins bog til

engelsk. Det samme gælder i øvrigt fribytter. Man må så blot være opmærksom på, at der ikke ud af betegnelsen med sikkerhed kan udledes noget om nationalitet eller legitimiteten af aktiviteten.

Buccaneerene havde fra begyndelsen et lemfældigt forhold til loven; men, reelt i en krigssituation og en eksistenskamp som der har været tale om både for den enkelte og de små samfund er det forståeligt. Forholdene under de samtidige krige i Europa har næppe været væsentlig forskellige. Buccaneerene kom, ifølge Morgan og mange andre⁴⁹ hovedsagelig fra de nederste samfundslag. Men Morgans deltagelse viser at der også var andre imellem.

Lovløsheden forsvandt gradvis i Caribien, og fra omkring 1655 søgte buccaneerene at sikre sig gennem et kaperbrev. Og det synes ikke at have været så svært. Fordi et land eller en myndighed gerne så et andet lands borgere eller ejendom gjort skade; fordi man gerne ville have en andel af byttet; eller for at hindre, at buccaneers tog parti for modparten. Myndighederne, her har det kun været muligt at følge engelske og franske, og kun i ringe grad, var som regel kortsynede og selviske: *"they connived at the actions of these Adventurers, which could always be disavowed, and whose successes might be serviceable"*⁵⁰. Burney citerer den franske jesuit Pere Labat for at rose en fransk guvernør for, når fredstilstand ikke tillod udstedelse af franske kaperbreve mod spanierne da at udvirke fremskaffet portugisiske, hvorved "spredtes rigdom og overflod i vore kolonier"⁵¹. Som observeret af Robert C. Ritchie: *".. for emerging states, such as the Dutch, who were struggling for survival, or for the English, locked in combat with the Spanish, there were few rules worth bothering about. Merchants, companies, governments and government officials all exploited the situation to enrich themselves."*

Englands og Frankrigs politik i Caribien forekommer langt hen at have været kortsynet og inkonsekvent, formentlig som følge af intern uenighed. Og handelskrigen, hvoraf buccaneerene var en del, har formentlig skadet⁵², fordi det i virkeligheden var nordeuropæerne, der profiterede på den spanske handel.

Buccaneerene var en magtfaktor i Caribien i kraft af deres antal; de medvirkede til at svække spanierne, men kun i kraft af de spirende kolonimagters accept og senere som deres redskaber.

I koloniernes etablerings- og konsolideringsfase bidrog buccaneerene med deres bytte til koloniernes handel og vækst, men de medførte også

risiko for repressalier. Senere var buccaneerene en hindring for handelens udvikling.

Det er ikke troligt, at de kunne udvise fælles vilje til en rolle som selvstændig magtfaktor. I stedet blev de lejesoldater, og ligesom andre af disse upålidelige, fordi de kun risikerede noget for egen vinding, og var til fals for en højere betaling.

Kildefortegnelse

Exquemelin, Alexandre Olivier: *Bogen om de amerikanske Sørøvere*. København 1974. Oversat af Erik Kjersgaard fra fransk (1686) og hollandsk (1678) udgave. (*Sørøvere*)

Kjersgaard, Erik: Forord og noter til *Bogen om de amerikanske Sørøvere*. København 1974. (*Kjersgaard*)

Esquemeling, John: *The Buccaneers of America*. New York 1967. Forord til 1893-udgave af Henry Powell. Forord til 1967-udgave af Percy G.Adams. (*John Esquemeling*)

Burney, James: *Buccaneers of America*. London 1907. (1. udgave 1816). (*Burney*)

Haring, C.H.: *The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century*. London 1910. (*Haring*)

Gosse, Philip: *The History of Piracy*. New York 1946 (1. ed. 1932). (*Gosse*)

Kemp, Peter & Lloyd, Christopher: *Brethern of the Coast*. London 1960. (*Kemp*)

Course, A.G.: *Pirates of the Western Seas*. London 1969. (*Course*)

Macintyre, Donald: *The Privateers*. London 1975. (*Macintyre*)

Bandits at Sea. Ed. C.R.Pennel. New York University Press 2001:

- Perotin-Dumont, Anne: *The Pirate and the Emperor: Power and the Law on the Seas*. (*Pirate and Emperor*)
- Bromley, J.S.: *Outlaws at Sea, 1660-1720: Liberty, Equality, and Fraternity among the Caribbean Freebooters* (*Bromley*)
- Burg, B.R.: *The Buccaneer Community*. (*Burg*).

Perotin-Dumont, Anne: *French, English and Dutch in the Lesser Antilles: from privateering to planting, c. 1550 – c. 1650*. Ed. Emmer, P.C: General History of the Caribbean, Vol II. Unesco Publishing 1999. (*Perotin-Dumont*)

Curtin, Philip D. *The Plantation Complex* (2. ed.). Cambridge University Press 1998. (*Curtin*)

Pirates and Privateers. New Perspectives on the War on Trade in the Eighteenth and Nineteenth Centuries. Ed. By David J Starkey, E.S. van Eyk van Heslinga, and J.A. de Moor. Exeter, UK 1997. (*Starkey*)

Ritchie, Robert R. Government Measures against Piracy and Privateering in the Atlantic Area, 1750-1850. (*Ritchie*)

Masefield, John: *On the Spanish Main.* London 1906

Noter:

1. St Augustine, The city of God.
2. Ifølge Sørovere var Exquemelin i Caribien 1666 til 1671, nogle forskere tillægger ham på et ukendt grundlag op til 12 år blandt buccaneerene. Phillip Gosse, History of Piracy, New York 1946, s. 145, lader ham ankomme allerede 1658.
3. Her benyttes Erik Kjersgaards danske oversættelse: Bogen om de amerikanske sørovere, København 1974, der er baseret på begge originaludgaver og forsynet med et omfattende forklarende forord og talrige noter.
4. For en fyldig diskussion om forfatterens identitet og værkets udvikling se Erik Kjersgaards forord til Bogen om de amerikanske sørovere. 256.
5. J.S. Bromley "Outlaws at Sea" i Bandits at Sea. Ed. C.R.Pennel . New York 2001, s 173.
6. Iflg. Kjersgaard bruger Haring Thomas Crookes "folkekære, men jaskede oversættelse". Kjersgaard 291.
7. Haring, C.H.: The Buccaneers in the West Indies in the XVII Century. London 1910, 101ff, 141, Burney, James: Buccaneers of America. London 1907, 57.
8. Haring, 141.
9. Ibid, 48
10. Fra den indiansk-engelske betegnelse boucain for konservering af kød over åben ild.
11. John Masefield, On the Spanish Main, London 1906, 109
12. Kemp, 2. Dog bruger Guvernøren på Jamaica betegnelsen "buccaneers" om franske og engelske kvæggjægere på Hispaniola i 1657 (Pennel, 188 note 7)
13. Flibustier er en fransk forvrængning af det engelske freebooter, som franskmændene havde svært ved at udtale. Det blev så af engelsktalende til filibuster. I nyere tid anvendt i forskellig betydning i amerikansk sprogbrug, senest om en særlig forhalingsteknik i senatsdebat.
14. John Esquemeling. The Buccaneers of America, New York 1967
15. Haring definerer sig ud af problemet ved at fastslå, at buccaneer i hans fremstilling kun anvendes om kapere og filibusters, 67.
16. Alexander Oliver Exquemelin, Bogen om de amerikanske Sørovere, 18
17. Burney, 35.
18. Haring, 58Tilsyneladende blev Tortuga plyndret af spanierne 1630 eller 1631.
19. Burney, 40.
20. Kjersgaard, 19.
21. Burney, 47.
22. Haring 71 ff. Kjersgaard, 83f.
23. Haring, 78.
24. Perotin-Dumont, Anne: "French, English and Dutch in the Lesser Antilles: from privateering to planting, c. 1550 – c. 1650" General History of the Caribbean, Vol II. Unesco Publishing 1999, 150

25. Kjersgaard, 81.
26. Burney, 48.
27. Gosse, 141
28. Haring, 89.
29. Når Burney (48) mener det modsatte er det formentlig udtryk for en opfattelse af en permanent krig "udenfor linierne".
30. Haring, 89
31. *ibid*, 116.
32. *ibid*, 92. Kemp, Peter & Lloyd, Christopher: *Brethern of the Coast*. London 1960, 9
33. Kjersgaard, 319.
34. Haring, 101, note 3
35. *ibid*, 101
36. *ibid*, 120
37. *ibid*, 122
38. *ibid*, 129
39. Kjersgaard, 119, 156.
40. Haring, 217.
41. *ibid*, 230.
42. *ibid*, 231f.
43. *ibid*, 244.
44. Burney, 271. 1688 plyndrede franske fribyttere St. Thomas..
45. Ukendt citat i Haring, 254.
46. Haring, 254.
47. Burney, 252
48. Haring, 266.
49. Bromley, i Pennel, 177.
50. Burney, 47
51. *ibid*, 48. Det fremgår ikke, hvem der fortjente dette fremragende skudsmål. Det kan være Levasseur, der af De Pointis var indsat på Tortuga som viceguvernør og nok var en genstridig og uafhængig herre.
52. Haring, 269.

PIRATER – FØR OG NU

En aktuel og historisk kommentar

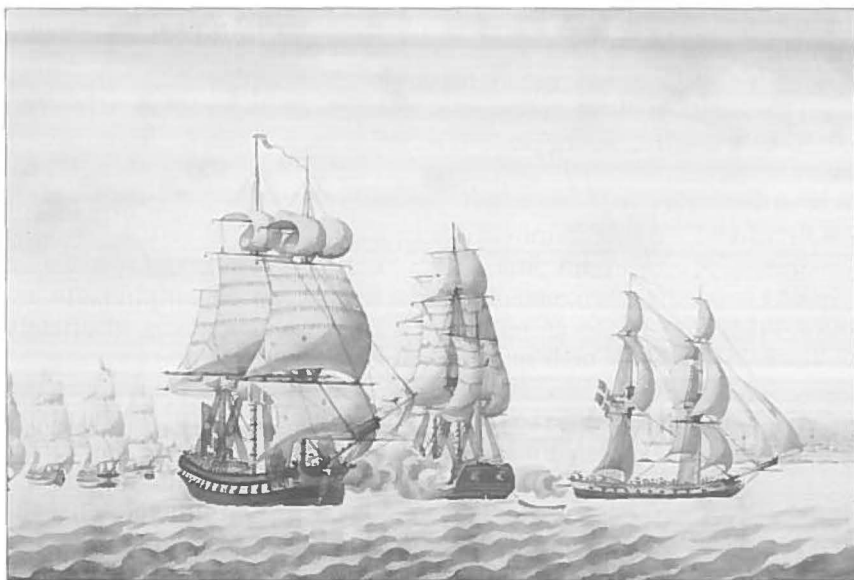
Af kommandørkaptajn (pens.), stud. Mag. Per Møller

Af historikeren Lars B. Struwes foredrag den 23. november 2011 i Søe-Lieutenant-Selskabet om pirater fremgik det, at selvom der nok var en vis afdæmpning i aktiviteten omkring Afrikas Horn, så var pirataktiviteten i tiltagen andre steder, og at der ikke var megen udsigt til effektiv bekæmpelse, endside nedkæmpelse af aktiviteten.

I forbindelse med somaliske piraters tilfangetagelse af danske lystsejlere sidste vinter efterlyste mange en mere effektiv indsats end blot tilfangetagelse af pirater taget på fersk gerning, der så ofte måtte løslades på grund af manglende mulighed for retsforfølgelse. En tidligere chef for den danske indsats i området foreslog således, at man skulle sætte ind mod piraternes baser i land ved for eksempel at lade frømandskorpset gå i land og ødelægge de faciliteter, som piraterne bruger som støtte. Men løsningerne, hvad enten det er strandhugst og ødelæggelse i et fjernt, stort og næppe særligt venligt land, eller retssag og strafafsoning i Danmark, indeholder en række problemer og har næppe en afskrækkende virkning, der vil mindske problemet varigt.

Ifølge statsadvokat Birgitte Vestberg er det imidlertid nødvendigt at gøre noget for at bekæmpe "pirateri, der har hærget som en pest i 1000 år." (Berlingske Tidende 15 januar 2011 side 16). Det er nu noget af en underdrivelse; ifølge historikeren Braudel er "*piraten i Middelhavet lige så gammel som historien selv*", og midlerne til bekæmpelse har været prøvet utallige gange før - uden megen succes.

Fra Homers Illiaden ved vi, at der i Middelhavssamfundene på hans tid, der almindeligvis anslås til at være omkring 800 år før vor tidsregning, herskede en plyndringsmoral, hvor den, der kunne, tog hvad han ville uden moralske skrupler. Med udvikling af bystatskulturer og samhandel søgte de samfund, der så større fremtid og velstand i fredelig samhandel end i plyndring, efterhånden at fremme en retstilstand med respekt for ejendomsretten, og Athens triremer og senere Rhodos' hurtige beskyttelsesskibe søgte at bekæmpe piraterne for at sikre den for dem fordelagtige handel. At man så herunder søgte at fremme egne mål, og at det kunne være noget vanskeligt at skelne mellem pirateri og opkrævning af beskyttelsespenge af de søfarene, er en anden sag. Når pirateriet havde



Fregatten NAJADEN og briggen SARPEN kæmper mod sørøverskibe ved Tripolis i Middelhavet den 17. maj 1797. Akvarel af C. Butty. Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg.

så gode kår var de væsentligste grunde dels hyppige krige, dels at middelhavsverdenen fra Homers tid udviklede sig med forskellige hastigheder. Der var progressive samfund, der så deres fordel i en vis grad af ordenssamfund, og mindre udviklede og organiserede, og formentlig fattigere, samfund, der ikke så nogen grund til at fravige de gamle normer. Et eksempel herpå er fra året 229 før vor tidsregning, hvor en romersk delegation opsøgte den Illyriske dronning Teuta for at klage over, at hendes borgere plyndrede romernes handelsskibe på havene udfor det nuværende Montenegro og Albanien. Romerne krævede erstatning og ophør af denne praksis. Dronningens svar var, at i henhold til illyrernes lov var sådan foretagsomhed helt legal og at *"det aldrig havde været sædvane at herskere forhindrede deres undersåtter i at øge deres vels-tand fra havet"*.¹ Der måtte en krig og afståelse af det meste af riget til, før dronningen erkendte at romersk magt gav romersk ret. Men hendes profil prydede indtil for nyligt albanske mønter.

Romerne løste måske nok et lokalt problem for en tid. Men pirater vedblev at være en plage i Middelhavet så længe det ikke væsentligt generede en stormagts interesser, uden at der blev gjort større, samlet forsøg på at bekæmpe plagen. Stadige krige mellem seleukiderne, ptolemæerne

og den gryende stormagt Rom, gjorde det også vanskeligt at skelne mellem krigshandlinger, hvor plyndring var et yndet middel til at genere modparten og finansiere egen krigsførelse, og simpelt pirateri drevet for egen vinding. År 100 udstedte Rom ganske vist en forordning, der forbød allierede og nationer, der "ønskede at være Roms venner", at yde husly til pirater, men selv gjorde man ikke meget for at bekæmpe plagen.² I år 75 fvt. fik Publius Servilius på vej til et felttog mod kongeriget Kappadokien dog tid til at ødelægge nogle kystbyer i det sydlige Anatolien, der blev betegnet som piratreder. Hvor meget pirater de egentlig var, er usikkert, men piratbekæmpelse var populært i Rom, og tilfangetagne "pirater" og kystbyernes erobrede rigdomme gjorde meget til at forskønne det triumftog, som Servilius blev tilstået ved hjemkomsten. Hertil kom Ciceros' berømmelse af ham som den feltherre, der havde fanget flest pirater i live. Hvad piraterne angår, blev nogle efter endt tjeneste i triumftøget henrettet, og resten solgt som slaver.³ Og det var måske rimeligt; det var den skæbne, der overgik de af deres ofre, der ikke kunne stille en for piraterne acceptabel løsesum. Hvis de altså virkelig var pirater. Men dengang var der ingen konventioner om retfærdig rettergang at tage hensyn til.

Ifølge historikeren Dio gjorde romerne ikke meget for at bekæmpe piratruslen før år 67: *"Man udsendte flåder og generaler, når og hvor de blev tilskyndet dertil af konkrete efterretninger, men intet blev opnået"*. Når man ikke gjorde mere, var det naturligvis fordi man ikke så livsvigtige interesser truet. Men også fordi man, belært af bitre erfaringer med selvbevidste feltherrer, ikke ønskede at udruste en feltherre med de beføjelser og ressourcer, der var nødvendige. De kunne jo bagefter vende sig mod senatet. Men i år 67 så det anderledes ud. Pirater truede i den grad korntransporterne fra Nordafrikas og Siciliens kornkamre til den befolkning i Rom, hvis ro og tilfredshed beroede på "brød og skuespil". Og hvis der var noget som det romerske senat havde respekt for, så var det en urolig pøbel i Rom. Så Pompejus fik tre år og nærmest ubegrænsede ressourcer til at fjerne piraterne fra havene.⁴

Det tog ham kun 40 dage at sikre kornforsyningerne. Det tog lidt længere tid at få piraterne helt væk fra havene. Men her præsterede Pompejus nytænkning. Hidtil havde man i en sådan situation slået piraterne ihjel hvor man fandt dem og jævnet deres byer og tilholdssteder med jorden og strøet salt over, som i Karthago. Men det var nok en tidskrævende proces, og da Pompejus' ry formentlig var ilet forud, da han med sin flåde nåede frem til Kilikien, som der åbenbart var enighed om at alle piraterne kom fra, var indbyggerne, hvad enten de nu var pirater eller ej, forhandlingsvillige. Så inden længe kunne Pompejus meddele senatet, at

piratproblemet var løst én gang for alle ved at piraterne lod sig forflytte til egne, der lå langt fra deres hidtidige jagtmarker, og hvor de kunne ernære sig ved at dyrke jorden.

Pompejus' 'spindoktor', Cicero, gjorde meget for at berømme ham for at have løst piratproblemet: Det gav nu Cicero et problem senere, da han i forsvaret af en klient havde brug for at begrunde dennes handlinger med en pirattrussel. Og et nærmere studium af Pompejus' genbosættelser af piraterne viser, at nogle af dem ikke var længere fra havet end at det er nærliggende at antage, at de igen har optaget deres gamle håndtering. En af bosættelserne blev i øvrigt fordrevet af en af Cæsars soldaterkolonier. Cicero skriver derom til sin ven Atticus: *"Det er ikke overraskende at de gør havet usikkert, når de er blevet drevet ud af deres land."*⁵

Kan vi så lære noget af det, udover at pirateri er lige så gammelt som historien selv? Ja, pirateri trives under lovløse tilstande, lokalt eller i større områder. Og i fattige områder, hvor der er mulighed for at øge sin rigdom på havet. Men det vidste vi vel i forvejen. Løsning af problemet kræver først og fremmest, at problemet opleves stort nok af de der råder over magten til at de føler sig nødsaget nok til at afsætte de nødvendige ressourcer og træffe de nødvendige foranstaltninger til at løse problemet. Før år 69 spillede det en væsentlig rolle for det romerske senat, hvad en sejrrig feltherre, støttet af den vundne præstige og et par legioner, kunne finde. I dag er FN's mange medlemslande betænkelige ved at tillade intervention på andre staters område. Man behøver blot at tænke på debatterne om to gulfkrige, Afghanistan og senest Libyen. Betænkkeligheden fremsættes vel oftest som frygt for at krænke den internationale retsorden, der siden 1648 har været baseret på respekt for andre nationers suverænitet, men som nok dækker lige så vel over frygt for at den intervenerende magt benytter lejligheden til at skaffe sig indflydelse. På dronning Teutas og Pompejus' tid krævedes en dominerende magt, i vore dage en international enighed eller en overstatlig autoritet med tilstrækkelig myndighed, og begge dele er svære at få øje på i øjeblikket. Men hvis disse forudsætninger kan etableres, er Pompejus' løsningsmodel vel i princippet rigtig og den eneste langtidsholdbare.

En tidligere chef for Søværnets Operative Kommando har sammenlignet pirateriet med bandekriminaliteten på Nørrebro og fremhævet, at løsningen ikke alene ligger i en politimæssig indsats og fængsler. Hvis det internationale samfund sætter ind med beskyttelse af havområdets ressourcer, får indbyggerne mulighed for at leve af fiskeri og således have et alternativ til at leve af pirateri. Det ligner noget Pompejus' løsning – hvis altså alle hans pirater kom fra Kilikien, hvad nok var tvivlsomt; og

hvis de kunne (og ville) leve der, hvor de blev bosat. Det afkræftes tilsyneladende af Ciceros brev.

Men admiralens synspunkt er utvivlsomt rigtigt; en løsning forudsætter ordnede forhold, hvilket kræver international enighed. Og de nødvendige ressourcer til både en øjeblikkelig indsats og en varig løsning.

Kilder

Artiklen bygger hovedsageligt på artikler af professor Vincent Gabriel-sen, Københavns Universitet, samt på, Philip de Souza : Piracy in the Greco-Roman World. Cambridge University Press, 2002

Noter:

1. Plut. *Pomp.* 25.1, efter Souza s 166.
2. Souza , s 108 ff
3. Cic. II Verr. 5.66, i Souza, s 135.
4. Plut. *Pomp.* 25.1, efter Souza s 166.
5. Souza, s 184f.

BOGANMELDELSER

SØKRIG I DANSKE FARVANDE UNDER ANDEN VERDENSKRIG 1939 – 42 Rapporter og beretninger fra årene 1939 - 1942

Poul Bech

Schønberg 2008

ISBN: 978-87-570-1723-6

Indbundet, 279 s., rigt illustreret med sort/hvide billeder, kortskitser og tegninger – noter, litteraturliste og lister over mineramte og forliste skibe i danske farvande. Kr. 299,95.



Forfatteren, der er journalist af uddannelse og tidligere ansat ved *Fredericia Dagblad*, har som pensionist og på grundlag af en livslang passion for skibe og havet samlet talrige oplysninger og skrevet en bog om de sømilitære begivenheder i danske farvande under krigens første år. Baggrundsmaterialet stammer fra danske, tyske og engelske kilder, herunder fra en række danske aviser og dagblade. Desuden er beretningerne baseret på lokalhistoriske optegnelser og personschildringer.

Bogens kapitelopdeling er både tematisk og kronologisk. Beretningen følger således udlægning af de tyske minefelter i god afstand fra dansk territorialfarvand, som skulle forhindre indtrængen af britiske ubåde og kontrollere den internationale skibstrafik ud af Østersøen. I samme kapitel beskrives den dramatiske polske ubådsflugt til England. Det første danske fartøj, som forliste efter en minesprængning i Nordsøen, var Skagen-kutteren *NORDSTRAND* på 30 ts. I Kattegat og Skagerrak visiterede den tyske marine den civile trafik, og hvis der var mistanke om, at der var kontrabande om bord, blev skibene med prisemandskab sendt til Tyskland, hvor en særdomstol afgjorde den videre skæbne for skib og ladning. En engelsk ubåd, *HMS SPEARFISH*, opererede i september 1939 i Skagerrak og Kattegat. Ubåden overlevede et 14 timer langt angreb af tyske ubådsjagere, som kastede 60 dydbomber mod ubåden. Læseren får også beretningen om begravelsen i Stege Kirke af 28 orlogsgaster fra den tyske forpostbåd *ESTE*, der i oktober 1939 minesprængtes i Faxe Bugt.

Den danske flådes udlægning i november 1939 af kontrollerede mine-spærringer i Lillebælt og Storebælt lidt nord for de tyske spærringer ske-

te til dels efter pres fra de tyske myndigheder. Forfatteren beskriver, hvorledes den tyske marine brutalt anvendte ubåde mod den neutrale skibsfart. Før d. 9. april 1940 var ikke færre end 20 danske skibe blevet sænket af ubåde, ligesom danske fiskekuttere var attraktive mål for tyske fly. Der nævnes også en episode, hvor en tysk minestryger i februar 1940 ved Doggerbanke hensynsløst vædrede og sænkede 4 danske fiskefartøjer, hvorved 16 fiskere omkom. I samme kapitel findes en beskrivelse af begivenhederne i Store Bælt ved optakten til besættelsen af Danmark, herunder episoden med torpedobåden GLENTEN (chef: orlogskaptajn E. J. C. Quistgaard), der i forbindelsen med en kollision mellem tyske fartøjer kom til undsætning og til stor overraskelse fandt fuldt udrustede soldater i det der skulle vise sig at være invasionsstyrken. Observationen nåede ikke frem til det højeste beslutningsniveau i Danmark, før invasionen var en kendsgerning. Der følger en lang og detaljeret beskrivelse af de mange tildragelser i forbindelse med den tyske besættelse af Danmark fra søsiden.

Forfatteren fortsætter dækningen af de mange træfninger, som fandt sted i Kattegat og Skagerrak med deltagelse af tyske skibe og fly samt engelske ubåde. Panserskibet LÜTZOW, der efter turbulente dage i Oslofjorden og i Oslo var på vej hjem til Tyskland for udbedring af kampskader, da det nord for Skagen blev ramt af en torpedo affyret af den engelske ubåd HMS SPEARFISH. Det lykkedes for panserskibet at nå frem til Deutsche Werke i Kiel, hvor udbedring af havarierne varede mere end et år. De tre engelske ubåde i Kattegat var uvidende om LÜTZOWs flugtrute langs Jyllands østkyst. I Skagerrak fik engelske ubåde ram på flere troppetransport- og forsyningskibe, og de tyske tab var betydelige. Imidlertid måtte englænderne også affinde sig med tab, idet den engelske ubåd HMS SEAL, der i maj 1940 udlagde et minefelt ud for Gøteborg, måtte opgive kampen mod den tyske overmagt. Efter at have udført opgaven opstod et havari, som tvang båden i overfladen, og efter en kort kamp måtte båden overgives til tyskerne, som bugserede SEAL til Frederikshavn og senere til Kiel. Den engelske besætning blev interneret og endte senere i krigsfangelejr i Tyskland. Efter krigen blev chefen for SEAL, commander Lonsdale, pure frikendt, selv om båden blev overgivet.

Engelske bombefly udkastede i stor udstrækning miner i de indre danske farvande, hvorved færgeforbindelserne mellem landsdele blev påvirket og periodevis helt indstillet efter minesprængning af færger. Store Bælt var en vigtig forsyningslinje for tyskerne, og der hvilede et stort pres på danske myndigheder for at få færgetrafikken genoptaget. Senere under krigen kastede engelske fly talrige miner over alt i danske farvande, og

den samlede oversigt over minesprængte skibe findes i et afsnit bag i bogen.

I september 1940 blev et tysk troppetransportskib PIONIER på vej til Norge torpederet af den engelske ubåd HMS STURGEON ca. 10 sømil nordøst for Skagen. Om bord var næsten 800 soldater og en besætning på 40 mand. Ca. 340 omkom, og der blev arrangeret en massebegravelse i Frederikshavn. Tyskerne var meget afhængig af disse søværts troppeforskydninger. Presset lettede dog en del, da Sverige tillod, at tyske tropper kunne passere gennem Sverige, hvis blot soldaterne var ubevæbnede. Deres våben fulgte med samme tog i aflåsende godsvogne.

Forfatteren nævner udpassagen i maj 1941 af slagskibet BISMARCK sammen med den svære krydser PRINZ EUGEN, herunder tyskernes forsøg på at skjule operationen og bestræbelserne på fra dansk side at videregive oplysninger om observationen til britiske myndigheder i Sverige.

I 1942 fortsatte den engelske minering med bombefly i større målestok. I løbet af dette år forårsagede engelske søminer sænkning af 76 skibe i indre danske farvande og beskadigelse af 23. De danske tab beløb sig til 7 forliste skibe og 5 beskadigede. I alt omkom 153, formentlig en del flere, idet de tyske tal er usikre. Tyskerne mistede en del marinefartøjer, herunder forpostbåde og minestrygere samt i alt 13 fragtskibe. Den tyske minestrygning var efterhånden blevet mere effektiv, ligesom der blev etableret tvangsruter. Danske minestrygere deltog også i minerydningen, specielt for at opretholde forbindelsen mellem landsdelene samt i Øresund, Smålandsfarvandet og i Isefjord. Udstationerede minehold til uskadeliggørelse af ilanddrevne miner og andet sprængfarligt materiel spillede en vigtig rolle, og alene i perioden, som bogen behandler, blev knap 4.000 miner uskadeliggjort på denne måde.

Bogen er som nævnt i indledningen forsynet med nogle nyttige oversigter – dog mangler en liste over mineramte og forliste skibe i danske farvande i 1942. Forfatteren anvender ordet kommandant i stedet for chef – en ofte forekommende journalistisk misforståelse, og Christian XI må være Christian IX. På trods heraf finder denne anmelder bogen meget interessant, idet mange enkeltepisoder, der er gledet i baggrunden, har fået nyt liv gennem forfatterens spændende fortællestil. Forfatteren har allerede på forlaget Schønberg fået udgivet en fortsættelse, der dækker perioden 1943 – 45.

MEDDELELSER FRA SØE-LIEUTENANT-SELSKABET

Projektet DANSKE SØOFFICERER 1950-2015

Officerer i den dansk-norske flåde indtil 1814 og i den danske flåde siden 1814 er en stand eller etat, som er fyldigt beskrevet og biograferet. Der foreligger således en række udgivelser om disse søofficerer. Af disse skal her nævnes følgende:

1. V. Richter:

Den danske Søetat 1801-1890. Personalhistoriske Meddelelser. Kbh. 1894

2. T.A. Topsøe-Jensen:

Det danske Søofficerskorps 1801-1919, Kbh. 1919

3. T.A. Topsøe-Jensen og Emil Marquard:

Officerer i den dansk-norske Søetat 1660-1814 og den danske søetat 1814-1932 Bd. I-II

Kbh. 1935

Støttet af

Carlsbergfondet

Alfred Goods Personalhistoriske Fond

4. S.E. Pontoppidan og J. Teisen:

Danske Søofficerer 1933-1982

Søe-Lieutenant-Selskabet

Kbh. 1984

Støttet af

Kong Frederik IX og Dronning Ingrid's Fond

Dronning Margrethe og Prins Henriks Fond

Hds. kgl. Højhed Prinsesse Benedicte

Den Hielmstjerne-Rosencroneske Fond

F. L. Smidth & Co.

Helsingør Værft

Gutenberghus

Foreningen Danske Tordenskiold-Venner

Dertil kommer en række bøger af marinehistorikeren H. D. Lind, der bl.a. anfører optegnelser vedrørende officerer i den dansk-norske flåde før 1660 og en stor del af 1500-tallet.

Det har i flere år i Søe-Lieutenant-Selskabets bestyrelse været drøftet, hvorledes der kunne udgives en videreførelse af bogen fra 1984. Senest har på bestyrelsens foranledning tidsskriftets redaktør, Hans Christian Bjerg, på det afholde §32-møde i oktober 2011 skitseret et sådant projekt og dets omfang. Denne præsentation ligger til grund for nærværende indlæg.

Tidligere har selskabet gennem Tidsskrift for Søværnen stået for udgivelsen af den rulle, der i 1720 blev udarbejdet ved Søetaten. Den såkaldte Raben-rulle, undertiden betegnet Tordenskiold-rullen. Et forarbejde til en sådan videreførelse er senest gjort ved den udgivelse i 2010 af Søofficersrulle 1910-2010, redigeret af kommandør Henrik Muusfeldt, og hvori der nærmere redegøres for de forskellige officerskategorier i Søværnet.

Kriterierne for indholdet i en videreførelse af bogen fra 1984 bør opstilles som følger:

- a. Søofficerer optaget i Danske Søofficerer 1984 (DS-84), som er døde efter 1983.
- b. Alle kategorier af søofficerer 1950-1983, der ikke er optaget i DS-84.
- c. Alle kategorier af søofficerer efter 1983 og frem til 2015.

Derudover tilføjes rettelser og supplerende oplysninger, herunder gengivelse af portrætter, som ikke har været gengivet i Topsøe-Jensen & Marquard 1935 og DS-84.

Der udarbejdes bl.a. med hjælp fra Forsvarets Personeltjeneste og de enkelte officerer en kort data-biografi med portræt af de optagne personer.

Gennem bevaret arkivmateriale har vi et ganske godt kendskab til det store arbejde, det krævede at udarbejde DS-84, og det står derfor klart, at udarbejdelsen af en bog om danske søofficerer 1950-2015 vil kræve relativt store midler og ressourcer. Følgende forudsætninger må opstilles for *Projektet Danske Søofficerer*:

1. Projektet forudsættes at strække sig over to år
2. Nedsættelse af honorarlønnet redaktion/redaktionsudvalg
3. Antagelse af kontorhjælp på deltidsbasis
4. Fremskaffelse af fondsmidler i størrelsesordenen 300.000 kr. til pkt. 2-3
5. Andre midler på omkring 300.000 kr. fremskaffes endvidere til trykning af bogen, formentlig omfattende 800 sider.

Flere af Søe-Lieutenant-Selskabets medlemmer har allerede tilkendegivet deres interesse i at deltage i dette projekt.

I løbet af 2012 vil der på foranledning af selskabets bestyrelse blive udarbejdet en egentlig projektbeskrivelse med tilhørende budget, ligesom relevante fonde vil blive søgt.

Hans Christian Bjerg

NEKROLOGER I TIDSSKRIFT FOR SØVÆSEN

I 1840 publiceredes i Archiv for Søværnet en nekrolog over den året forinden afdøde konge Frederik VI. Fra 1847 har der derefter løbende været optaget nekrologer over afdøde søofficerer samt enkelte andre med tilknytning til Søværnet. I de første mange år blev de tilsyneladende udarbejdet af redaktionen. Senere blev det kutyme, at en eller flere klassekammerater fra Søofficersskolen stod for udarbejdelsen. En hastig gennemgang af Søofficersrulle 1910-2010, redigeret af kommandør Henrik Muusfeldt, og hvori det som noget nyt er markeret, hvis der er publiceret en nekrolog over vedkommende søofficer i Tidsskrift for Søværnet, viser at hovedparten af afdøde søofficerer har fået en nekrolog, men at det desværre ikke gælder alle.

Generelt må nekrologer betragtes som værdifulde for Søværnets historie og traditionsplejen i værnet. Henset til projektet Danske Søofficerer, som Søe-Lieutenant-Selskabet arbejder med, vil det være en stor fordel om alle afdøde søofficerer omtales i tidsskriftet, således at oplysningerne og eventuelle vurderinger kan anvendes inden for dette projekt. Tidsskriftet stiller derfor gerne og fortsat plads til rådighed for nekrologer over afdøde søofficerer eller personer med en nær tilknytning til Søværnet.

Normalt har redaktionen fået tilbudt nekrologer traditionen tro udarbejdet af klassekammerater, og enkelte er blevet udarbejdet efter tilskynelse fra redaktionens side. Desværre må det konstateres, at der i de senere år er opstået et efterslæb med hensyn til nekrologer i Tidsskrift for Søværnet. Enhver af læserne vil kunne skaffe sig kundskab om hvilke nekrologer, der mangler at blive skrevet, ved at gå Søofficersrulle 1910-2010 igennem.

Nedenfor er opstillet navne over afdøde søofficerer siden denne redaktørs tiltrædelse, og som det var at forvente, at tidsskriftet ville få tilbudt nekrologer over. Dette er imidlertid ikke sket, og dette indlæg skal derfor være en opfordring til søofficerer, der læser tidsskriftet om at udarbejde de manglende nekrologer over afdøde klassekammerater.

- 1761. Jan Heinrich Ahlers
- 1865. Preben Anker Andersen
- 1705. Ole Hans Berthelsen

- 1550. Fritz Wilhelm Bistrup
- 1746. Mogens Stender Clausen
- 1750. Bjørn Darre
- 1724. Wilhelm Lauge Grentzmann
- 1642. Vilhelm Mogens Güntelberg
- 1609. Bent Hervad-Jørgensen
- 1582. Vilhelm Preben Heise
- 1723. Jørgen Jakobsen
- 1771. Johan Martin Kilt
- 1573. Niels Færgemann Lange
- I.6 Harry Larsen
- 1792. Søren Peter Mikkelsen

Redaktionen modtager meget gerne tilbud om nekrologer over disse afdøde søofficerer.

Hans Christian Bjerg