

VINK

FOR SUBALTERNE OFFICERERS
TJENESTE OMBORD

Vink

for subalterne Officerer ved Ud-
førelsen af den daglige
Tjeneste ombord.

Udarbejdet af Premierløjtnant H. V. Hertz.

Trykt som Manuskript.

At huske betegner baade at
have i Hu og at komme i Hu.
(Sibbern).

KØBENHAVN

1912.

J. COHENS BOGTRYKKERIER
(GEORG A. BACH)

Det maa vistnok anses for rettest at forudskikke, at dette lille Arbejde ikke maa opfattes som en Art Sømandsskabsbog. Af disse er der alt udgivet mange, og Officerer under selvstændig Tjeneste har næppe Brug for dem.

Nej! Bogen er bleven til paa den Maade, at jeg af forskellige Sømandsskabsbøger og Haandbøger har plukket en Del vægtige Regler og Oplysninger, som nok har været vel kendte, men som hyppigt atter er glemte. Jeg beder derfor mine Kammerater om at modtage dette Arbejde uden alt for vaagen Kritik, idet Hensigten med dette kun har været at samle nogle nyttige Vink til den praktiske Tjeneste, som den vagt-havende Officer har at udføre, og som fordrer et vaagent Øje med saa talrige Enkeltheder, at det bliver rimeligt om ikke tilgiveligt at nogle glemmes.

Bogen, der særlig tager Sigte paa Tjenesten i større Skibe, indeholder maaske Fejl og Vildfarelser og berører endog omdisputerede Punkter, men i saa Fald gør jeg ikke noget Forsøg paa at fastslaa eller at hævde særligt Standpunkt, men henstiller kun, at man vil overveje disse med Omtanke.

Forf.

I AFSNIT

Vagtchef til Ankers.

Ankervagtstjenesten kan være yderst ensformig og ofte lidet spændende, men derfor bør man alligevel ikke negligere selv de mindste Detailler; thi selv om Nationens Skæbne ikke er afhængig deraf, saa lider Tjenesten derved.

Ved Overtagelse af Vagten skal man fordre en nøjagtig Overlevering, men ogsaa være lige saa omhyggelig og samvittighedsfuld ved Overgivelse af Vagten til sin Afløser, forvisse sig om hvilke Fartøjer, der er i Vandet eller fra Borde, hvilke Øvelser og Arbejder, der udføres, Afvigelser fra Øvelsesprogrammet eller Timeskemaet, om nogen er fra Borde, eller om der er fremmede om Bord, vigtigere Signaler til Skibet eller Eskadren, staaende og løbende Ordre, hvilket Kvarter, der har Vagt, hvilket af Vagtkvarterets Skifter, der har Tørn, Fartøjstider etc. Tavlen bør efterses personligt af den afløsende.

Mange Gange kan man selvfølgelig nøjes med et: „Der er ikke noget“, men til andre Tider er det nød-

vendigt at vide, f. Eks. hvilket Anker og hvor megen Kæde, der er ude, Ankermærker, Strøm- og Vindretning, Vanddybde m. m.

Efter at have overtaget Vagten bør Vagtchefen lade foretage en Ronde fra for til agter for at se, om alt er i Orden, Agterdækket fejlet, Vaskejoller tot, Vasketøj ordentlig ophængt, Flag og Vimpel klare, Kuldsejl brasede, Fartøjer klare af Slæberbommene og disse toppede, intet hængende ud over Skibssiden, Posterne reglementeret og ordentligt paaklædte etc. etc.

Husk, at Vagtchefen faktisk er ansvarlig for Alt, hvad der gøres eller undlades at blive gjort. Til Genæld er han i Besiddelse af betydelig Myndighed, idet han til en vis Grad repræsenterer Skibschefen.

Stol ikke blindt paa Udkiggen og Signalgasterne, men hold selv et vaagent Øje med alt i og udenfor Skibet, og sørg for, at Skildvagterne paa Dækket og Udkiggen afgiver den pligtskyldige Honnør for Befalingsmænd i forbipasserende Fartøjer etc. — Skildvagtens eller Udkiggens Honnør repræsenterer den personlige „Tagen Hatten af“, — og er de uhøflige, falder det tilbage paa hele Skibet.

Selvfølgelig maa en Officer kende Instruksen for Vagtchefen samt Salut- og Ceremonielreglementet, og for ikke at være for afhængig af Signalgasterne er et nøje Kendskab til Signalbogen samt til de almindeligste, hyppigst forekommende Signaler af Betydning for ham.

Vagtchefen, som altid bør være forsynet med en Kikkert, skal paase, at Fartøjerne er ordentligt udhalte og rene, Besætningen i reglementeret og ens-

artet Paaklædning, og om nødvendigt forsynet med Regntøj eller Stortøjer, at Fartøjerne ikke overlastes, og at der holdes Øje med Fartøjer under Sejl. — Fartøjsunderofficeren eller agterste Mand i Fartøj bør én Gang for alle være instrueret om, naar de gaar fra eller kommer til Borde med deres Fartøj, at se efter, om Skibet set ude fra er i Orden, og ved Tilbagekomsten afgive Melding derom. Giv alle Fartøjer nøjagtig Besked, inden de sætter af, og giv eventuelt Fartøjsunderofficeren en Liste med paa dem, der skal hentes. — Sørg for, at Fartøjerne er klar til passende Tid. Det ser f. Eks. grimt ud, at komme rendende med Hynder i sidste Øjeblik; men Fartøjet maa heller ikke ligge lang Tid og drive ved Faldrebet, — det sætter ondt Blod hos Besætningen.

Bjærg Vasketøj, læg Overtræk over, slæk paa Solsejl, Signalfald o. s. v., og paase, at den vagthavende Underofficer fordeler Regnkapper eller Skildvagtkapper til Posterne, naar det trækker op til Regn. — Husk at øse alle Fartøjer efter større Regnskyl!

Lad aldrig Fartøjerne ligge under Slæberbommene med Top- eller Sidelanterner paa, og sørg for, at Fartøjerne altid affires og hejses paa ret Køl, samt at Tallerne efter Affiringen straks hales tot. — Hav altid en Kasteende klar, naar der kommer et Fartøj til Borde, og i Strømfarvand kan det være til stor Nytte at lade et Bjærgemærs slæbe agterude i en Kasteende. Faldrebsgasterne holdes altid klare, saa at al unødvendig Prajen undgaas.

Giv aldrig en Ordre, som ikke kan tvinges igennem, og hvis det drejer sig om en Ordre, ~~som~~ der er Fare for ikke vil blive efterfulgt, saa pas paa ikke at

give den, undtagen De har til Hensigt at sørge for, at den bliver udført.

Intet bør pibes, eller noget Signal blæses, uden efter Vagtchefens Ordre, og i saa Fald bør denne altid paase, at Ordren pibes nøjagtigt efter hans egne Ord. Ordren fra Vagtchefen bør gives med høj og tydelig Røst og ikke — som nogle Officerer har for Vane — i Samtaleform til den vagthavende Underofficer.

Lær Folkene at arbejde sammen hurtigt og i Tavs-
hed, indøv tillige, at al Bevægelse af Mandskab paa
Dækket for at udføre en Ordre maa ske i Løb, saa al
Hang til Slentren straks slaas ned.

Al unødvendig Retten paa Folkene og al trættende,
docerende Forklaring bør undgaas.

Det er saaledes ikke nødvendigt altid at paatale, at
Folkene gaar med opsmøgede Benklæder eller med
Huen ned i Nakken undtagen, naar de er til Møn-
string, Øvelse, i Fartøj, paa Post eller færdes paa
Agterdækket.

Ganske vist trænger Folkene gennemgaaende til at
fikses op, men de kan undertiden ogsaa trænge til at
leve lidt udenfor Spændetrøjen.

Husk, at de dygtigste Officerer er de, der, hvad
enten de staar paa Kommandobroen i Søen eller paa
Agterdækket til Ankers, er i Besiddelse af Iagttagelses-
evne og forstaar at bruge den, samt, at det er den
raske, bestemte, og om muligt opmuntrende Kom-
mandostemme, der sætter Tridt i Arbejdet og faar
Folkene til at springe.

II AFSNIT

Vagtchef i Søen.

Da Emnet „Vagtchef i Søen“ er ret omfangsrigt, er det delt, og dette Afsnit omhandler kun Forholdene i et Skib, som ikke er i Eskadre.

Først om Overtagelse af Vagten:

Forvis Dem om Kursen paa Hoved- og Styrekompasset, Strømforhold, Maskinens Omdrejninger, Farten, om der er Fyr, Land eller Skibe i Sigte, kort sagt alt, hvad der vedrører Sejladsen samt specielle Ordre, der er givne for Navigeringen, hvilket Kvarter, der har Vagt, hvilket af Vagtkvarterets Skifter, der har Tørn, hvilke Øvelser eller Skibsarbejder, der udføres, særlige Ordre, udstedte af Chefen eller Næstkommanderende, om Redningsbaaden er i Orden og Besætningen dertil mønstret, og om Skibets Plads i Kortet. Dette sidste Punkt er meget vigtigt.

Hvis Skibet løber paa Grund, vil De sikkert blive draget til Ansvar derfor; er De ikke tilfreds med den overleverede Plads eller Kurs, bør De tilkalde Chefen. Der er intet saa urigtigt, som at ville vælte An-

svaret fra sig. Føler De Dem virkelig urolig, bør De straks benytte et hvilket som helst til Raadighed værende Middel til at verificere Skibets Plads.

Skulde der alligevel tilstøde Skibet noget, vil Deres ovennævnte Forsøg paa at klare Situationen tjene til at retfærdiggøre Dem overfor en Krigsret.

Vagtchefen bør erindre, at han har fuld Ret til at benytte Maskintelegrafene, naar Skibets Sikkerhed eller Manøvrer gør det ønskeligt. Den Vagtchef, som ikke har benyttet Maskine og Ror paa den hensigtsmæssigste Maade for at undgaa Kollision, Grundstødning eller lignende, vil selvfølgelig blive draget til Ansvar.

Patentloggens Visning skal tjene til, at Vagtchefen kan danne sig et Skøn over Skibets Fart gennem Vandet i Løbet af hans Vagt, — og Farten pr. Time skulde være den samme, medmindre der indtræder Forandring i Vejrforholdene. — Man bør imidlertid ikke blindt stole paa Patentloggens Visning; den er en god Hjælp til at finde den udløbne Distance, men der maa tages behørigt Hensyn til: a) Den Fart, som Maskinens Omdrejninger skulde give, b) Tab, der skyldes kendte Aarsager og c) Vind og Sø.

Man skal, saa snart man kan, sammenligne Loggens Visning med kendte Distancer, saa at man kender dens Fejlvisning under forskellige Forhold, ellers har den ingen Betydning i usigtbart Vejr.

Ved Overtagelse af Vagten om Natten.

Læs Chefens og Næstkommanderendes Ordre-bøger, forvis Dem om Skibets Plads i Kortet, Kurs,

Omdrejninger, Fart, Strømforhold, om Redningsbaaden, Natbjærgemærs, Lanterner og alt om Bord er i Orden, at der er Damp til Dampfløjten, om der er noget i Sigte eller Antydning til Taage og Tykning. — Paa Vagten er der iøvrigt ikke meget andet at gøre, end at holde skarp Udkig, kontrollere Styringen, mønstre Redningsbaadsbesætningen paa Plads i Fartøjet, lade Posterne og de vandtætte Døre jævnlig inspicere og huske at varsko Maskinen, hvis der skal lukkes vandtæt overalt! Selvfølgelig bør Vagtchefen altid være i Stand til at give Chefen Oplysning om Skibets Plads, Fart, Punkter i Land, Barometerstand etc.

Dag eller Nat, i godt som i daarligt Vejr, maa man som Vagtchef være forberedt paa at manøvrere: „Mand over Bord“. — Heldigvis sker slige Ulykker kun sjældent, men naar de sker, kan den overbordfaldnes Liv ligge i Vagtchefens Haand, og hvis han ikke handler resolut, eller, hvis han begaar en Fejl, kommer Mandens Død over hans Hoved; derfor bør han, hver Gang han løser af paa Vagten, overveje, hvorledes han i paakommende Tilfælde skal handle.

I samme Øjeblik Raabet „Mand over Bord“ lyder, skal den Vagthavende erindre følgende 4 Ting:

1) Bjærgemærs, 2) Maskinen og Roret, 3) Udkig efter den overbordfaldne og Bjærgemærset, 4) Redningsbaaden og Manøvren.

Først og fremmest maa den overbordfaldne frelles fra Skruerne. Ser den Vagthavende Manden gaa over Bord, eller ved han, til hvilken Side han faldt, skal han samtidig med at slaa „S t o p“ paa Maskin-telegrafan lægge Roret i Borde for at faa Agterende vredet bort fra Manden, da han ikke kan være sikker paa, at Maskinen stoppes i samme Øjeblik, Telegra-

fen ringer, thi Maskinisten kan ikke altid staa klar til at manøvrere.

Under almindelige, gode Vejrforhold slaas „Fuld Kraft Bak“, saa snart man er sikker paa, at den overbordfaldne er klar af Agterenden; samtidig kastes Bjærgemærset agter, og der sørges for Klargøringen af den Læ Redningsbaad; mens dette udføres, bør Vagtchefen selv benytte Lejligheden til at lade et Bjærgemærse falde fra Kommandobroen, thi de andre kan være glemte eller faldne uklart. — Roret ligger i Borde, og hvis Vinden er nærlig for eller agter ind, vil Skibet allerede være drejet saa meget, at der vil være Læ paa den ene Side. Redningsbaaden kan straks fires af: Vent ikke, til Farten er gaaet af Skibet!

Det kan maaske i Forbindelse med ovenstaaende være af Interesse at danne sig et Skøn over, hvormange Sekunder det varer, inden den overbordfaldne er kommen klar af Agterenden. Falder han over Bord midtskibs fra et 100 m. langt Skib, der gaar med 10 Knobs Fart, vil det kun vare ca. 10 Sekunder. Af Maskinens Manøvreevne vil det da afhænge, om man straks fra „Fuld Kraft Frem“ kan slaa „Fuld Kraft Bak“.

Er der megen Vind og Søtværs eller foranfortværs anbefaler nogle at dreje op mod Vejret og sætte Baaden ud i Læ, saasnart Skibet er gaaet gennem Vinden. — Det bliver altsaa Luv Redningsbaad, der i saa Fald skal klargøres. — Ved denne Manøvre kommer man op til Luvart af den overbordfaldne, Redningsbaaden undgaar at ro mod Vind og Sø, og Drejningen bidrager eventuelt til at tage Farten hurtigere af Skibet.

Med frisk Kuling og Sø agten for tværs, vil det tage længere Tid at tage Farten af Skibet, og Redningsbaaden vil have ondt ved at arbejde sig op til Luvart. I saa Fald bør man overveje, om det ikke vilde være heldigst at lægge Roret haardt i Borde, dreje helt rundt og komme op til Luvart af Ulykkestedet igen.

Uheldigvis spilder man Tid ved Drejningen. Med et af vore Kystforsvarsskibe vil der med 9 Knobs Fart til en Drejning paa 32 Streger medgaa ca. $2\frac{1}{4}$ Minut, medens det kun vil vare ca. $1\frac{3}{4}$ Minut at standse Farten ved at bakke.

Under almindelige Omstændigheder kan Drejningen derfor ikke anbefales, medmindre den overbordfaldne har fat i et Bjærgemærk.

I haard Kuling og Sø skal man være varsom med at sætte en Redningsbaad ud, særlig hvis man ikke er sikker paa at have en øvet Fartøjsbesætning. — Skibschefen, eventuelt Vagtchefen, maa da afgøre, om det er tilraadeligt at udsætte 8—9 Mands Liv for at redde et — og om ikke den overbordfaldne kan reddes uden at sætte et Fartøj i Vandet.

Redningsbaaden gøres under alle Omstændigheder klar alligevel, et Bjærgemærk slæbes agter i en Ende, og man gaar med Skibet op til Luvart af Manden og søger at nærme sig ham med læ Boug. Lykkes det, kastes en Ende med et Pælestik til ham, og han hales om Bord; — eller man lægger sig med Vinden tværs og lader sig drive ned paa ham.

Driver Skibet ikke raskt nok, kan det maa ske lykkes at faa Bjærgemærket hen til den overbordfaldne ved at lægge Roret i Læ, idet man passerer ham, men

man maa erindre, at Bjærgemærset følger i Skibets Kølvand og skærer ikke Hjørner af!

Mislykkes Manøvren og maa gøres om, tag saa et ordentligt Opløb og Sving.

Et Skib drejer som Regel hurtigst med begge Skruer for frem, krappest med den indvendige Skrue for bak. — Er der Sakning paa Skibet, styrer det bedst med Skruerne stoppede. — Forresten bør Vagtchefen kende Skibets Manøvreevne under de forskellige Forhold.

Naturligvis er det umuligt at fastslaa nogen bestemt Fremgangsmaade for alle Tilfælde. Hovedsagen er, at Vagtchefen altid er forberedt paa en Redningsmanøvre under Hensyntagen til de specielle forhaandenværende Forhold, saasom Vejr, Vind, Mørke, Fart, Skibets Manøvreevne, Vagtmandskabets Størrelse, og paa Forhaand have dannet sig en Mening om, hvorledes han i paakommende Tilfælde vil manøvrere.

I Taage bør man være varsom med at komme for langt bort fra den oprindelige Kurslinie.

Farten bør altsaa standses saa hurtigt som muligt, og Skibet blive liggende stille, tilkendegivende sin Plads ved Hjælp af Dampføjten. Redningsbaaden prøver at finde Skibets Kølvand og ror paa modsat Kurs.

Ingen bør tro, at det altid er let og lige til at fire et Fartøj af i Søen. Selv om Vejret er nogenlunde godt, skal der baade Omtanke og et godt Skøn til, for at forhindre Uheld. Der er saa mange smaa Ting, der kan give Anledning til Ulykke. — Som en Hovedregel gælder det altid at holde Fartøjerne i Orden!

Ofte har det været sagt, at man kan se paa et Skibs Fartøjer, om dets Chef og Næstkommanderende er dygtige Sømænd, og det er der vist noget om!

Jo hurtigere, Fartøjet kan fires af, des bedre. Under Nedfiringen maa de to Mand, som firer, have deres fulde Opmærksomhed henvendt paa Fartøjet, saaledes at dette fires jævnt og paa ret Køl. Helst maa der være en Mand til at fire og én til at rippe efter ved hver Taljeløber. Er der ikke Folk nok dertil, maa Taljeløberne være skudt klare op et Stykke inde paa Dækket — ikke lige op i Benene paa dem der firer. — Naar Fartøjet er halvt affiret, kommanderes: „Pinden ud, klar til at falde“ og „Lad falde“ saa vidt muligt, naar Fartøjet er lige over en Bølgetop. — Er der megen Slingerage, maa man under Affiringen sørge for, at Fartøjet ikke slingrer haardt ind mod Skibssiden; det er derfor ofte heldigst at paabegynde Affiringen i en læ Overhaling. Kan man under Affiringen ikke undgaa en luv Overhaling, bør denne tages, mens Fartøjet hænger helt oppe under Daviderne, og fremfor alt undgaas, naar Fartøjet er tæt ved Vandet. Sørg altid for, at Propperne er i, og at der er en Slæber oppe i de udenbords Fartøjer! —

Udkig efter den overbordfaldne. — Jo højere, man staar om Dagen, desto bedre ser man, hvad der flyder paa Vandet. Om Natten maa man derimod staa lavt for at kunne se Genstandene mod Horisonten. — En Mand skal straks, om Dagen, entre til Vejrs, forsynet med en Kikkert og holde Øje med den overbordfaldne eller med de udkastede Bjærgemær.

Da denne Udkig vil kunne se langt bedre end Besætningen i Fartøjet, bør der være indøvet simple

Signaler mellem dem, for Eksempel: Huen holdt ud til Højre: „Ro til Styrbord“ ! — Huen ret op: „Ro lige frem“ ! — Disse Signaler kan selvfølgelig ogsaa gives med Dampfløjten eller et andet Signaleringsmiddel.

Husk om Natten at tænde Positionslanterne samt en eller flere Projektører! —

Giv Fartøjet læ, naar det atter skal hejses, og er der Sø, kan det være Forsøget værd at prøve at anvende rigelig med Olie paa begge Sider som Bølgedæmper. Sørg i god Tid for at have Taljer og Slæbender klare, det nødvendige Mandskab staaende i Taljeløberne (om Natten møder Inspektionsskiftet snarest muligt paa Dækket), klar til at hejse, og instruer Folkene om Nødvendigheden af, at de straks løber væk med Taljeløberne i samme Nu, der kommanderes „Hejs“ ! (der maa i k k e hales „t o t“). — I denne Forbindelse skal det bemærkes, at det kan være praktisk at afmærke Taljeløberne, saa man altid kan se, om de er overhalte lige meget.

Under Affiring eller Hejsning maa ingen i Fartøjet være foranfor forreste eller agtenfor agterste Talje.

Skulde for Eksempel en Taljeløber springe, og Fartøjet blive hængende ret op og ned i den anden Talje, vilde i saa Fald den Mand, som stod udenfor denne, blive klemmt ihjel mellem Taljen og Fartøjet.

Skønt det ikke er Skik og Brug i vor Marine, vilde det vist være formaalstjenligt, om Fartøjskompasset, en Æske Tændstikker og Nødblus *altid* opbevaredes i Redningsbaaden. Man kan tænke sig, at Redningsbaaden sendes fra Borde lige ved Mørkets Frembrud, det Tidspunkt, da Fartøjet sædvanligvis klargøres for

Natten, og man taber Fartøjet af Syne i det frembrydende Mørke en Vinteraften, hvorledes skal Fartøjet vel kunne henlede Opmærksomheden paa sig?

De internationale Søvejsregler er for vel kendte til, at de skal gentages her. — I ethvert velorganiseret Skib vil de desuden altid være let tilgængelige. Der er dog visse Punkter i dem, der fortjener en nærmere Omtale.

Det er for Eksempel et omstridt Spørgsmaal, hvornaar der skal gives Ror for et Skib, som man rimeligvis maa gaa af Vejen for. — Nogle siger: I god Tid, andre mener, man skal vente, til man er paa rimelig Afstand, men saa i hvert Fald dreje godt ud, 2 Streger eller mere, saa det andet Skib tydeligt og klart kan se, hvad man vil gøre. — Det rette er vel en gylden Middelvej. — Men at begynde allerede paa lang Afstand med smaa Kursændringer, for Eksempel en Kvartstreg, er ikke sømandsmæssigt.

Lige saa urigtigt er det, hvor fristende det end kan være, at løbe klods op af eller runde krapt om et Skib eller andet, man skal gaa af Vejen for, thi man maa ikke glemme at tage i Betragtning, at det andet Skib kan blive ængsteligt og ligeledes ændre sin Kurs, det kan have Patentlog eller andet ude, Styregrejerne kan komme i Uorden, Rorgængerer give galt Ror, eller en eller anden Tilfældighed medføre en Kollision.

Man kender kun sig selv, og ikke Kvalifikationerne hos den Mand, der staar paa det andet Skibs Kommandobro. Maaske hører han til de Søfolk, der, saasnart de faar et andet Dampskib i Sigte, vil ændre

Kurs for at tage dette om Bagbord og saaledes fralægge sig Vigepligten!

Derfor skal man altid handle, saa man er forberedt paa det uforudsete.

Glem aldrig at bruge Dampfløjten ved en Kursforandring i Sigte og i Nærheden af et andet Dampskib.

Det undlades ofte og vil i Tilfælde af en Kollision være fældende i en Søret.

Søvejsreglerne simplificeres, jo større eget Skibs Fart er i Forhold til et andet Skibs. Er eget Skibs Fart for Eksempel den dobbelte af et modgaaende Skibs, kan de ikke kollideres, medmindre Pejlingen til det andet Skib er mindre end $2\frac{1}{2}$ Streg fra ret for; er eget Skibs Fart derimod kun halv saa stor som det modgaaende Skibs, kan man blive nødt til at ændre Kurs for at vige, endog naar Pejlingen er $2\frac{1}{2}$ Streg foran for tværs. — Det er en god, gammel Regel, at man altid skal pejle et modgaaende Skib, naar man faar dette i Sigte, og heller ikke er det nogen Skade til af Hensyn til eventuel Kollision og deraf følgende Retssag samtidig at notere Klokkeslettet og observere Tidsforløbet for Forbipassagen. — Af den Vej, Pejlingen trækker, kan man danne sig et Skøn om, hvorvidt det modgaaende Skib kan gaa foran eller agten om en selv. Trækker Pejlingen ikke, er der Fare for en Kollision. — Der gives ingen Regel for, hvor hurtigt Pejlingen skal trække, og der kan heller ikke opstilles nogen. Dog vil der ikke frembyde sig nogen Vanskelighed ved at danne sig et Skøn, om der er Kollisionsfare til Stede eller ikke, undtagen i det Tilfælde, at man har en modgaaende Damper paa Styr-

bords Boug, og Pejlingen kun trækker langsomt agterefter; thi man kan da ikke være sikker paa at gaa klar foran om. Nærer man Tvivl, bør der straks gives haardt bagbords Ror. Der er ingen Grund til at løbe nogen unødvendig Risiko!

Fare for Kollision.

A. To Dampere mødes Stævn mod Stævn eller nær derved.

Naar Pejlingen til det andet Skib ikke forandrer sig kendeligt, er der Fare for Sammenstød, og der skal derfor foretages en Vigemanøvre. Er Pejlingen til det andet Skib mindre end $\frac{1}{4}$ Streg fra ret for — om Styrbord eller Bagbord — og Pejlingen ikke trækker kendeligt, skal begge Skibe dreje til Styrbord.

O m D a g e n :

Ser man det andet Dampskibs Master nøjagtigt overet ret forude, er der Fare for Sammenstød.

Har man det andet Dampskib lidt om Styrbord, — indtil en $\frac{1}{4}$ Streg — og man ser lidt mere af hans Bagbords Side end af hans Styrbords, saa vil Pejlingen sandsynligvis ikke ændre sig kendeligt, og der vil da være Fare for Sammenstød.

Det samme gælder, naar man har det andet Dampskib lidt om Bagbord og ser lidt mere af hans Styrbords Side end af hans Bagbords.

Er det andet Dampskib ret for, uden at dets Master er ganske overet, kan der ikke være Fare for Sammenstød.

Har man ham lidt om Bagbord og ser lidt mere af hans Bagbords Side end af hans Styrbords, saa kan der ikke være Fare for Sammenstød, lige saa lidt som naar man lidt om Styrbord ser lidt mere af hans Styrbords Side end af hans Bagbords.

Om Natten:

Man bør aldrig stole paa, at det andet Skibs Sidelanterner er skærmede rigtigt. De lyser ofte et Stykke over paa den anden Boug.

For at afgøre, om en Vigemanøvre bliver nødvendig, skal man derfor holde sig til Reglen om, at Pejlingen ikke skal forandre sig kendeligt.

I Praxis, særlig om Natten, viser de Tilfælde, som denne Regel omfatter, sig at være farlige paa Grund af, at Sidelanternerne ofte lyser over paa den anden Boug, og fordi Skibene nærmer sig hinanden hurtigere end ved alle andre Kollisionsmuligheder. Er det ens Pligt at vige, bør man derfor manøvrere i god Tid og dreje saa meget, at man er absolut sikker paa, at det andet Skib kun kan se den ene Sidelanterne — altsaa Bagbords.

B. To Dampskibe mødes under Kurser, der skærer hinanden.

Naar Pejlingen til det andet Skib ikke forandrer sig kendeligt, er der Fare for Sammenstød, og det

Skib, som har det andet paa sin Styrbords Side, skal i saa Tilfælde vige.

I omstaaende Tegninger 1, 2, 3 og 4 forestiller A eget Skib, der gaar med 10 Knobs Fart og har Damperen B om Styrbord. Tegningerne viser, hvilken Fart B maa have for — paa forskellige Kurser — at kunne kollidere med A, og det vil ogsaa fremgaa af dem, at de to Skibes Fart betinger Beliggenheden af Kollisionsstedet under Forudsætning af, at Skibene ikke ændrer Kurs eller Fart.

Er Farten den samme, vil Kollisionsstedet ligge lige langt fra dem begge. — Er B's Fart større end A's, vil Kollisionsstedet ligge nærmere ved A — og omvendt, hvis A's Fart er størst.

Hvis B's Fart er betydelig mindre end A's, vil det ses, at det kun er ved at indtage visse Stillinger i Forhold til A's Boug, at B i det hele taget kan forårsage en Kollision.

For Eksempel: B's Fart er kun $\frac{2}{3}$ af A's, og B befinder sig 4 Streger foran for tværs af A. — B kan under disse Forhold ikke naa frem til A's Kurslinie tidnok til at kollidere med A.

Hvis A's Fart er lig $3 \times$ B's, — en Torpedobaad med 24 Knob og en 8 Knobs Fragtdamper — og A samtidig har B mere end $1\frac{3}{4}$ Streg ret for, kan der ikke finde nogen Kollision Sted.

Heraf følger, at hurtigsejlende Dampere sjældent udsættes for Kollisioner fra andre Retninger end nogle faa Streger fra for og behøver i Almindelighed kun at give lidt Ror, naar de skal vige for en langsomtgaende Fragtdamper.

I Modsætning hertil maa de langsomtgaende Dam-

pere være forberedt paa, at Pejlingen til Skibe, der nærmer sig fra en hvilken som helst Retning fra $\frac{1}{4}$ Streg paa Styrbords Boug og til 2 Streger agtenfor tværs paa samme Side, holder sig konstant.

Man regner, at omtrent $\frac{3}{4}$ af alle Kollisionstilfælde finder Sted, naar Skibene kommer lige eller næsten lige mod hinanden til 4 Streger paa Bougen. Disse Tilfælde bør derfor underkastes en nøjere Overvejelse.

- 1) I almindeligt sigtbart Vejr vil en Toplanterne i al Fald kunne ses paa ca. 4 Sømil Afstand.

Pejler man Toplanteren straks, vil man, inden Sidelanterne faas i Sigte paa 2 Sømil Afstand, kunne afgøre, om der kan opstaa Fare for Sammenstød. — Er Skibenes Fart 10 Knob, og hvis Kurserne skærer hinanden under en spids Vinkel, vil de to Skibe hvert 3. Minut være komne hinanden 1 Sømil nærmere. — Inden Sidelanterne ses, har man i dette Tilfælde ca. 6 Minutter til sin Raadighed, og i Løbet af den Tid maa man være klar over Situationen, thi Afstanden er da bleven saa lille, at man bør være klar til at manøvrere, hvis man ifølge Søvejsreglerne er forpligtet til at gaa af Vejen.

Hvis B befinder sig temmelig forligt, — indtil 4 Streger fra for om Styrbord — vil almindeligvis den rigtige Manøvre være at give Bagbords Ror og vise rød Lanterne mod B's røde. Under disse Omstændigheder er det som oftest ikke nødvendigt at mindske Fart. — Befinder B sig a g t e r-

**B. 2 Streger paa A's Boug.
500 Meters Afstand.**

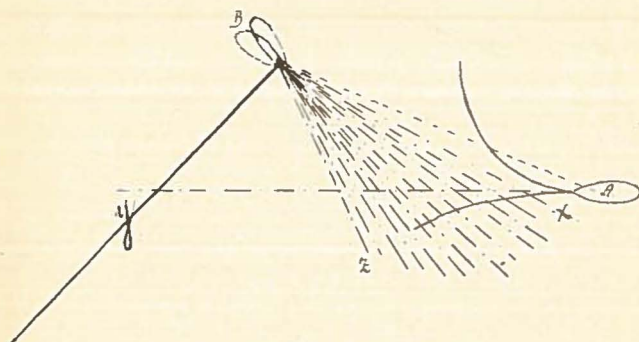


Fig. 5.

**B. 3 Streger paa A's Boug.
500 Meters Afstand.**

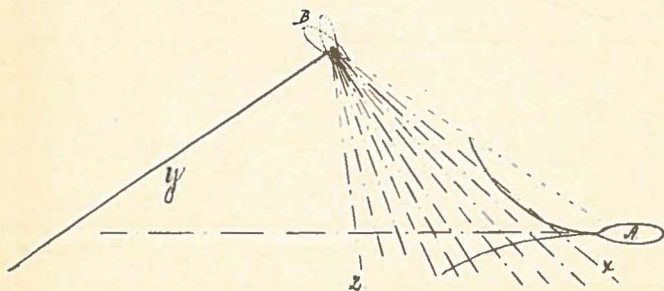


Fig. 6.

B. 4 Streger paa A's Boug. 500 Meters Afstand.

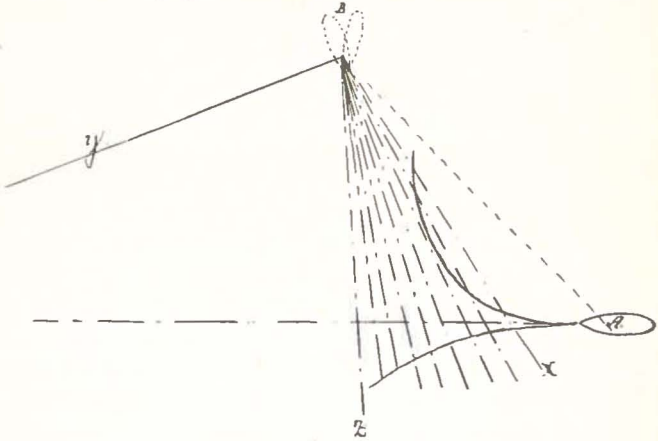


Fig. 7.

B. 5 Streger paa A's Boug. 500 Meters Afstand.

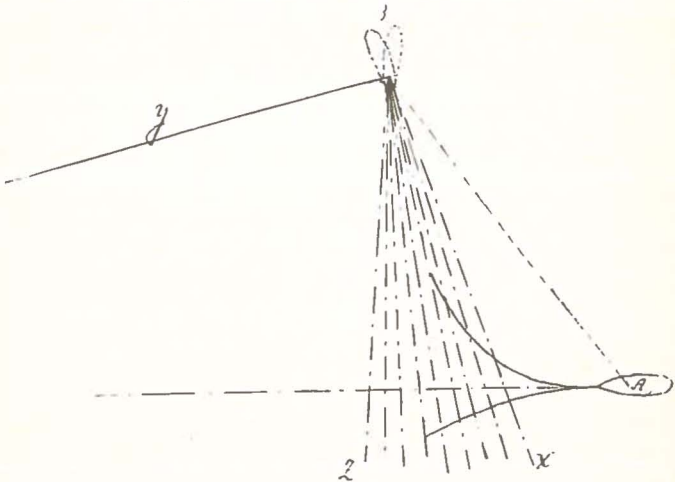


Fig. 8.

ligere, bør man fortrinsvis mindske Fart og lade B gaa foran om.

- 2) Hvor ifølge Søvejsreglerne det ene af de to Skibe skal gaa af Vejen, skal det andet holde sin Kurs og sin Fart. — Er Skibene imidlertid af en eller anden Grund komne i faretruende Nærhed, idet de faar hinanden i Sigte, skal der handles efter Søvejsreglernes § 21. Anm., der er saalydende: Naar som Følge af tykt Vejr eller andre Aarsager et saadant Skib er kommet saa nær det andet, at Sammenstød ikke kan undgaas ved Forholdsregler alene fra det Skibs Side, der skal gaa af Vejen, skal ogsaa det andet Skib tage saadanne Forholdsregler, som bedst ville hjælpe til at forebygge Sammenstød (se Art. 27 og 29).

A, som har B om Styrbord, er i dette Tilfælde løst fra sin Forpligtelse til at gaa agten om B, forsaavidt ikke denne Manøvre under de forhaandenværende Omstændigheder er den sikreste, han kan gøre.

Af omstaaende Tegninger vil det fremgaa, at det bedste og sikreste, A kan gøre, vil i de allerfleste Tilfælde af øjeblikkelig Kollisionsfare være at søge at gaa agten om B — give haardt Bagbords Ror og maaske samtidig mindske, stoppe eller bakke med fuld Kraft.

Naar en saadan pludselig Fare opstaar vil mange følge en fortvivlet Indskydelse og søge at dreje Stævnen ud fra den Side, hvorfra Faren truer, og samtidig eller umiddelbart efter slaa fuld Kraft Bak.

En saadan Manøvre afføder nemt en Kollision.
Først og fremmest maa man mærke følgende Regel:

Drejer man ind mod Faren, saa kan Maskinen bakes, men drejer man ud fra Faren, saa skal man gaa Fuld Kraft Frem; thi den Manøvre at dreje ud fra Faren gaar jo netop ud paa at søge at skære foran om det andet Skibs Stævn!

I Fig. 5, 6, 7 og 8 er vist nogle Tilfælde, hvor A pludselig ser B's røde Lanterne henholdsvis 2—5 Streger om Styrbord og saa tæt ved, at der ikke er Tid til at pejle. A kan kun vide, at B's Kurs kan ligge mellem Retningerne BX og BY, bestemte ved B's Kurs og den Vinkel, hvorunder kun B's røde Lanterne kan ses. (Vinklen mellem BA og BY lig 10 Streger). De farligste Kurser ligger mellem BX og BZ. — Ligger de derimod mellem BZ og BY, altsaa henimod tværs paa A's, er Faren for en Kollision ikke saa overhængende.

Situationen kræver, at A øjeblikkelig bestemmer sig til at foretage en Vigemanøvre.

Hvis A giver haardt Bagbords Ror og bakker fuld Kraft (højreskaaren Skrue), vil han omtrent følge den i Tegningerne angivne tykke Linie.

Omendskønt A med denne Manøvre maaske ikke helt undgaar den farlige Sektor XBZ, saa vil han under alle Omstændigheder kun overskære et Mindretal af de forskellige Kurser, B kan have.

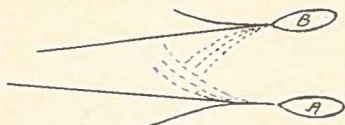
Sandsynligheden for en Kollision bliver ringe. Desuden vil A's Stævn samtidig dreje ret mod B. Derved frembydes den mindste Angrebsflade, og

naar Stødet kommer paa Bougen, vil Skaden ved en Kollision blive mindst.

Drejer A derimod ud fra B, vil han ikke blot overskære alle B's farlige Kurser, men ogsaa samtidig lægge sig tværs for Bougen af B og derved frembyde en stor Angrebsflade.

I de Tilfælde, hvor B befinder sig henimod tværs ude om Styrbord, er det tvivlsomt, om A bør dreje ind mod B. — B's Kurs vil da være mindre end 8 Streger forskellige fra A's. I de fleste Tilfælde vil A handle rigtigt ved at give haardt Styrbords Ror og gaa helt rundt — eller, efter at Skibet er kommet i rask Drej, muligvis mindske Farten eller stoppe.

Fig. 9.



Søvejsreglernes § 21 paabyder ogsaa B i her omhandlede Tilfælde at manøvrere. — I de fleste Tilfælde bør B vistnok dreje ud og muligvis forøge Farten.

I Taage og Tykning.

Vagtchefen er selvfølgelig altid ansvarlig for Skibets Sikkerhed, og navnlig i Tykning kan der være

nok at tage Vare paa, idet Faren for Sammenstød og Grundstødning vokser i høj Grad i Taage. — Enhver Manøvre, der udkræves for at undgaa en Kollision, maa udføres hurtigt og effektivt og dog være gennemtænkt, thi er en Ordre først givet, vil der aldrig være Tid til at ændre den. — I usigtbart Vejr bør man derfor som Vagtchef overveje, fra hvilken Retning modgaaende Skibe sandsynligvis vil komme, og træffe sine Dispositioner i Overensstemmelse dermed, samt erindre, at Søvejsreglerne aldrig kræver Brugen af Styrbords Ror, naar man har Vigepligt over for en anden Dampers. — Naar der derimod er Fare for Sammenstød, er man berettiget til at træffe en hvilken-somhelst Forholdsregel for at forebygge den.

Hvis muligt bestemmes Skibets Plads, forinden Taagen sætter ind.

Kommer Tykning eller Taage op, skal man straks give Taagesignal, sætte Farten ned, lukke vandtætte Døre og sende Bud til Chefen.

Husk, at de samme Forholdsregler gælder for Taage, Dis, Regn- og Snetykning. — Om Natten giver Toplanteren og Sidelanterne det sikreste Kendetegn paa, om det er Taage, idet man nemlig da vil se Lysstraalerne fra disse Lanterner ud imod den mørke Luft.

Søvejsreglerne paabyder, at man i Taage skal gaa med moderat Fart under omhyggelig Hensyntagen til de stedfindende Omstændigheder og Forhold, samt straks stoppe Maskinen for saa vidt Omstændighederne i det givne Tilfælde tilstede det, naar der tilsyneladende foran for tværs høres Taagesignal fra et Skib, hvis Plads ikke kan bestemmes med Sik-

kerhed. — Man maa hellere være for forsigtig, thi Retten vil sjældent give en Medhold, selv om man paastaar, at man syntes, Lyden kom agter fra, naar det fremgaar af Kollisionen, at den virkelig skrev sig for fra. — Farten maa ikke stoppes ved at bakke med Maskinen, thi det vilde straks berøve Skibet Styrevnen; det gælder netop om at have Skibet fuldstændig under Kommando. —

Reglen om stoppet Maskine gælder, saa længe man er i Uvished om det andet Skibs Plads: det vil sige Pejling, Kurs, Afstand o. s. v. — Naar man ved Lydsignalerne kan slutte sig til det andet Skibs Plads, skal man derpaa navigere forsigtigt, indtil Faren for Sammenstød er forbi. Under denne forsigtige Navigation skal de almindelige Søvejsregler iagttages. Blandt disse naturligvis ogsaa § 21. A n m. om øjeblikkelig Fare for Sammenstød.

Man har den rigeste Erfaring for, at Lydsignaler er meget upaalidelige. Til sine Tider hører man en Dampfløjte eller Sirene paa lang Afstand, til andre Tider ikke før man er paa klods Hold.

Det samme gælder om Sejlskibes Taagehorn, som er et endnu daarligere Signalapparat end Dampfløjten.

Det er ikke blot Vinden, der har Indflydelse paa Hørevidden, men Luftlagenes forskellige Tæthed kan bøje Lyden op eller nedefter. Jævnlig risikerer man, at Lyden i Virkeligheden kommer fra en anden Kompassstreg end den, hvorfra Øret synes at opfange den. Somme Tider hører man langt bedre, naar man entrer til Vejrs, end naar man staar paa Dækket og lytter — til andre Tider er det omvendte Tilfældet. Derfor er

man forpligtet til at nære Mistillid til Lydsignaler og aldrig stole paa, at de kan høres paa „sædvanlig“ Afstand, eller at Afsenderen af Lydsignalet befinder sig netop i den Retning, hvorfra Lyden synes at komme, samt være forsigtig, naar man venter at høre Lyden fra et Taagesignal, men ikke hører den.

Trods Lydsignalers Upaalidelighed er man tvunget til at tage Hensyn til dem og i de fleste Tilfælde gaa ud fra, at Lyden i al Fald nogenlunde kommer fra den Kant, fra hvilken ens Øre opfatter den.

Som ved Lyssignalerne gælder det ogsaa her om at bestemme, om Lyden trækker for- eller agterefters, hvilket som bekendt ogsaa lader sig gøre, naar Lyden høres nogenlunde tydeligt. — En kraftig Dampfløjte kan under meget gunstige Omstændigheder høres i indtil 3—4 Sømils Afstand — ja mere, men under almindelige Forhold bør man ikke stole paa at kunne høre en Dampfløjte i mere end ca. 1 Sømil Afstand.

Et Sejlskibs Taagehorn kan i enkelte Tilfælde høres en god Sømil, men stol aldrig paa, at den — selv under almindelige Forhold — kan høres længere end i 3—4 Hundrede Meters Afstand.

Ifølge Søvejsreglerne behøver en Damper ikke at give noget Taagesignal oftere end hvert andet Minut. I de to Minutter, der hengaar mellem Afgivelse af Signalet, vil to modgaaende Dampere med 8 Mils Fart nærme sig hinanden 1000 Meter. Selv under ret gode Lydforhold, vil de godt kunne risikere med ovennævnte Fart at kollideres uden at have hørt Spor af Taagesignaler, skønt begge Skibe har holdt sig Søvejsreglerne efterrettelige og givet den foreskrevne lange Tone „mindst hvert andet Minut“.

Det er uden Tvivl mindst farligt at høre et Taagesignal ret forude, fordi

- 1) Ligger den Damper (B), som fløjter fra den Retning, stille — altsaa to lange Toner — saa er den let at undgaa.
- 2) Gør B. Fart, og dens Kurs skærer A's, vil der ikke være Fare for Sammenstød.
- 3) Stævner B ret mod A, vil de, efter at have faaet hinanden i Sigte, lettest kunne vige for hinanden. Kan Sammenstød ikke forebygges, vil de enten løbe Stævn mod Stævn eller skure langs hinandens Sider, hvad der er forholdsvis lidt farligt i Forhold til et Stød tværs ind i Skibssiden.

Desuden frembyder et Skib, der vender Bredsiden til, et 8—10 Gange saa langt Maal — altsaa er der ogsaa 8—10 Gange saa stor Sandsynlighed for, at det kan blive rendt ned, end naar det ligger med Stævnen ret imod.

Heraf fremgaar, at man — naar Forholdene iøvrigt tillader det — hellere bør foretrække at vende sit Skibs Stævn i den Retning, hvorfra Faren synes at true, fremfor at byde Bredsiden til.

Er der Sejlrum nok, foretrækker nogle, naar de i stærkt befærdede Farvande hører Taagesignaler fra et eller flere Skibe i en forlig Retning om Styrbord, straks at give Ror, dreje mindst 8 Streger bort fra den Retning, hvorfra Lyden synes at komme, sætte Farten op og staa saa langt ud af Trækket, at Lyden ikke kan høres mere, og derpaa dreje tilbage til den gamle Kurs. — Ved denne Fremgangsmaade spildes der mindre Tid end ved

at skulle stoppe og ligge og manøvrere sig forbi de andre, desuden kommer man i Strømfarvand mindre ud af Bestikket.

Damperen A hører tilsyneladende for om Styrbord et langt Fløjt fra Damperen B. — A ved ikke, om B's Kurs skærer hans egen, men han ved, at hvis B's Kurs skærer, er det A's Pligt at gaa af Vejen.

Den nøjagtige Pejling og Afstand er ligeledes ubekendt.

Eksempler paa B's mulige Beliggenhed og farlige Kurser er fremstillede i Fig. 10 og 11.

I Taage. A hører B's Fløjte om Styrbord.

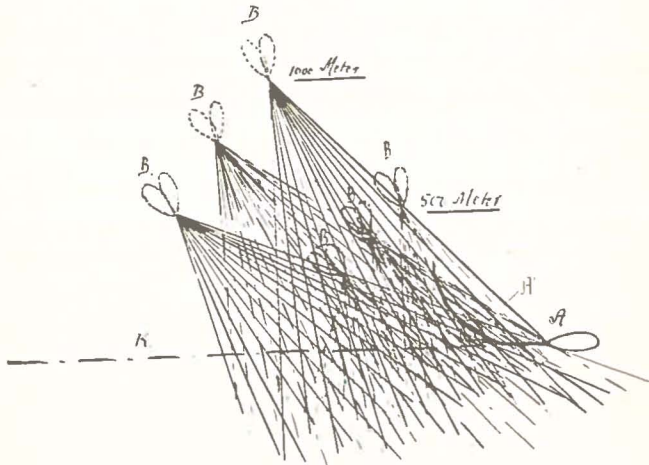


Fig. 10.

I Taage. A hører B's Fløjte om Styrbord.

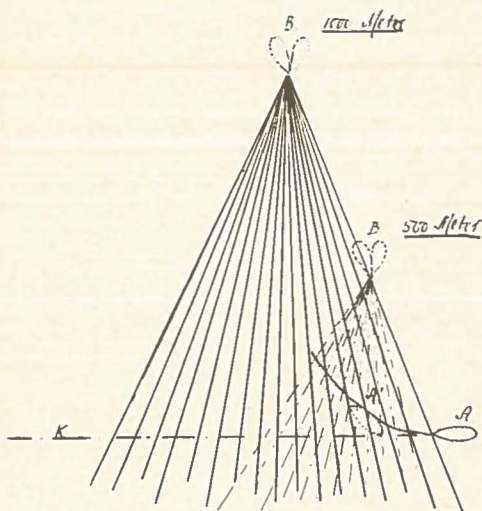


Fig. 11.

Hvis A nøjes med at stoppe Maskinen og iøvrigt holder Kurs, vil han skyde et godt Stykke frem i Kursretningen A K og derved overskære et stort Antal af de farlige Kurser, B kan have.

Hvis A derimod, saa snart han er sikker paa, at B er for om Styrbord, giver haardt Bagbords Ror og bakker Fuld Kraft, vil hans Skib omtrent følge den krumme Linie og ikke skyde stort længere frem end til A'. — Er der Tid til at udføre det meste af denne Drejning, vil som omtalt tidligere, A kun passere meget faa af B's farlige Kurser og

samtidig komme til at ligge nærlig parallel med den eneste Kurs, B kan have, hvis der fremdeles skal være Fare for Sammenstød.

Under disse Omstændigheder er der enkelte, der anbefaler, at man i Taage og Tykning — saa snart man er sikker paa, at en Fløjte, som høres forholdsvis tæt ved, virkelig er paa Styrbords Boug — bør give haardt Bagbords Ror og bakke Fuld Kraft. — Saa snart man stævner mod den fremmede Fløjte, slaas Stop, og der støttes, saa Skibet skyder langsomt over Stævn paa denne Kurs.

Dette vil ogsaa være i den bedste Overensstemmelse med den Manøvre, som A i Henhold til Søvejsreglerne maa forsøge at udføre, naar Situationen er saa klar, at han er sikker paa, at B's Kurs virkelig skærer hans egen. — Thi i saa Tilfælde er det A's Pligt at vige og Pligt ikke at løbe foran om B.

Denne Regel bør ikke anvendes, naar B's Fløjte høres langt ude om Styrbord. — Høres Fløjten 3—4 Streger ude om Styrbord, vil der baade være lidt længere Tid til Raadighed, og de Grunde, som ovenfor er anført for at dreje til Styrbord og bakke, er da ikke saa sikre i alle Tilfælde. — Det vil da ofte være heldigst kun at stoppe Maskinen og holde Kurs, til man hører, om B's Fløjte trækker for- eller agterefter, og Situationen bliver klar.

I det ovennævnte Tilfælde er der kun forudsat, at A hører en Fløjte for om Styrbord.

B kan altsaa enten vende Styrbords eller Bagbords Side mod A.

- 1) Hører B en Fløjte for om Bagbord, med andre Ord: B vender Bagbords Side mod A, saa bør B ikke gøre andet end stoppe Maskinen. Viser det sig, at A har en farlig Kurs, vil Vigepligten fortrinsvis paahvile A, medens B fortrinsvis er forpligtet til at holde Kurs. Har B Indtrykket af at være kommet saa nær, at et Sammenstød næppe er at undgaa, bør han maaske jo før des bedre dreje Stævnen mod A. I et Enkeltskrueskib med højreskaaren Skrue er det i dette Tilfælde farligt at bakke. — I alt Fald maa B først faa Skibet i rask Drej Bagbord over, før han bakker.

Hører B den fremmede Fløjte et Par Streger foranfor tværs om Bagbord, bør han ikke dreje mod A, medmindre Situationen er bleven saa klar, at han er sikker paa, det er en rigtig Manøvre.

Hører B A's Fløjte omtrent tværs om Bagbord paa saa klods Hold, at han formener, at der er overhængende Kollisionsfare til Stede, bør han som oftest give Fuld Kraft Frem og Bagbords Ror — altsaa dreje ud.

- 2) Hvis B vender sin Styrbords Side mod den fremmede Fløjte, vil han være nøjagtig i samme Situation som ovenfor forklaret for A. — De ovenfor givne Raad for et Dampskib, som hører en Fløjte, der efter alt at dømme maa befinde sig for om Styrbord, gælder selvfølgelig ogsaa for B.

Imod denne Betragtning kan man indvende:

I dette Tilfælde vilde jo Kurserne bære klar uden Manøvre, og hvis begge Skibe følger de ovenfor givne Raad og drejer mod hinanden, vil der af en oprindelig ufarlig Situation skabes en Kollisionsmulighed! —

Det er ganske rigtigt, men Faren for Sammenstød er i Virkeligheden kun ringe, — og sker der alligevel et Sammenstød, vil Skibene enten skure langs Siden af hinanden eller løbe Stævn mod Stævn, hvad der ikke vil forvolde noget større Havari. — Til Gengæld har man opnaaet, at man øjeblikkelig iværksætter den Manøvre, som er den eneste rigtige for det Tilfælde, at Kurserne skærer hinanden paa farligste Maade, d. v. s.: naar der er mindst Tid til Disposition, naar der behøves størst Manøvre for at gaa klar, og endelig, naar Sammenstødet har størst Sandsynlighed for at blive skæbnesvangert, i al Fald for det ene Skib — hvilket kan ikke siges paa Forhaand.

Sejlskib og Dampskib mødes.

Naar et Dampskib og et Sejlskib gaar i saadanne Retninger, at der kan opstaa Fare for et Sammenstød, skal Dampskibet altid gaa af Vejen for Sejlskibet, undtagen naar Sejlskibet indhenter Dampskibet.

Særlig i Taage bør man som Vagtchef paa en Dampers Kommandobro altid vide, hvilken Kompasstreg Vinden blæser fra — ikke den Vindretning, man faar ved at vende Ansigtet mod Vinden, thi den er kun rigtig, naar Skibet ligger stille eller stævner mod Vindøjet, men den man finder ved at betragte de øverste, smaa, mørke Krusninger paa Søen. — Dette er nødvendigt, thi da Sejleren ikke kan ligge Vinden nærmere end ca. 5—6 Streger, kan Vagtchefen ofte skønne Sejlerens omtrentlige Kurs — i hvert Fald hvilke Kurser, den ikke har.

Da Sejlerens Sidelanterner i almindeligt sigtbart Vejr ikke kan ses over 2 Sømil, ja ofte først paa meget mindre Afstand, maa man være klar til at manøvrere paa meget kort Varsel og, særlig over for Sejlskibe, ikke glemme at stoppe eller bakke, hvis det er hensigtsmæssigt eller nødvendigt.

Af særlig Interesse er det Tilfælde, at Damperen D ser en Sejlers grønne Lanterne ude om Bagbord. Pejlingen til Lanteren forandrer sig ikke. Det er overladt til D, hvorledes han vil gaa af Vejen, dog med den Indskrænkning, at han, hvis det kan undgaas, ikke skal gaa foran om Sejleren (S).

Den almindelige Vigemanøvre bliver altsaa, at Damperen giver Styrbords Ror og gaar agten om Sejleren, ganske den tilsvarende Manøvre, som naar man giver Bagbords Ror for en rød Lanterne om Styrbord. — Men der er dog en Forskel. — Med Bagbords Ror kan Drejningshastigheden i et Enkelt-skrueskib med højreskaaren Skrue forøges ved at bakke. — Med Styrbords Ror kan det ikke gøres, thi hvis man bakker, vil i de fleste Tilfælde Drejningen

ophøre, ja Skibet endog begynde at svinge modsat Vej!

Det her anførte spiller selvfølgelig en stor Rolle i de Tilfælde, hvor Skibene er kommet hinanden saa nær, før Manøvren paabegyndes, at der er Fare for Sammenstød.

I et Enkeltskrueskib med højreskaaren Skrue maa man ikke tankeløst bakke for en grøn Lanterne om Bagbord, thi man risikerer, at Skibet kastes tværs paa Sejlerens Kurs, hvorved der i mange Tilfælde vil foraarsages en Kollision. Enten maa man først give haardt Styrbords Rord og, efter at Skibet er i rask Drej Bagbord over, stoppe og muligvis bakke. — Eller man kan prøve at gaa foran om Sejleren ved at give Bagbords Ror og Fuld Kraft Frem. — Disse 2 Manøvrer kan være farlige. Derfor bør man maaske i højere Grad end ellers manøvrere i Tide for en Sejlers grønne Lanterne om Bagbord.

Kollision.

Synes en Kollision uundgaaelig, gælder det jo at gøre Virkningen af Sammenstødet saa lidet farlig som muligt, hvilket imidlertid kan være uhyre vanskeligt at udføre i Praxis. Som anført i det foregaaende findes der 2 Maader:

- 1) Det kan lykkes det vædrende Skib at faa bakket saa tidligt at Farten i Kollisionsojeblikket kun er ringe.
- 2) Det kan lykkes at dreje Skibene saaledes, at de kun kommer til at skure langs hinanden. (Se Fig. 12).

Den ovenfor givne Fremstilling af Manøvrens Udførelse kan sammendrages i følgende Regler, der gælder, hvad enten man har Faren om Styrbord eller Bagbord.

- a) Er Skibenes Kurser mere end 8 Streger forskellig fra hinanden, saa drej i n d imod det andet Skib.
- b) Afviger Skibenes Kurser mindre end 8 Streger fra hinanden, saa drej u d.
- c) Skal man dreje til Styrbord og saaledes kan fremskynde Drejningen ved at bakke, skal man gøre det øjeblikkelig.
- d) Skal man dreje til Bagbord med et Enkelt-skrueskib med højreskaaren Skrue, maa Roret lægges i Borde, f ø r der mindskes, stoppes eller bakkes.

Disse Regler er naturligvis kun at forstaa saaledes, at de er rigtige i d e f l e s t e Tilfælde

Glem ikke, at man undertiden maa skifte Roret, naar Forenden er kommen klar, for ogsaa at faa Agterenden klar!

Saasnart det fremgaar af Situationen, at der er overhængende Fare for Sammenstød, skal der „luk-

kes vandtæt overalt", hvis det ikke er gjort i Forvejen, og „alle Mand" pibes op. — I tæt Taage og under andre for Sammenstød eller Grundstødning farlige Omstændigheder, bør Fartøjer og Redningsbaade være klargjort.

Finder Sammenstød Sted i høj Søgang, skal man straks bakke ud. Af eget Skibs Sødygtighed og Vejrforholdene vil det afhænge, om det vil være forsvarligt at sende Fartøjerne fra Borde for at redde Besætningen fra det andet Skib. — Selvfølgelig behøver en saadan Beslutning den mest modne Overvejelse. Det gælder jo andres Liv og egen Sømandsære! Man bør ikke glemme at tage i Betragtning, at ved Anvendelsen af Olie saavel fra Skibet som fra Fartøjerne kan noget af Broddet tages fra Søerne.

Redningskranse med Kasteender medgives Fartøjerne, om Natten desuden en tændt Lanterne, for at Fartøjerne kan ses saavel af dem, som er paa det synkende Skib eller ligger i Vandet, som af eget Skib.

Er der ingen Sø, maa man i k k e bakke ud, naar Kollisionen er sket ved, at eget Skib er løbet tværs ind i Siden af et andet, og man antager, at dette ikke kan holde sig flydende ret længe eller vil kæntré; tværtimod skal man prøve at holde Stævnen ind i Aabningen ved at gaa langsomt frem. Herved vil Vandet ikke løbe saa voldsomt ind, og der bliver under alle Omstændigheder lidt Tid for det andet Skibs Mandskab til at entre over Stævnen over i eget Skib. — E n L e j d e r skal øjeblikkelig sendes forud. Ved mangfoldige Kollisioner er Menneskeliv reddede

paa den Maade. Er det lykkedes at faa det havarerede Skibs Besætning om Bord, bakkes straks ud.

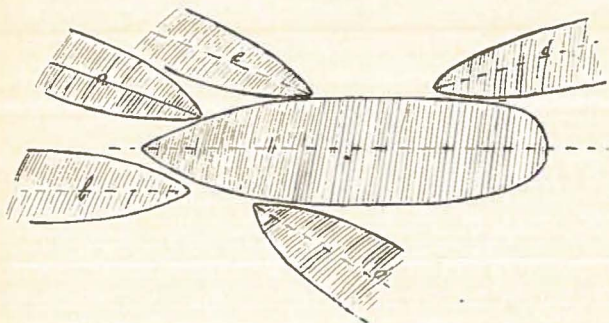


Fig. 12.

Alle søfarende Nationer har Lovbestemmelser, som efter Sammenstød paalægger Skibsføreren i det væsentligste følgende:

- 1) At yde det andet Skib, dets Mandskab og Passagerer al mulig Hjælp, for saa vidt der er Fare paa Færde, og hvis Hjælpen kan ydes uden at udsætte eget Skib, Mandskab og Passagerer for Fare.
- 2) At forblive ved det andet Skib, indtil man er paa det rene med, at dette ikke behøver yderligere Hjælp.
- 3) At opgive det andet Skib eget Skibs Navn, Hjemsted etc.
- 4) Hvis en Skibsfører ikke handler i Overensstemmelse med de foregaaende Bestemmelser og ikke kan give fyldestgørende Forklaring derfor,

skal Skylden for Kollisionen anses for at være hans, for saa vidt han ikke kan bevise den andens Skyld.

- 5) Under Mulktansvar er Skibsførere forpligtet til — umiddelbart efter Sammenstødet — at lade indføre i Skibets Logbog en Beretning om Affæren, undertegnet af ham selv og af Styrmanden eller en anden af Besætningen.
 - 6) Naar et Dampskib enten har været udsat for eller har været Aarsag til en Ulykke, hvor Menne-skeliv er gaaet tabt eller nogen Person er kommen alvorligt til Skade, eller hvor saadant Havari er forvoldt paa et Skibs Skrog eller Maskineri, at dets Sødygtighed er nedsat, skal Rederen eller Føreren inden 24 Timer — eller snarest mulig derefter — indsende til Søfartsmyndighederne en Beretning om Ulykken med Angivelse af dens sandsynlige Aarsag m. m.
-

III AFSNIT

I Eskadre.

I Eskadre skal Vagtchefen nøje passe at holde Skibet paa sin Post, men samtidig erindre, at Skibets egne Officerer altid er ansvarlige for dets sikre Navigering.

I snævert Farvand maa Vagtchefen derfor ikke følge sin Formand i Linien blindt i den gode Tro, at fordi Formanden er gaaet klar af en Grund, kan eget Skib ogsaa gøre det. Der kan være Vind og Strøm og andre Aarsager at tage i Betragtning.

Ved Overtagelse af Vagten modtager Vagtchefen foruden, hvad der er anført i II. Afsnit, nøjagtig Overlevering om de til Eskadrens Fart svarende Omdrejninger, vigtigere Signaler, der er modtaget for nylig, de til Eskadren hørende Skibes Bevægelser, om Skibet er paa sin Post i Linien, særlige Dispositioner m. m. — Et grundigt Kendskab til Evolutions- og Signalbogen vil være til stor Lettelse for ham.

Paa Vagten bør Vagtchefen lejlighedsvis memorere, hvad han skal gøre, hvis en Mand falder over

Bord, idet han tager de forhaandenværende Omstændigheder i Betragtning. Foruden at iagttage de i II. Afsnit nævnte Hovedregler, maa Vagthefen i Eskadre desuden passe at holde sig klar af de andre Skibe samt hejse Signalet „Rikke“.

Som oftest vil Eskadren være formeret i en Køl-vandsorden, og det gælder da om at skære ud af Linien saa hurtigt som muligt, med mindre man er sidst i Linien. — Dette gøres bedst ved for Eksempel at give haardt Styrbords Ror, stoppe Bagbords Skrue, dreje til Bagbord og derved frelse den overbordfaldne fra Skruen, hvis man ser ham gaa over Bord om Bagbord, og forudsat at der er Plads til at dreje ud til den Side. Skulde der imidlertid være et andet Skib eller en anden Kolonne saa tæt ved eget Skib, at man ikke kan dreje til den Side, maa man, ligesom naar man ikke ved, paa hvilken Side Manden faldt over Bord, uden Hensyn til den overbordfaldne, manøvrer under Hensyntagen til de specielle Forhold, idet man først og fremmest har Eskadrens Sikkerhed for Øje.

Ser man Manden falde over Bord helt forude, vilde det maaske være rigtigst at vente 5—10 Sekunder (afhængigt af hvor nær ved Maskintelegrafen, man staar i Ulykkesøjeblikket), før man slaar „Fuld Kraft Bak“, men under andre Omstændigheder, særlig om Natten, vil enhver Opsættelse være overflødig.

I stiv Kuling og høj Sø gør man maaske bedst i om muligt at skære ud til Luvart for at gøre Vejen lettere for Redningsbaaden.

Sandsynligvis vil ens Agtermand ogsaa skære ud

for at assistere. — Skulde der gaa en Mand over Bord fra ens Formand i Linien, er det ligeledes ens Pligt at assistere og ogsaa holde sig klar af den overbordfaldne. — Skærer Formanden for Eksempel ud til Bagbord, skal man selv dreje til Stynbord og omvendt. — Falder der en Mand over Bord fra ens Formand, er der ingen Fare for, at man skal sejle over den overbordfaldne, da eget Skibs Bougbølge vil kaste ham klar ud til Siden. — Man behøver blot at iagttage en tom Margarinebøtte, der kommer for Bougen af ens Agtermand, for at overtyde sig herom.

Videre Detailler er vist overflødige, dog skal der gives et Resumé af de forskellige Ting, man om Natten i Eskadre skal iagttage, naar Raabet „Mand over Bord“ lyder:

Giv haardt Ror — Stop — Fald paa Redningsbaaden — Lad gaa Bjærgemærs (ogsaa et fra Kommandobroen) — Tænd „Rikke“ — Tænd Positions-lanternerne — Udkigsmand efter den overbordfaldne — Send Bud til Chefen — Fuld Kraft Bak overalt — Giv 3 Stød i Dampfløjten — Fir af Redningsbaaden — Stop — Tænd Projektørerne — og kast derefter et Øje omkring og se, om De gaar klar af de andre Skibe.

I Taage maa Vagtchefen være dobbelt agtpaagivende og ved Overholdelse af Søvejsreglerne først og fremmest tænke paa Eskadrens Sikkerhed.

Ethvert Skib — paa selvstændigt Togt eller i Eskadre — og Eskadren formeret i hvilken som helst Orden — er pligtig at følge Søvejsreglerne overfor ethvert Koffardiskib.

Ophold Dem aldrig om Natten længere Tid inde i

Bestiklukafet end højst nødvendigt, thi falder en Mand over Bord fra Deres Formand, kan De nemt kolliderede med Formanden, før De faar Tid til at komme ud og se Dem for.

Sejler De med blændede Lanterner, vær da altid rede til at kunne afblænde og vise dem øjeblikkelig.

I Eskadre er det Vagtchefens Hovedbeskæftigelse at passe at holde Skibet paa sin Post i Linien, sædvanligvis Kølvaandsordenen. Dertil kræves en vis Rutine og Paapasselighed, da der ikke kan opstilles nogen Regel for, hvorledes Maskinens Omdrejninger skal varieres, og da Skibenes relative Bevægelser er ganske uberegnelige. Man maa ene og alene støtte sig til Afstandsmaalingen.

Maales der direkte til Flagskibet, skulde det være unødvendigt at variere mere end et Par Omdrejninger ad Gangen for at holde den befalede Afstand.

Noget andet er det, hvis man maaler til ens Formand, da man saa faar hans Fejl med ind.

Saasnart man mærker, at Afstanden begynder at vokse eller aftage, skal Omdrejningernes Antal øjeblikkelig forøges eller formindskes. Man maa ikke variere mere end et Par Omdrejninger ad Gangen, og Skibet skal have Tid til at komme i Ro.

Hele Vanskeligheden bunder i, at er man først kommen galt i det, og derpaa ved store Variationer i Omdrejningerne søger at komme paa Plads saa hurtigt som muligt, er det meget svært at faa Skibet i Ro og paa støt Fart, hvorfor man nemt ender endnu længere fra den befalede Post, end da man begyndte.

Saa snart man har overtaget Vagten, bør man selv

undersøge, hvilke Omdrejninger, der svarer bedst til Eskadrens Fart. — Kommer man for tæt til sin Formand, bør man skære lidt ud og vise Stævnen klar af hans Agterende. — Som Nr. 3 i en Kølvandsorden er det meget lettere at holde Afstanden ved direkte Maaling til Føreren. Hold altid Øje med Agtermanden; thi skulde han være kommen meget tæt til en, kan man ikke mindske, og skulde der være Fare for Kollision, bør man hjælpe ham at undgaa den ved at forcere frem eller endog skære ud af Linien, hvis Omstændighederne tillader det. — Stop aldrig Maskinen, naar De er i en Kølvandslinie, uden i Nødstilfælde!

En Fartformindskelse, hvor stor den end er, for at forhindre eget Skib i at løbe op i Formanden, generer ikke ens Agtermand noget videre, forudsat at man straks gaar an igen for at forhindre eget Skib i at sakke for hurtigt.

Eksempel:

Afstanden til Formanden er bleven altfor lille, Omdrejningerne reduceres derfor fra 90 (Eskadrens Fart) til 70. — Saa snart Afstanden ikke aftager mere, sættes Omdrejningerne straks op til 80 og derpaa til 85, naar Afstanden begynder at vokse. — Er man paapasselig, burde saa store Variationer, hvorved man ogsaa forvolder Maskinpersonalet en Del Ulejlighed, være overflødig.

Disse Regler kan selvfølgelig kun følges, naar det førende Skib og Eskadren er paa støt Kurs og Fart.

Det førende Skib bør sørge for at holde Kurs og Omdrejninger nøjagtigt.

Daårlig Styling influerer føleligt paa Omdrejningerne.

Man maa altid tage Hensyn til sin Agtermand og gøre sig Umage for ikke at genere ham mere end højest nødvendigt.

I Taage kan Afstanden mellem Skibene i en Kølvandsorden holdes, ved at Skibene slæber en Bøje efter sig.

Kursændring og Evolering.

Under Evolering etc. maa man gaa paa Afstandsmaalning. — Alle Kursændringer fordrer en Fartforandring, med mindre Eskadren er formeret i Kølvandsorden. — Fartforandringen staar angiven i Evolutionsbogen.

En smukt udført Drejning kan fryde et Sømandsøje. — Praktisk talt findes der ingen Midler til at beregne det rette Øjeblik, da der skal gives Ror for at dreje i Formandens Kølvand. Det maa gøres paa Øjemaal eller paa Instinkt.

For somme er det den naturligste Sag, medens andre derimod aldrig lærer at manøvrere et Skib. Ganske vist findes der Hjælpemidler, men de er ikke ufejlbarlige.

En Metode er at udløbe Distancen paa Tid, idet Tidsforløbet regnes fra det Øjeblik, man ser Formanden give Ror. Med mindre Afstanden er forholdsvis stor, kan Metoden dog ikke anbefales.

Hvis hele Linien drejede med matematisk Nøjagtighed, kunde man anvende Pejling og Afstand.

Teoretisk skal eget Skib ved Drejninger, der er større end 4 Streger, begynde Drejningen, naar det pejler Formanden $2\frac{1}{2}$ Streg fra for. I Praksis har denne Regel dog kun ringe Værdi.

Ofte kan man se Hvirvlen i Vandet paa det Sted, hvor Formanden gav Ror. Naar Hvirvlen er ved ens Stævn, er det Tid selv at give Ror. Dog maa man erindre, at det tager en vis Tid at faa Skibet i Drej, samt at et Skibs Kølvand hurtigt flytter sig, saa at man efter et vist endeligt Tidsforløb ikke mere kan stole paa det.

Mange af disse Regler afhænger af, at ens Formand er paa sin rette Plads i Linien, og skønt man ikke skal følge ham blindt paa Afveje, maa man dog til en vis Grad læmpe sig efter ham.

Udførelsen af en Drejning kræver ofte samtidig en Fartforandring, hvilket influerer paa Tidspunktet for Drejningens Begyndelse. — Skal man for Eksempel samtidig mindske, skal Roret lægges tidligere end i modsat Tilfælde.

Med Vinden tværs drejer Skibet i Reglen hurtigere med Roret i Læ end med Roret oppe.

Den k r a p p e s t e Drejning faar man ved at lade den ene Skrue gaa frem og den anden bak og lægge Roret for Fart. Er man i Tvivl om, hvorledes Skruerne virker paa et Skib, skal man til Sammenligning tænke paa, hvorledes Aarerne virker paa en Baad, der ros paa den ene Side og skoddes paa den anden.

Man faar en hurtigere Drejning ved at gaa

„Frem“ med fuld Kraft med begge Skruer og lægge Roret i Borde. — Jo mindre Fart fremover des krapere Drej.

I smalle 2 Skrueskibe, der ligger stille ved Månøvrens Begyndelse, drejer man bedst ved at gaa Fuld Kraft Frem med den Skrue, der er paa samme Side, man drejer til, og mindre Fart med den anden Skrue (eventuelt stoppet).

Inden Skibet gaar godt over Stævn, drejes nemlig kun for Skruevandet, der kastes hen paa Roret i Borde, og det er da den indvendige Skrues Vand, der har Drejemagt.

Under Evolering skal de vandtætte Døre være lukkede.

Hvor det har været muligt, er alle Evolutioner udtænkte overensstemmende med Søvejsreglerne, men i de faa fra disse afvigende Tilfælde følges Evolutions-signalets Betydning ikke des mindre bogstaveligt.

Hold Øje med alle i Øvelsen deltagende Skibe, og pas særlig paa For- og Agtermandens Rorkegler, naar der i Følge et Signal skal foretages en Kursændring.

Vær altid rede til at skære ud af Linien for at undgaa Sammenstød, og skulde det være nødvendigt at bakke pludseligt, saa husk at give de 3 Stød i Dampfløjten og hale Ballonen op og ned, s a m t i d i g med at Maskintelegraferne røres.

Ser man under Evoleringen, at en Drejning, som Følge af, at man har givet for tidligt eller for sent Ror, vil blive daarligt udført, bør man søge at forbedre den ved efter Omstændighederne at reducere eller forøge Maskinernes Omdrejninger.

Drejer man for sent, maa man aldrig prøve paa at knibe ind i Linien igen, før man er paa rigtig Afstand og klar af Agtermanden.

Ved større Drejninger, særlig en Drejning paa 16 Streger, løber man en virkelig Fare ved at dreje for tidligt; thi kommer man derved ud af Linien og støtter for at komme i Formandens Kølvand, skæres et Hjørne af, og man kommer derved let for tæt til Formanden.

Der er da ogsaa en gammel Regel, der advarer herimod:

„Dre j aldrig inden for Formanden.“

Ved mindre Drejninger — indtil 8 Streger — er der derimod i Virkeligheden ingen Fare ved at dreje for tidligt, naar man blot lader Roret ligge og drejer op til den nye Kurs; ganske vist kommer man maaske derved lidt udenfor Linien, men ikke mere, end hvis man var drejet for sent.

Ved at dreje inden for Formandens Kølvand, opnaar man faktisk den Fordel, at man herved kan skære et Hjørne af og komme paa rette Afstand, hvis denne har været for stor.

Endvidere kan ens Agtermand uden Frygt dreje rettidig op i Linien, medens han derimod efter den gamle Regel maa følge én, hvis man drejer for sent, altsaa udenfor Formandens Kølvand.

I en Frontorden vil en Fejl i Skibets Kurs eller Fart influere direkte, henholdsvis paa Afstanden eller Pejlingen til Retningscentret; men er man kommen paa Plads i Linien, er den beordrede Post ikke

saa vanskelig at holde, naar man blot følger de sædvanlige Regler:

Skær lidt ind eller ud, tag et Par Omdrejninger fra eller sæt et Par Omdrejninger til i god Tid, saa snart Afstanden eller Pejlingen begynder at forandre sig.

Er De kommen meget ud af Linien, bør De straks gøre, hvad De kan for at forhindre, at Fejlen vokser, og derpaa søge langsomt ind paa Plads igen.

Det skulde aldrig være nødvendigt at ændre Kursen mere end højst en à to Grader for at holde Afstanden. — Omdrejningerne reguleres ved Pejling af Retningscentret.

Er den beordrede Post paa Laaringen, Bougen etc. af Retningscentret, bliver denne straks lidt vanskeligere at holde; thi den mindste Forandring enten af Skibets Kurs eller Farten vil i dette Tilfælde influere hver for sig saavel paa Pejlingen som paa Afstanden.

I enhver Position fra ret Agter til 4 Streger agten for tværs, samt fra ret For til 4 Streger foran for tværs, holdes Distancen ved Variation af Omdrejningerne, og Pejlingen ved Kursændring. — Men mellem 4 Streger foran for og 4 Streger agten for tværs holdes Afstanden ved Kursændring, og Pejlingen ved Omdrejningerne.

Som tidligere omtalt vil en Forandring af Kursen eller af Farten influere saavel paa Pejlingen som paa Afstanden; er en af disse Størrelser forkert, maa man derfor for at komme paa Plads rette baade paa Kursen og paa Farten; at foretage de to Rettelser sam-

tidig er imidlertid ikke saa nemt, da den kombinerede Virkning let forvirrer en.

Eksempel:

Eget Skibs Post er 4 Streger agten for tværs af Flagskibet. Pejlingen er rigtig, men Afstanden lidt for stor. For at bøde herpaa maa Farten sættes lidt op, men samtidig maa man skære lidt ind for ikke at komme ud af Pejlingen.

I Kølvandsorden maa man aldrig være i Agterhaanden, og i Frontorden aldrig for langt fremme. — Grunden hertil er følgende:

Holdes Kølvandslinien ikke ordentlig sluttet, kommer agterste Skib i Linien nemt for langt i Agterhaanden, hvilket er forkert, set fra et taktisk Standpunkt.

Kommer et Skib for langt frem foran Linien i Frontorden, faar det derved en Sidemand paa hver Laaring, hvilket ikke er nogen behagelig Situation, for Eksempel ved en Drejning paa over 8 Streger, eller hvis Søvejsreglerne paabyder det at vige for et eller andet.

Ved Hjælp af medfølgende Tabel kan man tilnærmelsesvis beregne, hvor meget eget Skib skal ændre Kurs eller Fart for med *Bibeholdelse* af Afstanden at forandre Pejlingen til Retningscentret. De magre Tal i Rubrikerne angiver, hvor mange Kompasstreger Kursen skal ændres; de fede Tal er Faktorer, med hvilke Farten skal multipliceres.

Eksempel:

Flagskibets Fart er 10 Knob. — Eget Skib har

Post 2 Streger fra for og beordres til at tage Post 2 Streger agten for tværs. Med Argumenterne: Skibets paaværende Pejling fra Retningscentret (2 Streger fra for) og den paakommende Pejling (2 Streger agten for tværs) udtages Størrelserne 3^{ud} og **0,5**, det vil sige, man skal skære 3 Streger ud og reducere Farten til $10 \times 0,5 = 5$ Knob.

Tabellen kan benyttes under følgende Forhold:

- 1) Retningscentret bibeholder sin Kurs:

Hvis eget Skib skal s a k k e i Forhold til Retningscentret, maa Farten reduceres (som oftest). Hvis eget Skib skal s a k k e i Forhold til Retningscentret og er foran for tværs af dette, skal man skære ud.

Hvis eget Skib skal s a k k e i Forhold til Retningscentret og er agten for tværs af dette, skal man skære ind.

Hvis eget Skib skal f r e m i Forhold til Retningscentret, skal Farten forøges.

Hvis eget Skib skal f r e m i Forhold til Retningscentret og er tværs eller foran for tværs af dette, skal man skære ind.

Hvis eget Skib skal f r e m i Forhold til Retningscentret og er agten for tværs af dette, skal man skære ud.

- 2) Retningscentret foretager samtidig en Kursændring:

Ved Signalets Nedhaling antages Retningscentret straks at være paa den nye Kurs, og eget Skibs relative Position i Forhold til dette at skifte samtidig.

Tabellen benyttes nu som følger:

E k s e m p e l 1:

Kursen Nord. Eget Skibs Post er 2 Streger agten for tværs om Bagbord af Flagskibet.

S i g n a l: Kursen skal ændres 2 Streger til Styrbord. Den nye Kurs bliver N.N.Ø. — Pejlingen forandres derved til 4 Streger agten for tværs af Flagskibet. — Ifølge Tabellen skal man for at gaa fra 4 Streger agten for tværs til 2 Streger agten for tværs skære $\frac{3}{4}$ Streg ud og multiplicere Flagskibets Fart med 1,3.

Man skal skære $\frac{3}{4}$ Streg ud, regnet fra den nye Kurs N. N. Ø. — I Virkeligheden skal eget Skib skære ind fra den gamle Kurs Nord og styre N.t.O. $\frac{1}{4}$ O., til det er kommet paa Plads og kan dreje til Flagskibets Kurs N.N.Ø.

E k s e m p e l 2:

Som ovenfor, men Kursen skal ændres 2 Streger til Bagbord. — Den nye Kurs bliver N.N.V., hvorved Pejlingen forandres til tværs af Flagskibet.

Efter Tabellen skal man for at gaa fra tværs til 2 Streger agten for tværs:

Skære 2 Streger ind fra N.N.V. og sætte Farten til $0,3 \times$ Flagskibets.

I dette Tilfælde bibeholdes den gamle Kurs Nord.

- 3) Skal Pejlingen samtidig forandres, gaar man ind i Tabellen med den nye Pejling.
-

Paaværende Pejling fra Retningscentret.

Paakommende Pejling fra Retningscentret.

	Ret for	2 Str. fra for	4 Str. fra for	2 Str. for- an for tværs	Tværs	2 Str. agten for tværs	4 Str. agten for tværs	2 Str. fra agter	Agter
Ret for		2 ud 1.0	4 ud 1.0	6 ud 1.0	8 ud 1.0	3 ud 0.6	3 ud 0.5	3 ud 0.3	Lang- somt
2 Str. fra for	2 $\frac{3}{4}$ ind 1.3		3 ud 0.8	3 ud 0.7	3 ud 0.6	3 ud 0.5	3 ud 0.3	0 Lang- somt	2 ind 0.3
4 Str. fra for	2 ind 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ind 1.3		3 ud 0.6	3 ud 0.5	3 ud 0.3	0 Lang- somt	2 ind 0.3	3 ind 0.4
2 Str. for- an for tværs	1 $\frac{1}{2}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{4}$ ind 1.3	$\frac{3}{4}$ ind 1.3		3 ud 0.3	0 Lang- somt	2 ind 0.3	3 ind 0.4	3 ind 0.6
Tværs	1 ind 1.3	$\frac{3}{4}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{4}$ ind 1.3		2 ind 0.3	3 ind 0.4	3 ind 0.6	3 ind 0.7
2 Str. agten for tværs	$\frac{3}{4}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{4}$ ind 1.3	0 Fuld Kraft	1 $\frac{1}{4}$ ud 1.3		3 ind 0.5	3 ind 0.7	3 ind 0.8
4 Str. agten for tværs	1 $\frac{1}{2}$ ind 1.3	1 $\frac{1}{4}$ ind 1.3	0 Fuld Kraft	1 $\frac{1}{4}$ ud 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ud 1.3	$\frac{3}{4}$ ud 1.3		3 ind 0.8	3 ind 0.9
2 Str. fra agter	1 $\frac{1}{4}$ ind 1.3	0 Fuld Kraft	1 $\frac{1}{4}$ ud 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ud 1.3	$\frac{3}{4}$ ud 1.3	1 ud 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ud 1.3		2 ind 1.0
Agter	0 Fuld Kraft	1 $\frac{1}{4}$ ud 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ud 1.3	$\frac{3}{4}$ ud 1.3	1 ud 1.3	1 $\frac{1}{2}$ ud 1.3	2 ud 1.3	2 $\frac{1}{2}$ ud 1.3	

IV AFSNIT

Praktiske smaa Vink.

Lyt altid efter Raad ; der er intet at tabe, men maa-ske meget at vinde derved. Om De følger det eller ej, er en ganske anden Sag ; hvis De er i Tvivl, saa tag ikke Hensyn til Raadet ; thi Ansaret for Deres Handlinger maa helt og holdent hvile paa Dem selv, og begaar De en Fejl, saa er det i hvert Tilfælde mere tilfredsstillende at vide, at det skyldes Deres eget Værk og ikke et taabeligt Raad fra en anden.

De vil mærke, at De aldrig er ufejlbarlig, og at De paa Søen udsætter Dem for saa mange uundgaalige Farer, at hvis De ikke stadig søger at undgaa unødvendige Farer, vil De sandsynligvis snart møde een for mange, og Følgerne af en Fejltagelse kan ofte beløbe sig til mere, end De kan klare.

Sig aldrig, at De ikke kan udføre en Ordre ; i alle Tilfælde ikke før De er fuldstændig overtydet om, at ingen andre kan.

Det er en god Regel at holde sig godt paa den sikre Side, men ikke desto mindre maa De altid være

rede til at løbe for fuld Kraft i et snævert, befærdet Farvand eller udsætte Dem for større Farer, om Tjenesten skulde kræve det.

I mange Tilfælde, som for Eksempel i strategiske og diplomatiske Anliggender, betaler det sig ofte bedst at gaa dristigt til Værks; mange har fejlet af overdreven Forsigtighed, og ingen har endnu vunden Berømmelse eller særlig Forfremmelse uden at risikere noget for at naa det. Intet har større Sandsynlighed for at bringe Dem Held, forudsat, at De er ganske overbevist om, at den Handling, De udfører, er, hvad Forholdene kræver. De kan komme i uendelige Vanskeligheder, men Deres Svar skal uvægerlig være omtrent saaledes:

„Jeg har paa eget Ansvar gjort, hvad jeg troede var det bedste for Tjenestens Tarv, idet jeg antog, at jeg ved at bruge min egen Dømmekraft vilde opfylde min Pligt paa en mere effektiv Maade.“

Hvis De tilsyneladende altid kommer galt af Sted, saa skriv det ikke altid lige med det samme paa „Uheldets Regning“; overvej først, om det ikke til Dels kunde skyldes Dovenskab, Ligegyldighed, Drik, Ukyndighed eller Taktløshed.

Gør Deres bedste, og De vil da i det mindste have den Tilfredsstillelse overfor Dem selv at kunne forsvare Deres Adfærd, selv om der ikke udefra opnaas Paaskønnelse for Anstrængelsen.

At blive hidsig og skraale op er Toppunktet af daarlig Sømandsskab og virker meget nedbrydende paa Avtoriteten; giv altid, naar det er muligt, Deres Ordre koncist og roligt, og selv om det ogsaa ofte i en snæver Vending eller Manøvre er nødvendigt at

raabe for at klare Situationen, saa er der dog stadig en Forskel mellem at raabe og at skraale.

At føre et groft Sprog er en Last, som mange af os er forfaldne til, ofte mere af Vane end fordi det bringer os nogen virkelig Tilfredsstillelse, sikkert er det, at man undertiden kan fristes til at anvende det, men det lyder ikke godt i en Officers og en Gentlemans Mund og gør aldrig Gavn.

En Mand, som ikke formaar at beherske sig selv, vil aldrig blive skikket til at kommandere og lede noget som helst andet.

Vægelsindethed og Mangel paa Beslutsomhed er daarlige Egenskaber; De bør ved Øvelse oplære Dem selv til at kunne veje de Grunde, der taler for, og de Grunde, der taler imod i ethvert tvivlsomt Tilfælde, og hurtigt og beslutsomt træffe Deres Afgørelse.

Forholdene kan næsten altid omgaas af en resolut Mand.

Vore Tanker og Handlinger stræber altid mod Yderlighederne; kun Koldblodighed og Fornuft kan holde den gyldne Middelvej.

Hvis det er muligt at undgaa det, saa stol aldrig paa Lykken, med mindre De er fuldt forberedt saavel paa Uheldet som paa Heldet.

Der er ingen Plan eller noget Forehavende, som ikke kan forbedres ved omhyggelig Eftertanke.

Hver Mekanisme og hvert Instrument kan forbedres.

Der maa ofte mange kloge Hoveder til at udbedre, hvad en Tosse har fejlet.

Ethvert Fæ kan kritisere, og det er noget, de fleste Fæhoveder giver sig af med.

Omhyggelig Forberedelse er det bedste Værn mod Uheld.

Studer Fremtiden, og Nutiden vil drage Omsorg for sig selv.

Undlad aldrig at betragte en Sag fra begge Sider; enhver Mening, som bygges paa ufuldstændig Underretning, hvor rigtig Underretningen end er, er altid ufravigelig forkert.

Enhver Mening kan rumme Vildfarelser, og ingen Mening kan anses for fuldt afgørende, før den har været underkastet den fjendtligsindede Kritiks indgaaende Prøve.

Enhver Mand har en Pligt overfor Staten; den største Glæde over et Held er at vide, at man har gavnet sit Land og ikke levet forgæves.

Den rigtige Maade at bevare en Hemmelighed paa er at opføre sig i alle Maader, som om man aldrig havde hørt den, men i nogle Tilfælde er dette ikke engang nok. Jo mindre De taler, des mindre er De udsat for at sige for meget.

Den rigtige Maade at ordne og planlægge ethvert vanskeligt Foretagende paa, er ikke simpelthen at udarbejde Fremgangsmaaden i alle Enkeltheder Skridt for Skridt, men ogsaa tænke paa enhver mulig Hindring eller Vanskelighed, som kan opstaa, og de bedste Maader at omgaa den paa. Dette alene vil sikre Heldet.

Naarsomhelst De skal afgive Melding om noget, som er udført eller skal udføres, bør De aldrig undervurdere det. —

Hvis De for Eksempel bliver forespurgt, hvor lang

Tid det vil tage at udføre et Arbejde, er det bedre at sige syv Timer og bruge seks, end at sige fem og bruge seks. —

Det samme gælder, naar der indsendes Rapport om et eller andet Havari. De rette Vedkommende bliver glædelig overraskede, naar de kommer til Kundskab om de virkelige Forhold end det modsatte.

Anvendt paa rette Maade er Princippet ganske sundt.

Husk, at hvad De end ellers er, saa maa De først og fremmest være Sømand.

En Officer, som ikke er Sømand, kan godt være til stor Gavn for Tjenesten, men han lever altid under Trykket af den Ulempe, der følger ham overalt, og som nødvendigvis maa være en Hindring for ham paa alle Omraader indenfor hans Stilling.

Om Behandling af Underordnede.

Den uvurderlige Kunst at behandle Underordnede er medfødt hos nogle, medens andre aldrig faar Held til at lære den.

Det er i Reglen unyttigt at plage eller straffe en Mand for Uduelighed, hvis han har gjort sit Bedste.

En dygtig Officer burde være i Stand til at hæmme Dovenskab og Ligegyldighed hos sine underordnede og hævde Disciplinen uden at gaa til de højere Autoriteter.

En Officer, som stadig melder sine Folk, vil sandsynligvis hverken blive en god Foresat eller faa sine undergivne til at arbejde tilfredsstillende. Paa den anden Side er en Officer, som tragter efter at blive populær, en Plage for sine Medofficerer og en Fare for Disciplinen.

Mist ikke Taalmodigheden over for en underordnet; det er uværdigt.

Streghed er i Almindelighed nødvendigt for at hæmme Dovenskab og Ulydighed, men i de fleste Tilfælde kommer man længst med det gode; hvis en Mand ikke udfører en Ordre nøjagtigt, skyldes det ofte, at han mangler sund Fornuft eller Evner og Duelighed; denne Fejl kan kun afhjælpes ved Belæring, og det allerbedste, man kan gøre, er at paavise hans Fejltagelse i en rolig Tone samt forklare ham, hvordan den skulde have været undgaaet. Gennem haarde Ord, Banden og Sværgen kunde man nok gøre ham begribeligt, at det var galt, men saa vilde der rimeligvis være mindre Sandsynlighed for, at han vilde gøre sit Bedste næste Gang.

Skulde det være Tilfældet, at han har fejlet paa Grund af Dovenskab, vil det snart vise sig, og Manden maatte da selvfølgelig behandles paa en anden Maade. —

Ingen Befalingsmand maa irettesættes offentligt, eller naar hans underordnede er til Stede.

Det maa i Almindelighed antages, at en Officer altid gør sit Bedste; skulde han vise sig utilfredsstillende, er det rimeligvis, fordi han mangler Uddannelse.

Hvis Folkene ikke formaar at udføre givne Ordre tilfredsstillende, er det meget sandsynligt, at det er den overordnede Fejl; lær dem, at alle Ordre skal adlydes til Punkt og Prikke saa hurtigt som muligt, og at hvis de ikke er i Stand til at udføre dem, eller en Opsættelse bevirkes af en eller anden uventet Hindring, saa er det deres Pligt straks at komme og faa yderligere Besked.

Selv de taabeligste kan praktisk talt lære at gøre, hvad det skal være, naar der blot ofres tilstrækkelig Tid og Taalmodighed paa dem.

Manden med den pletfri Karakter er undertiden et Fæ, og maaske langt fra saa anvendelig som „Det sorte Faar“.

Det er en Kendsgerning, at en Mand med en daarlig Karakter, omend han undertiden er doven og trodsig, dog kan besidde udmærket Dygtighed og maaske endogsaa højere Egenskaber, saasom stort Mod og Udholdenhed. Der har været Tilfælde, hvor saadanne Folk er kommet frem i første Række, naar det gjaldt noget alvorligt.

Undertiden er det godt at huske paa, at der er en hel Del slet i de bedste af os, og altid noget godt i de værste af os.

En værdifuld, men ikke ufejlbarlig Regel, hvorefter man kan bedømme en Mands Dygtighed, er: „Døm efter Resultaterne“.

Der er ikke noget galt i, at Folk tror, at De er godhjertet og overbærende, men skæbnesvangert er det, om Folk skulde tro, at De er svag eller let at holde for Nar. —

Da underordnede er meget dygtige til at udfinde deres overordnede's virkelige Karakter, nytter Forstillelseskunsten ikke meget.

Folkene skal aldrig forkæles. Lige saa vel som de ikke skal gaa og drive, bør de heller ikke have mere at bestille end nødvendigt, men naar en alvorlig Hændelse indtræffer, bør deres Arbejdsevne anspændes til det yderste.

Meget afhænger af, hvorledes De behandler Underofficererne. Det bliver ikke forlangt af en Underofficer, at han skal hale i en Ende, men han skal gøre sin Indflydelse gældende ved Ledelsen af ethvert Arbejde. —

Gør alt, hvad De kan for at støtte en Underofficers Myndighed, og til Gengæld har De Lov at vente, at han vil bruge den paa rette Maade.

En Mand, som har forset sig, skal straffes for det, men husk, at det gælder ikke ved Straffen saa meget at lægge Vægt paa det forbigangne, som paa at paavirke den skyldige og hans Kammerater til ikke at begaa den samme Forseelse igen.

Retfærdigheden tager Hensyn til det forbigangne, men streng Retfærdighed kan undertiden være daarlig Politik; Retfærdigheden har med Fortiden at gøre, men alle disciplinære Forholdsregler maa tage Sigte paa Fremtiden.

Den upartiske Retfærdighed er ikke altid den, der skaber den højeste Virkeevne.

Fæld aldrig en overilet Dom, men naar De har truffet en Afgørelse, saa fasthold den, men tøv ikke med at forandre Deres Beslutning, hvis De senere indser, at De har aabenbar Uret.

Glem aldrig Tak eller Ros til en underordnet, naar det er fortjent; begge Ting er billige og ofte meget værd.

Forhold i Tjenesten.

For at De som Officer skal kunne udfylde Deres Stilling som Fører under Krig og som Lærer og Opdrager i Fred, maa De være besjælet af levende Interesse for Deres Kald, have en fast Karakter og være i Besiddelse af urokkelig Pligtfølelse og Retfærdighedsfølelse i Forbindelse med Velvillie og Omsorg for Deres undergivne.

De skal anspore disse til at sætte al deres Kraft ind paa at gøre deres Pligt til det yderste. Men for at være i Stand til at faa denne Indflydelse, maa De selv bestræbe Dem for ved enhver Lejlighed at uddanne Deres Karakter, saa De opnaar den fornødne Fasthed, Villiestyrke, Resoluthed og Aandsnærværelse.

Militæretaten er af Naturen demokratisk, idet der her ikke tages Hensyn til Herkomst, Stand eller Vilkaar, men kun til Mandens egen Værdi og Egenskaber.

Den Betydning, som den militære Tjeneste har, ligger ikke alene i, at Befolkningen uddannes til at forsvare Fædrelandet, men ogsaa deri, at Mandska-

bet lærer Lydighed, Pligtopfyldelse og Orden. Er Manden vænnet til dette under Militærtjenesten, fører han disse gode Egenskaber med sig ud i det borgerlige Liv og paavirker derved sin nærmeste Kreds i samme Retning.

Men det, der kommer til at præge Mandens Uddannelse i saa Henseende, er i første Række Officerernes Optræden.

Maalet for Uddannelsen naas ikke paa een Gang og skal ikke naas ved Tvangsforholdsregler. Som Officer maa De med aldrig trættet Taalmodighed vejlede og opdrage Mandskabet og skal først og fremmest ved Deres eget Eksempel indvirke paa Deres undergivne. De bør undgaa Alt, hvad der kan kaste en Skygge paa Deres eget Liv og bestræbe Dem for at være udadledig i Deres Optræden, thi, „som Herren er, saa følger ham Svendene“.

De skal ikke se igennem Fingre med Forseelser, men med Alvor paatale og modarbejde Fejl, som maa ske derved kan hæmmes eller kvæles i Spiren. Men paa den anden Side skal De optræde med Velvillie overfor undergivne, saa at disse faar Indtrykket af, at de har foresatte, der i eet og alt vil deres Vel og ser paa deres Interesser.

Kun paa denne Maade vil det lykkes Dem at modarbejde den daarlige Aand og den Modvillie mod Militærvæsenet, som en stor Del af Ungdommen er indpodet med lige fra Barndommen af.

Ligesom De selv altid maa vedgaa Deres Handlinger og ikke ved Udflugter søge at kaste Skylden paa andre, saaledes skal De ogsaa opdrage Deres undergivne til at være sanddru og

aabne i deres Færd; thi Løgn er Tegn paa Frygt og derfor særlig dadelværdig hos en Militær.

De maa søge at vinde Deres undergivnes Fortrolighed og Tillid, saa at De søger til Dem om Raad og Vejledning i Stedet for at søge slette Raadgivere. Men for at De kan være dem til Nytte paa rette Maade, maa De interessere Dem for deres Liv og Færden ogsaa udenfor Tjenesten og se at faa et nøje Kendskab til hver enkelts Evner og Tilbøjeligheder.

Overfor undergivne Befalingsmænd bør De være hensynsfuld og aldrig ved Deres Optræden nedsætte dem i Mandskabets Øjne. Er det nødvendigt at irettesætte en Befalingsmand, bør det ske i Enrum og paa en saadan Maade, at han forstaar, at det er til hans eget bedste; Irettesættelsen maa aldrig udarte til Skældsord eller ubehersket Optræden.

For at kunne optræde paa rette Maade overfor Deres undergivne bør De stadig have for Øje, at det ikke er forhyret Mandskab, men Landets egne Børn, som De skal uddanne.

Tjenestens Traditioner fortjener Ære og Agtelse, og saa længe De staar i Tjenesten, er det Deres Pligt at leve i Overensstemmelse med dem.

Husk, at De ikke er ganske Deres egen Herre, og at, hvis De begaar en eller anden Handling, der for en Tid kan bringe Dem i daarligt Ry, saa kan det maaske, især i fremmede Lande, bringe Deres Fædrelands Ære i vedvarende Vanry.

Enhver Officer bør kende sit Skib saa nøje, saa

at han i Mørke er i Stand til at finde de vandtætte Døre og Skodders Lukkemekanismer, Ventiler til at sætte Magasinerne under Vand, Paaskruningssteder for Brandslanger m. m.

Hvis man nærer virkelig Interesse for Tjenesten, er der mange Omraader, som hyppig bliver overset, men som især, efterhaanden som man avancerer op i de ældre Aldersklasser, burde overvejes og studeres, som for Eksempel Flaadens Udrustning og Forberedelse til Krig, Strategi, Taktik, fremmede Mariner o. s. v., og Studiet af og Indøvelsen af de forskellige Tilstande og Situationer, der kan komme til at foreligge i en virkelig Krig.

Intet Spørgsmaal bør nogensinde afgøres uden først og fremmest at tage Hensyn til, hvilken Indflydelse det vil faa paa Flaadens Kampdygtighed. Husk altid, at Alt skal bedømmes ud fra dette Standpunkt!

Slaa Dem aldrig til Taals med nogen Forholdsregel, som virker i Retning af at hæmme Skibets Kampdygtighed.

Der er altid et eller andet Middel til at forebygge eller fjærne Ulempen, hvis De blot overvejer det omhyggeligt.

Man stilles hyppigt over for Tilfælde, hvor Kampdygtighed og Skønhedshensyn staar i Modstrid.

I saadanne Tilfælde skal Skønhedshensynet skubbes til Side med fast Haand. Som Regel forliges disse to Sider af Sagen heldigvis godt, men hver bør overvejes for sig. Den ideale Kunst er Kampdygtighedens Apoteose, men Krigskunsten er endnu ikke bleven idealiseret. —

Fremfor Alt, hold Skibet rent, uden Pletter, men

puds ikke Sigtemidlerne paa Kanonerne, fyld ikke Skruegængerne med Maling og lad ikke Mekanismerne blive røde af Rust! Flaaden har set Tider, hvor den maatte rette sig efter Princippet „Først Skønhed saa Kampdygtighed“. Til andre Tider har det været „Først Økonomi, blæse være med Kampværdien“.

I n g e n G r e n a f T j e n e s t e n b ø r v æ r e
D e m f r e m m e d, heller ikke de Fag, der doceres
af Underofficerer. Selv om De ikke optræder som
Lærer, men kun har Inspektion ved en Øvelse, maa
De være inde i, hvorledes den skal udføres; hvor-
ledes skal De ellers kunne paase, at dette sker paa
rette Maade?

De maa faa Mandskabet til at forstaa, at man under
Fredsøvelser ofte maa gaa lige til Grænsen af, hvad
et Menneske kan udholde, og at det med Taalmodig-
hed maa finde sig i Kulde og Hede, Sult og Tørst; thi
kun derved opnaar man den Selvtillid til egen Udhol-
denhed, som under alvorlige Forhold er nødvendig
for at overvinde Krigens Anstrengelser.

Skulde De under saadanne Forhold selv føle Træt-
hed eller finde de vedholdende Anstrengelser unød-
vendige, maa De aldrig lade dette komme
til Syne overfor Mandskabet; men De
skal ved et muntert Ord og en livlig Optræden søge
at faa Folkene til at gøre deres yderste. — Naar der
derefter holdes Hvil, maa De ikke straks tænke paa
Dem selv. Nej først, naar De har sørget for
M a n d s k a b e t, først da maa De tænke paa Dem
selv og Deres egen Bekvemmelighed. De maa under
ingen Omstændigheder tilfredsstille Deres Sult eller

Tørst under Øvelsen, naar det ikke er tilladt Deres undergivne.

Skal De lede Manskabets Uddannelse, for Eksempel i Eksercits, maa De i Forvejen lægge en Plan og ved grundig Forberedelse være kommen paa det rene med, hvad De vil øve, og hvorledes De vil gøre det. Improvisation fremkalder Usikkerhed, og den korte Uddannelsestid vil ikke blive udnyttet paa rette Maade.

Under Øvelser maa De stedse have den stillede Opgave for Øje og søge at løse den, idet De maa huske paa, at Mangel paa Virksomhed er mere dadelværdig end at begaa Fejl i Valget af Udførelsesmaade.

Skal De selv stille Opgaven, maa denne nøje være gennemtænkt i Forvejen og helst gives skriftligt. I hvert Fald bør De have opnoteret Hovedpunkterne, saa De ikke senere skal gribe ind, fordi noget er glemt.

Hos Mandskabet maa De stedse søge at vække og vedligeholde Interessen for Øvelsen, hvilket kun opnaas ved at sætte det godt ind i Situationen.

Øvelserne bør hyppigt veksle for ikke at trætte og kede Mandskabet.

Ved mange Lejligheder kan det være praktisk at indflette Idrætsøvelser. Derved vækker man Folkernes Kappelyst, saa at de med Glæde deltager i Øvelserne, medens de maaske ellers vilde gaa til dem med større eller mindre Ulyst.

Undgaa Kommandoen „Om igen“. Er for Eksem-

pel et Greb daarligt, da øv det et Par Gange, gaa saa fra det og kom tilbage til det igen.

Udenfor de professionelle Læreres Rækker findes ingen Stand, i hvis Lod det hyppigere falder at undervise end Officersstanden. I Fredstid er Marinen ikke andet end en stor Uddannelsesanstalt. Dog har dette Faktum ikke mødt den Forstaaelse, som det fortjener.

Officerer faar ikke nogen speciel Uddannelse i Pædagogik, og skønt nogle af de officielle Vejledninger til Mandskabets Uddannelse indeholder Regler til Vejledning for Instruktøren, findes der intet Værk, der indeholder noget Princip til universal Brug. — Der kan heller ikke erholdes nogen Information fra den civile Virksomhed. De fleste Bøger omhandler Undervisning af Børn eller Forberedelse til Universitetsuddannelsen; mange af Bøgerne er polemiske, skrevne af Skolelærere, og saadanne Afhandlinger er uanvendelige i militært Øjemed.

Efterfølgende er de fundamentale Principper, der skulde lede den militære Lærer:

- 1) Eleven bør være i den bedst mulige Kondition for at kunne tilegne sig den givne Instruktion.
- 2) Instruksen bør gives i den Form, i hvilken den lettest forstaas og huskes.
- 3) Instruksen bør gives paa en saadan Maade, at den beriger Elevens Kundskaber.

Det er klart, at Punkt 1 ikke kan opfyldes, hvis Folkene er trætte, kolde eller sultne under Instruktio-
tionen. — En Instruktion efter en lang, anstrengende
Øvelsesdag er spildt.

En Instruktion bør gives i smaa Doser, og Instruk-
tøren bør komme til Sagens Kærne uden Omsvøb.
Hvis han spiller den kostbare Tid med for mange Om-
svøb, vil han ikke naa Sagens Kærne, før Elevernes
intellektuelle Modtagelighed er slappet, og man kan
ikke gøre Regning paa, at en uøvet værnepligtig kan
koncentrere sin fulde Opmærksomhed paa noget Emne
i mere end højst et Kvarter. Sammen med Opmærk-
somheden svækkes den intellektuelle Modtagelighed,
og Instruktøren bør derfor ikke prøve paa at instruere
noget nyt, efter at Opmærksomheden er blevet slap-
pet; derimod kan han med Fordel anvende Resten af
Tiden til at udvikle og illustrere Emnet eller til at
stille Spørgsmaal, refererende til tidligere Instruktio-
ner.

Ved Forberedelsen til Instruktion bør Instruk-
tøren stille sig selv følgende Spørgsmaal:

- 1) Hvad er Hovedsagen i Foredraget?
- 2) Hvorledes fremstilles den klarest og mest
forstaaelig?
- 3) Hvorledes kan Anvendelsen af det docerede
Princip bedst illustreres?

Svaret paa 1. Spørgsmaal vil forme Teksten til
Foredraget, og Svaret paa de to sidste Spørgsmaal vil
udgøre Kernen i Foredraget. Det vil i høj Grad lette

Forstaaelsen og Hukommelsen, hvis Hovedpunkterne i Foredraget illustreres med simple og tydelige Eksempler. — En Instruktør, der kun kommer med en Række isolerede Fakta, stiller store Fordringer til Elevernes Hukommelse uden samtidig at appellere til eller berige deres Kundskaber. Medmindre han kæder sine Ord sammen med logiske Argumenter, vil det meste af Foredraget ikke blive forstaaet. Ofte er det vanskeligt for en Officer at udtrykke sig i et for de værnepligtige forstaaeligt Sprog, og denne Vanskelighed forøges, naar Emnet er teknisk. — I saa Fald bør Instruktøren omskrive ethvert Punkt i Foredraget, der muligvis kan misforstaaes, saaledes at en anden Fremstillingsmaade maaske kan illustrere og belyse de Punkter, der ifølge den første Fremstillingsmaade skortede paa Klarhed. Er Instruktøren stadig i Tvivl, om Eleverne har forstaaet ham, bør han prøve sig frem ved at rette Spørgsmaal til disse.

Illustreringen af et Princip maa være slaaende og klart. — Ethvert Princip, der ønskes fastslaaet, maa doceres dogmatisk. Undtagelser fra en Regel maa banlyses, indtil Reglen er fuldstændig forstaaet og lært, thi Undtagelser bekræfter kun Reglen ved deres Sjældenhed.

Hvis Instruktøren forbereder sit Foredrag ved at nedskrive det *in extenso*, vil han fristes til at medtage mange Fakta og Detailler, som han ikke tør overlade til sin Hukommelse, og som han derfor heller aldrig bør forsøge at paatvinge andres Hukommelse.

Alle Foredrag bør holdes udenad.

Foredragsholderen kan bruge Notitser, men de bør kun benyttes til at knytte den røde Traad, der gaar

gennem Foredraget, fremfor at udsmykke dette med Detailler.

Ved teoretisk Undervisning maa De aldrig gaa med Bogen i Haanden eller forlange noget lært udenad. Ved en grundig Gennemgang og et livligt Foredrag maa De søge at fange Folkenes Interesse, hvilket bedst sker ved hyppigt at anvende Eksempler, hentet fra det daglige Liv.

En Officers hele Forhold i Tjenesten kan sammenfattes i 2 Sætninger, som altid med lysende Skrift maa staa for Deres Øjne, og de er:

„Handl ikke anderledes mod Dine undergivne, end Du ønsker, at Dine Foresatte skal handle mod Dig“

og

„Gør Din Pligt — og lidt til!“

Klokkeslættene for Solens Op- og Nedgang i danske Farvande.

Klokkeslættene for Solens Op- og Nedgang i Kjøbenhavn findes i Kalenderen, der medgives Skibene. For at finde vedkommende Klokkeslet for andre Steder, maa man jo først lægge 4 Minutter til for hver Længdegrad, Stedet ligger vestligere end København, eller trække 4 Minutter fra for hver Længdegrad, Stedet ligger østligere end Kjøbenhavn.

Eksempelvis anføres hvor mange Minutter, der skal lægges til for Steder, beliggende paa samme Længde, som efterfølgende Byer: Hellebæk 1 Min., Roskilde 2 Min., Ringsted 3 Min., Sorø 4 Min., Slagelse 5 Min., Kalundborg 6 Min., Nyborg 7 Min., Skagen 8 Min., Odense $8\frac{3}{4}$ Min., Aarhus $9\frac{1}{2}$ Min., Horsens 11 Min., Kolding $12\frac{1}{2}$ Min., Skive $14\frac{1}{4}$ Min., Ribe $15\frac{1}{4}$ Min., Holstebro 16 Min., Hjerting 17 Min., Ringkøbing $17\frac{1}{4}$ Min., Blaavandshuk 18 Min., og hvor mange Minutter, der skal trækkes fra for følgende østlige Steder: Rønne $8\frac{1}{2}$ Min., Neksø $10\frac{1}{4}$ Min.

Foruden denne Rettelse for Stedets Længde maa der dernæst anbringes en Rettelse for Stedets Bredde.

Betegnes følgende Række Steder med omtrent ens Bredde ved Følgende Bogstaver:

O. København, Roskilde, Holbæk, Kalundborg, Endelave, Vejle.

A. Helsingør, Nykøbing p. S., Sjællands Odde, Issehoved, Ringkøbing.

- B. Hallands-Væderø, Fornæs, Randers, Bovbjerg.
- C. Aalborg.
- D. Skagen.
- E. Stevns, Korsør, Nyborg, Odense, Fanø, Kristiansø.
- F. Stubbekøbing, Nakskov, Nykøbing F., Marstal, saa er Rettelserne for Bredden altid Nul for Stederne O.

Hvor stor den for de øvrige Steder er for Solens Op- og Nedgang, ses af følgende Tabel, udtrykt i Minutter:

	Læg til Opgang Træk fra Nedgang.						Træk fra Opgangen Læg til Nedgangen.												Læg til Opgangen Træk fra Nedgangen.							
	Januar		Februar		Marts		April		Maj		Juni		Juli		August		Septbr.	Oktober		Novbr.		Decbr.				
	6	20	3	17	2	16	30	13	27	11	25	8	22	6	20	3	17	31	14	28	12	26	9	23	7	21
A.	2	2	1	1	1	0	0	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	1	1	1	2	2	2
B.	6	5	4	2	1	0	0	2	3	4	5	6	6	6	5	4	3	2	1	0	1	2	4	5	6	6
C.	9	8	6	4	2	1	1	3	5	6	8	10	10	9	8	6	4	3	1	1	2	4	6	8	9	10
D.	14	12	9	6	3	1	2	3	7	10	13	15	16	15	13	10	7	4	2	1	4	6	7	12	15	16
	Træk fra Opgangen Læg til Nedgangen						Læg til Opgangen Træk fra Nedgangen												Træk fra Opgangen Læg til Nedgangen							
	Januar		Februar		Marts		April		Maj		Juni		Juli		August		Septbr.	Oktober		Novbr.		Decbr.				
	6	20	3	17	2	16	30	13	27	11	25	8	22	6	20	3	17	31	14	28	12	26	9	23	7	21
E.	2	2	1	1	1	0	0	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	1	0	0	1	1	1	2	2	2
F.	6	5	4	2	1	0	1	2	3	4	5	6	6	6	5	4	3	2	1	0	1	2	4	5	6	6