Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

HÅNDBOG

FOR

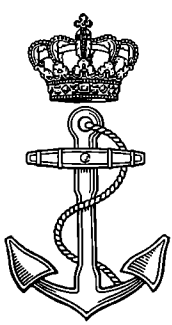
FLOTILLEGASTER.



HÅNDBOG

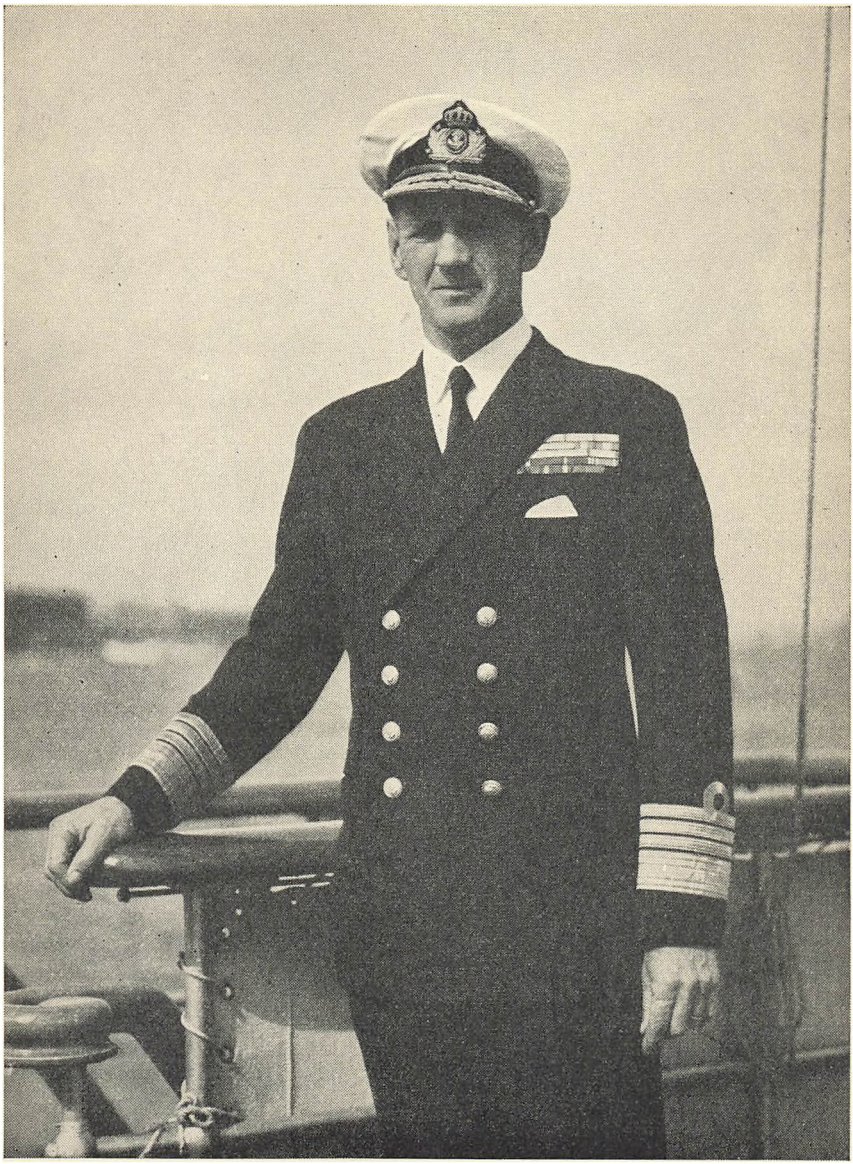
FOR

FLOTILLEGASTER

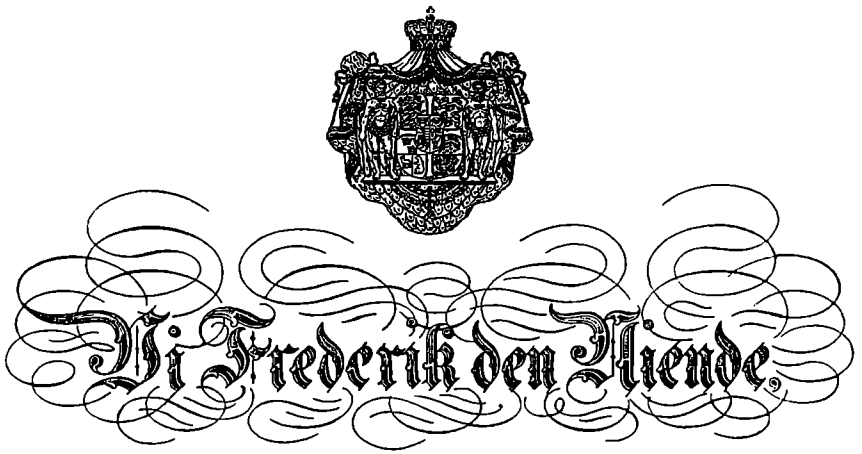


FORSVARSMINISTERIET 1956

Centraltrykkeriet - Kbhvn. K.



Hans Majestæt Kong Frederik IX.



gør vitterligt: Vi anordner følgende:

I tilfælde af angreb på dansk territorium eller på dansk militær enhed uden for dansk territorium skal de angrebne styrker ufortøvet optage kampen, uden at ordre afventes eller søges indhentet, selvom krigserklæring eller krigstilstand ikke er de pågældende chefer bekendt.

Dersom forsvarets styrker ikke inden angrebet er bragt op på fuld krigsstyrke, er ethvert angreb på Danmark udefra eller på dets forfatningsmæssige myndigheder at betragte som ordre til mobilisering.

Hjemmeværnet møder uopholdeligt som bestemt ved »Hjemmeværnet på plads«.

Der må forventes ved krigsudbrud og under krigstilstand at ville fremkomme falske ordrer og meddelelser til befolkningen og til mobiliserende eller kæmpende styrker.

Ordrer om ikke at mobilisere eller ikke at gøre modstand eller afbryde påbegyndt mobilisering eller kamp må derfor ikke adlydes, før der foreligger fornøden vished for, at ordren er udstedt af dertil kompetent myndighed.

Ordrer fra forfatningsmæssige myndigheder, der er taget til fange, eller som af fjenden er sat ud af funktion på anden måde, skal ikke adlydes.

Angrebne enheder eller enheder i nærheden af angrebne enheder sætter uden at afvente ordre omgående alle til rådighed stående midler ind i kampen. Isolerede styrker skal, under energiske forsøg på at sinke fjendens fremrykning mest muligt og tilføje ham størst muligt tab, søge forbindelse med andre kæmpende danske eller allierede enheder.

Kampen skal, selvom styrkerne kæmper isoleret, føres med største energi for herved at skaffe tid til at organisere styrker i eller uden for området.

Kampen skal fortsættes, selvom fjenden truer med repressalier for at bevæge vore styrker til overgivelse. Bliver det uomgængeligt nødvendigt at opgive et landområde til fjenden, skal styrkerne gøre, hvad der er muligt for at nå frem til forsvarskampen på andre frontafsnit.

Chefer for landsdelskommandoer, regioner, regimenter, selvstændige afdelinger, marinekommandoer, -distrikter, basiskommandoer m.fl. træffer, når angreb er erkendt, alle foranstaltninger til at forøge deres enheders fredsstyrke i overensstemmelse med de gældende bestemmelser, og søger snarest kampen vendt fra forsvar til angreb.

5. kolonne-virksomhed skal bekæmpes. Politiet vil på dette område bistå de militære myndigheder.

Våben og andet krigsmateriel må aldrig falde i fjendens hånd i brugbar stand.

Befalingsmænd, mather og værnepligtige af hær, søværn, flyvevåben, korps m.fl. – hvad enten de er tjenstgørende, afskedigede (endnu mødepligtige ved mobilisering), hjemkommanderede eller hjemsendte – skal, når angreb på Danmark erfares, ufortøvet og uden at afvente ordre om mobilisering give møde som befalet ved designeringsskrivelse eller på den i soldaterbogen (orlogsbogen) indklæbede røde mødebefaling.

Såfremt landet bliver delvis besat af angriberen, skal alle, der ikke kan nå frem til deres egen afdeling, tilslutte sig andre kæmpende danske eller allierede enheder.

Af det personel af værnene, der er overført til hjemmeværnet, skal de, der i fredstid er iklædt og udrustet, møde som bestemt ved »Hjemmeværnet på plads«. Det øvrige personel af værnene, der er overført til hjemmeværnet, skal derimod afvente nærmere ordre.

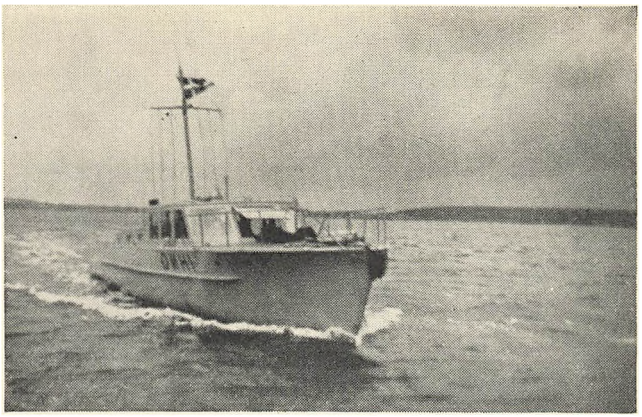
Kongelig anordning af 6. marts 1952
om forholdsordre for det militære forsvar ved angreb på landet og under krig.



DEN RETTE KURS

DMH

HÅNDBOG FOR FLOTILLEGASTER
er udarbejdet på grundlag af
»LÆREBOG FOR ORLOGSGASTER«
og flere afsnit er direkte overført.



Indholdsfortegnelse.

	Side
Forholdsordre	5
Af flådens historie	11
Rids af den frivillige indsats i forsvaret	23
Atlantpagten	28
Forsvarets organisation	30
Hjemmeværnet	46
DMH's administration	50
Uddannelsen ved DMH.	53
Flotillegastens personlige forhold i tjenesten	57
Meddelelsestjenesten	82
Skibsorganisation	90
Sømandsskab	103
Søudtryk	122
Sømærkemateriellet i de danske farvande	130
Maskineriet i DMH's fartøjer	138
Miner	143
Flag og kommandotegn	155
Sundhedspleje og første-hjælp ved ulykkestilfælde	164
Krigsskibstyper	194
Krigsgas og gasbeskyttelse	207
Kunstig tåge og røg	213
Militær sikkerhed	215
Genevekonventionerne	219
Psykologisk krigsførelse	222

Af flådens historie.

Vikingetiden.

Vor egentlige flådes historie strækker sig over ca. 450 år tilbage i tiden, medens *dansk søkrigshistorie* skriver sig helt fra de dage, Europas folk lærte Danerne og de andre nordiske mænd at kende som *søfarende vikinger.*

Vikingetiden regner vi således ca. fra år 800 til 1066, da Danmark samledes til eet rige af *Gorm den Gamle* og *Harald Blåtand.* Dennes søn, *Knud den Store* gjorde dansk magtområde så stort, som det nogensinde skulle blive. Over havet erobrede han England og Norge; men ved hans død faldt riget igen fra hinanden, en nedgangstid begyndte, og Danmark kunne end ikke værge sine egne kyster mod plyndringstogter fra venderne, som boede langs Østersøen. Imidlertid oprandt der snart en ny storhedsperiode for Danmark – Valdemarstiden, 1157–1241, under hvilken *Valdemar den Store* og biskop *Absalon* undertvang venderne ved en lang række ledingstog over Østersøen. Valdemars søn *Knud den VI* hævdede med held sit riges uafhængighed, idet hans flåde under biskop Absalon besejrede kejserens lensmand, hertug Bugislav, i Strelasund mellem Rügen og Pommern.

Middelalderen.

Valdemar den Stores anden søn *Valdemar Sejr* gennemførte et togt til Estland, på een gang et korstog og et erobringstogt, der skulle medvirke til at sikre Danmarks herredømme i Østersøen. 30.000 mand transporteredes på 1.000 større og mindre skibe til Estland, og sagnet fortæller, at det var i slaget ved Lyndanisse, den 15. juni 1219, at *Dannebrog* faldt ned fra himlen.

Også Valdemarstiden fulgtes af en nedgangsperiode, hvor Danmarks uafhængighed og frihed stod på spil, fordi kongen satte store dele af landet i pant, navnlig til holstenske fyrster, – blot for at skaffe penge til hofholdning, ridderspil og kostbare, tvivlsomme krigsforetagender.

Danmark blev først samlet og frit igen, da folket under *Niels Ebbesens* førerskab rejste sig mod de udenlandske panthavere og valgte *Valdemar* (Atter-

dag) til konge. I denne konges krige med Hansestæderne – et forbund af nordtyske og andre byer, der forsøgte at kontrollere al handel i Danmark – spillede flåden en stor rolle, bl.a. under kong Valdemars togt til Visby på Gotland, der blev erobret i 1361.

Endnu på denne tid var skibene – ligesom i Vikingetiden – næsten ens, hvad enten de brugtes til fredelig handel eller til krig. Flådens skibe kunne derfor tilvejebringes ved udskrivning.



Christian den Fjerde i slaget på Kolberg Heide den 1. juli 1644.

Flådens grundlæggelse.

I 1400-tallet medførte indførelsen af ildvåben og opdagelsesrejserne på de store have en videre udvikling af skibstyperne. Det blev nødvendigt at have særlige skibe – orlogsskibe – bygget og indrettet til brug i krig.

Den første af vore konger, som havde fuld forståelse heraf, var *kong Hans*. Omkring år 1500 lagde han grunden til den dansk-norske flåde ved bygning af »kongens skibe« og indretning af et flådeværft på Bremerholm (senere Gammelholm).

Kong Hans's flåde kom snart til at vise sin styrke ved at medvirke til at knække Hansestædernes magt, og i 1500-tallets krige sikrede den danske flåde under mænd som *Jens Holgersen Ulfstand, Peder Skram* og *Herluf Trolle* Danmark herredømmet i Østersøen.

Under *kong Kristian den Fjerde* voksede den danske flåde yderligere. Kongens varme interesse for alt, hvad der havde med søen at gøre, medførte, at såvel skibene som forholdene for flådens personel blev væsentligt forbedret.

På Bremerholm blev ankersmedien ombygget til kirke, idag »Holmens kirke«, og i det nye kvarter, som Kristian den Fjerde indlemmede i København ved at udvide volden, anlagdes Nyboder, der siden har været bolig for »Holmens faste stok«.

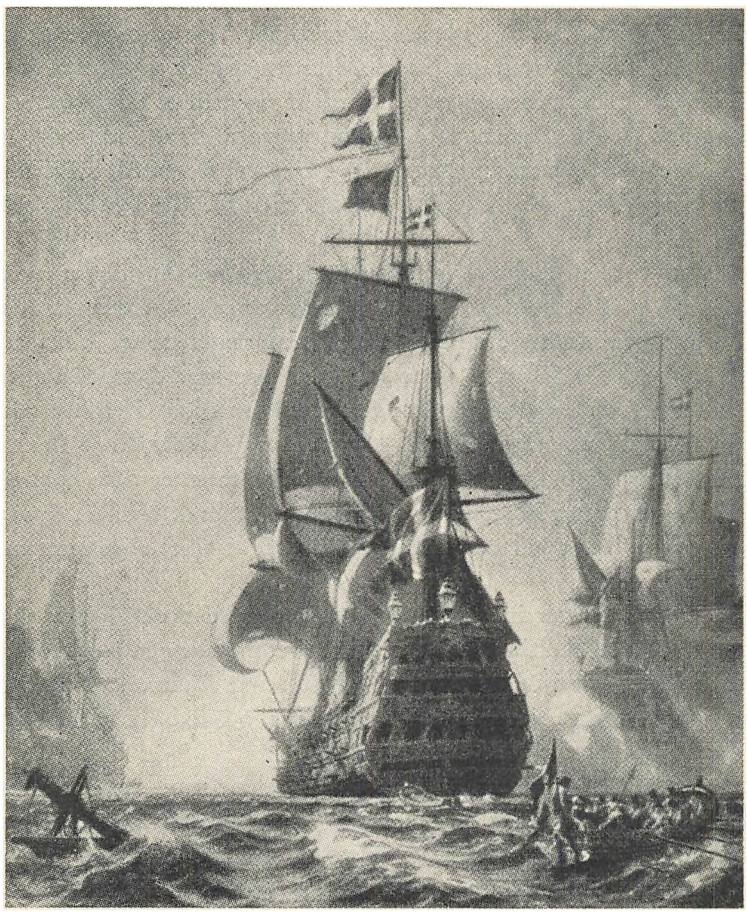
Også bygningen af Tøjhuset og Proviantgården omkring den nuværende biblioteksh̊ave på Slotsholmen, der oprindeligt var et havnebassin til udrustning af orlogsskibe, vidner om Kristian den Fjerdes interesse for at skabe tidssvarende forhold for flåden. I kongens lange regeringstid var Danmark 3 gange indviklet i krig, og i alle tre krige førte Kristian den Fjerde selv kommandoen til søs. Kalmarkrigen 1611–13 med Sverige bekræftede Danmarks førende position i Østersøen, men medførte, at de to lande ikke kunne enes om en fælles optræden i 30-årskrigen. Under Danmarks deltagelse i denne var det flåden, der efter at Jylland var besat, hjalp til at hindre Wallenstein i at trænge over til øerne.

Sverige trådte derefter ind i 30-årskrigen, og Kristian den Fjerde så med dårligt skjult misundelse sin konkurrent, Sverige, indtage den plads som protestanternes førende nation, som han havde tiltænkt Danmark. Uklog toldpolitik medførte tilsidst et brud med Sverige, der i 1643 lod general Torstenson rykke ind i Jylland.

Atter reddede flåden under Kristian den Fjerdes føring landets eksistens. En hollandsk hjælpeflåde blev slået i Lister Dyb på Jyllands vestkyst, hvorefter kongen mødte den svenske hovedflåde i det hårde slag på Kolberger Heide ved Femern, som han, skønt såret, førte til en for de danske heldig afslutning.

Fornyet hollandsk hjælp til Sverige og uheldige danske dispositioner medførte imidlertid, at Sverige gik ud af krigen som sejrherre, og efter freden i Brømsebro 1645, ved hvilken bl.a. Gotland blev afstået til Sverige, var det slut med Danmarks eneherredømme i Østersøen.

De ulykkelige svenskekrige i 1657–59 og 1659–60, der forårsagede tabet af de skånske provinser, – og enevældens indførelse i 1660 – skabte ønsket om at genopbygge en stærk flåde.



»Christianus Quintus« i slaget i Køge bugt den 1. juli 1677.

Under *Cort Adelers* og *Niels Juels* ledelse kom skibsbygningen pånyt fuldt ud på højde med den bedste udenlandske, og flåden var da også i stand til at løse de opgaver, den fik betroet, da Danmark i 1675 begyndte den skånske krig for at tilbageerobre landsdelen øst for Øresund.

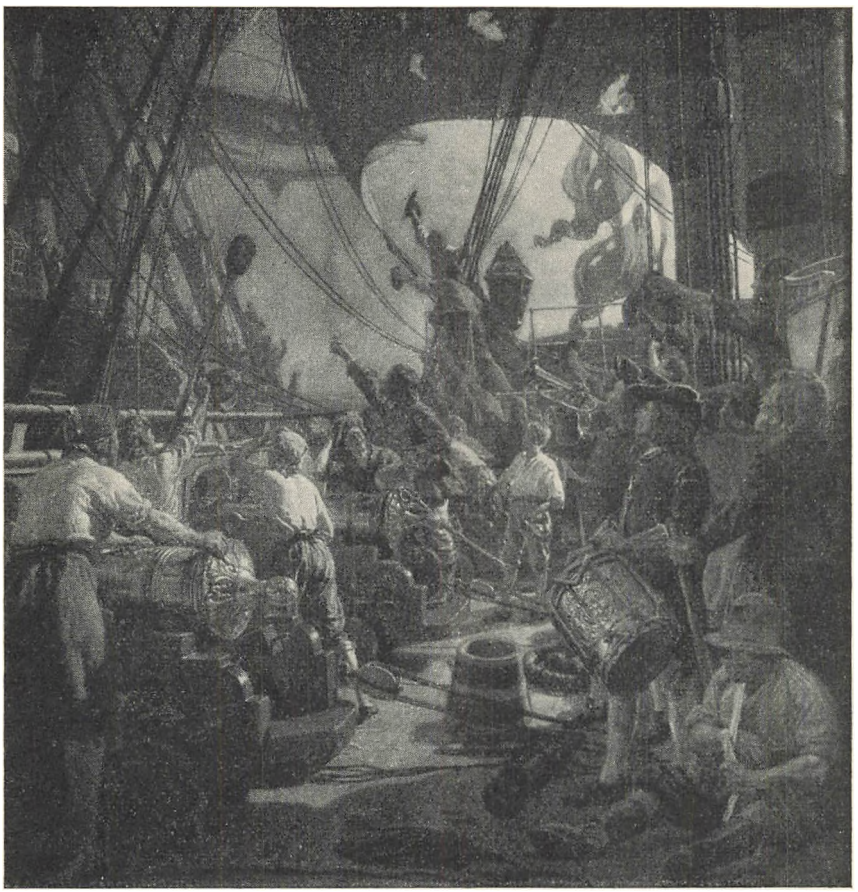
I denne krig var Holland Danmarks allierede, og derfor førtes den dansk-hollandske flåde dels af danske dels af hollandske admiraler; men kommandosproget var dansk, som det altid siden har været, selvom mange hollandske udtryk fik indpas i marinens sprog. Niels Juel førte kommandoen i det afgørende slag i Køge bugt den 1. juli 1677, i hvilket han besejrede en stærkere svensk flåde. Fra linieskibet »Christianus Qvintus« ledede han den gennembrydningsmanøvre, der var hovedårsagen til sejren. Niels Juels dygtighed i dette slag har for stedse placeret ham mellem verdens kendteste flådeførere.

Trods flådens sejre forblev Skåne ikke på danske hænder; thi Sverige var allieret med Europas dengang stærkeste stormagt, Frankrig.

Under den store nordiske krig, 1701–21, var Danmark i forbund med Rusland, Polen og Brandenburg. Krigen skulle bryde det svenske Østersøherredømme ved tilbageerobring af de skånske provinser. Krigens navnkundigste navn er Peder Wessel, der senere blev adlet for sine fortjenester under navnet *Tordenskjold,* der kendes af ethvert barn i landet. Han gjorde sig først bemærket som fregatchef i kampen mod de svenske kapere, men henimod krigens slutning opnåede han store kommandoposter og viste på disse det samme friske initiativ, vovemod og store føreregenskaber. Hans operationer i Dynekilen og Marstrand fik afgørende betydning for krigens gang. Ved den svenske fæstning Karlsten ved Marstrand gennemtvang han overgivelse ved forening af magt og list. Med kraftige ord fik han, ifølge overleveringen, kommandanten til at rømme fæstningen.

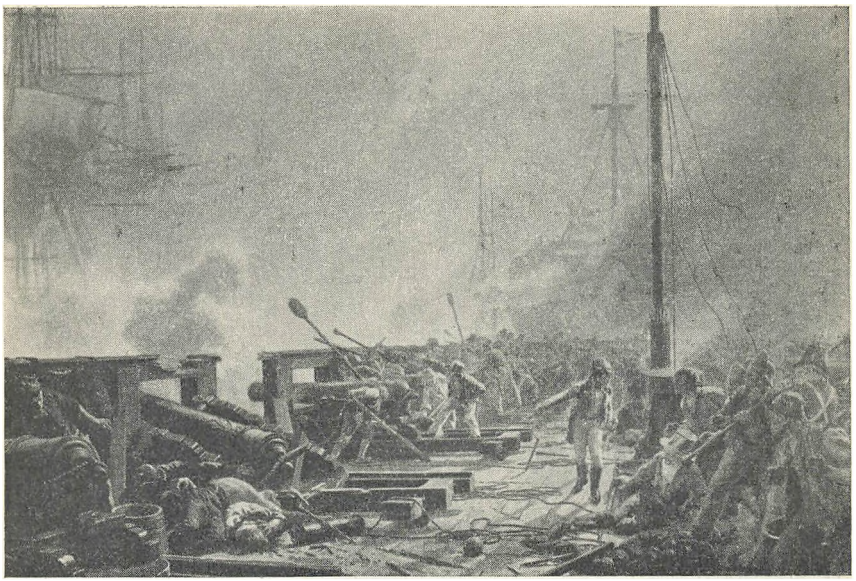
Af andre navne fra denne krig bør huskes *Ivar Huitfeldt,* der i 1710 – i et iøvrigt uafgjort slag mellem en dansk og en svensk flåde – sprang i luften med sit skib, linieskibet »Dannebrog«, det første af de skibe, der var bygget på det i 1690 anlagte nye værft på Nyholm.

I resten af 1700-tallet lykkedes det Danmark-Norge takket være en klog udenrigspolitik at holde sig uden for de mange krige, der hærgede Europa. Denne politik, der navnlig knytter sig til den ældre og den yngre Bernstorffs udenrigsministertid, støtter sig dels på et neutralitetsforbund bl.a. med Rusland, dels på tilstedeværelsen af en kraftig dansk flåde, hvoraf store dele i længere perioder blev holdt udrustede til værn for den danske søhandel.



»På kanoner og pokaler«.

England ønskede imidlertid at kontrollere al neutral skibsfart, og for at gennemføre sine krav herom og sprænge neutralitetsforbundet sendtes i 1801 en betydelig flådestyrke til Østersøen. Danmark var ikke forberedt på krig, flåden lå på dette tidspunkt uudrustet i flådens leje, og en forsvarslinie af blokskibe, d.v.s. skibe uden sejlrigning, måtte i hast udlægges i sundet fra Trekroner og sydefter. Englands berømteste admiral, Lord Nelson, angreb skærtorsdag den 2. april 1801 den danske linie, der kommanderedes af kommandør *Olfert Fischer.*



Slaget på Rheden den 2. april 1801.

Den 18-årige løjtnant *Peder Willemoes* lå med sit flådebatteri nr. 1 lige overfor Nelsons flagskib, linieskibet »Elephant«' og førte en heltemodig kamp.

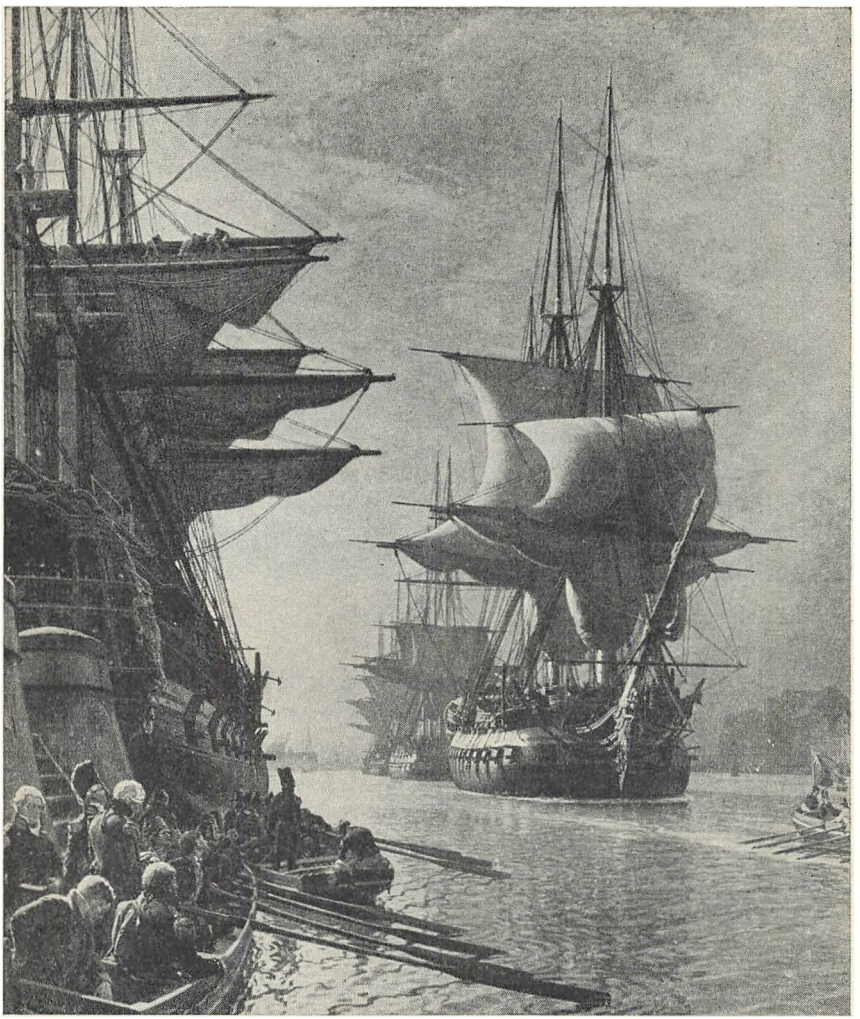
Efter et tappert forsvar blev den danske linie nedkæmpet, men for at kunne bringe sine egne hårdt medtagne skibe og de erobrede danske i sikkerhed forbi Trekroner, der endnu var i fuld kampklar stand, sendte Nelson en parlamentær til kronprinsregenten, den senere *Frederik den Sjette,* og opnåede derved at få slaget afbrudt på et for ham gunstigt øjeblik.

Ved de påfølgende forhandlinger måtte Danmark gå ind på Englands krav, men slaget på Københavns red regnes med rette for een af Nelsons hårdeste kampe og vakte i sin tid opmærksomhed verden over.

Flådens bortførelse 1807.

Napoleonskrigene medførte, at Englands opmærksomhed stadig var rettet mod den danske flåde, der, hvis Danmark sluttede sig til Napoleon, eller hvis denne med magt satte sig i besiddelse af den, ville være en trusel mod England.

For at sikre sig sendte England derfor i 1807 igen en ekspedition mod Dan-



Flådens bortførelse 1807.

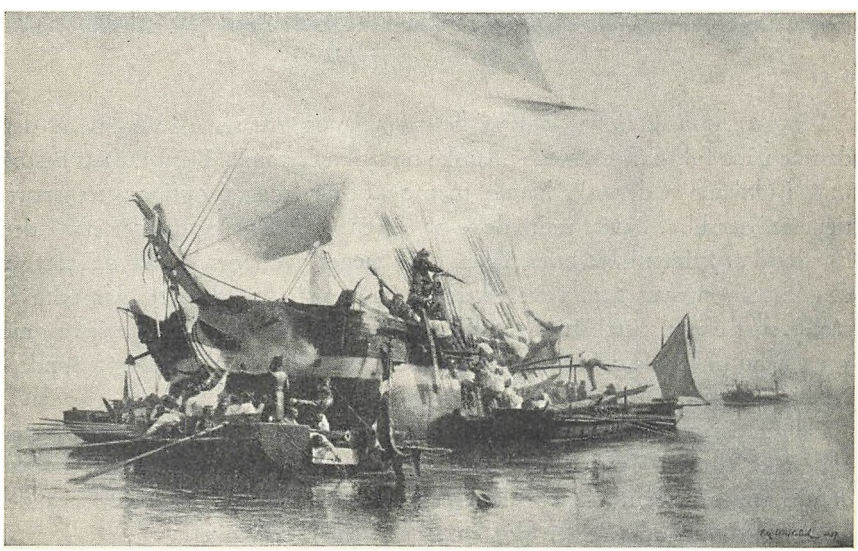
mark, men dennegang baseret på angreb fra landsiden. Den danske hær stod i Holsten for at værge sydgrænsen mod et eventuelt angreb fra Napoleon, og Københavns fåtallige garnison kunne ikke afværge en engelsk landgang og byens derefter følgende indeslutning.

En forsvarslinie af samme art som i 1801 forhindrede et bombardement fra søsiden, men fra land åbnedes et voldsomt bombardement, der i løbet af få dage tvang byen til overgivelse.

I kapitulationsbetingelserne indgik bestemmelser om flådens udlevering, og praktisk taget alt, hvad der hørte til flåden og dens udrustning, blev fjernet eller ødelagt af sejrherrerne.

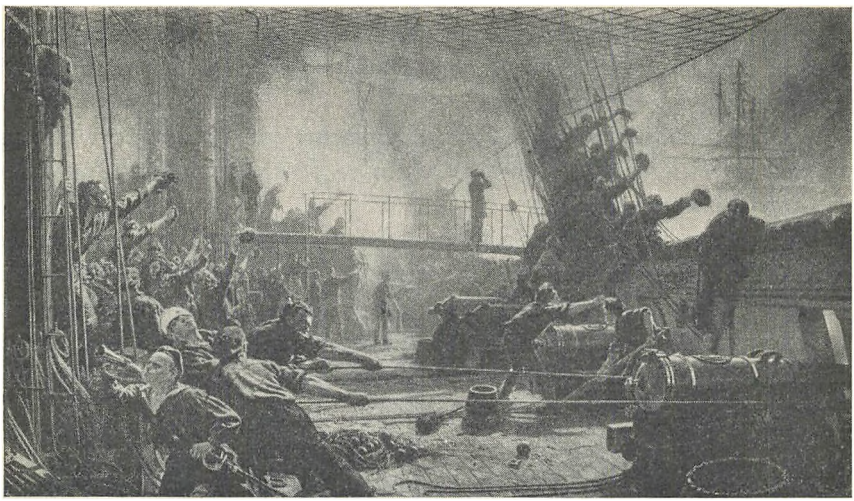
Englænderne havde sikret sig flåden, men til gengæld fik de i den danske nation uforsonlige modstandere, der i årene 1807–14 med de midler, der kunne fremskaffes, førte en energisk »lille krig« mod engelske skibe i danske farvande.

Det var særlig kanonbåde, af hvilke der under krigen byggedes over 200, der anvendtes i disse angreb. De kunne fortrinsvis sættes ind, når de engelske skibe lå stille på grund af vindforholdene.



En engelsk brig angribes af danske kanonbåde.

Mange tapre bedrifter udførtes i denne periode, men nogen betydning for krigens udfald kunne de ikke få. Napoleons fald trak Danmark med, og i 1814 skiltes den dansk-norske marine efter mere end 300 års samhørighed.



»Schwarzenberg« brænder!

I krigen mod de slesvig-holstenske oprørere og Preusen i 1848–50 var den danske flåde fuldstændig herre i danske og tyske farvande. Dens indsats bestod mest i blokade af de tyske havne, men også i den meget vigtige søtransporttjeneste, der bl.a. havde indflydelse på sejrene ved Bov og Fredericia. I den første tid af krigen i 1864 var flåden også meget overlegen og havde stort set de samme opgaver som i treårskrigen. Tilkomsten af pansret, dampdrevet materiel, f.eks. panserbatteriet »Rolf Krake«, gjorde, at flåden i højere grad var i stand til at yde effektiv støtte til hæren ved flankeoperationer på Sønderjyllands østkyst.

Danmarks modstandere var – foruden Preussen – den daværende stærke flådemagt Østrig. To østrigske skruefregatter, forstærket med tre preussiske dampkanonbåde kom, som forløbere for en større østrigsk flåde til farvandet omkring Helgoland, og der blev kamp her den 9. maj 1864.

Efter 2 timers kamp lykkedes det den danske styrke – skruefregatterne »Niels Juel« og »Jylland« samt skruekorvetten »Heimdal« – ført af orlogskaptajn *Edouard Suenson* – at skyde det østrigske flagskib »Schwarzenberg« i brand, hvorefter østrigerne og preusserne søgte tilflugt på neutralt (engelsk) territorium. (Helgoland var i 1814 af Danmark afstået til England). Kampen blev ikke genoptaget, og det kom på grund af våbenstilstand ikke til yderligere søkrigsoperationer.

1. verdenskrig.

Under første verdenskrig 1914–18 udførte flåden, der rådede over et dengang godt og moderne materiel, neutralitetsbevogtning i alle vore farvande og foretog i forbindelse hermed udlægning af miner bl.a. i Storebælt.

Den hurtige udlægning af denne minespærring var af stor betydning for Danmarks stilling i krigens første kritiske dage.

Men også på anden måde bidrog flådens personel til at holde krigens virkninger så fjernt som muligt fra befolkningen. Minehold uskadeliggjorde ialt ca. 12.000 miner.

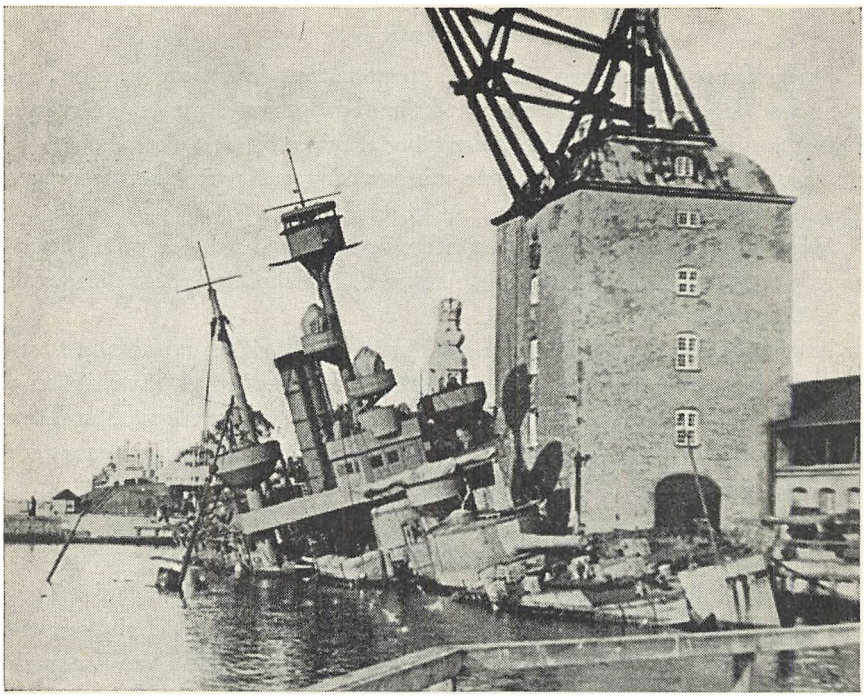
Efter krigen skulle både danske og fremmede minefelter ryddes, og i forbindelse hermed indtraf en minesprængning af torpedobåden »Sværdfisken«. Ved første verdenskrigs afslutning blev det fra alle sider anerkendt, at flåden havde gjort sin pligt og løst sine opgaver, og en varm tak herfor fremsattes i den danske rigsdag.

2. verdenskrig.

I tillid til folkeforbundets evne til at bevare freden og på grund af de vanskelige økonomiske forhold i mellemkrigsårene blev flådens materiel og personel forsømt, og da den anden verdenskrig brød ud i 1939 var Danmark dårligt rustet til at værne sin neutralitet.

Minespærringer blev udlagt, og en sikringsstyrke forsøgt samlet, men talrige bevogtningsopgaver medførte en spredning af styrkerne, og ved tyskernes overfald den 9. april 1940 kom flåden efter regeringens bestemmelse ikke til anvendelse.

Under første del af besættelsen fortsattes flådens arbejde med minestrygning, mineuskadeliggørelse og uddannelse i begrænset omfang. I 1941 gennemtvang tyskerne udleveringen af 6 torpedobåde, og i løbet af sommeren 1943 blev forholdet til besættelsesmagten således, at man fra dansk side måtte afvente et tysk kup, der ville sætte værnene ud af spillet. Søværnets chef, *viceadmiral Vedel,* ønskede dog under ingen omstændigheder, at flere danske skibe skulle falde i tyskernes hænder, og da krisen den 28. august blev akut, besluttede han at lade samtlige skibe under kommando sænke eller ødelægge, for så vidt de ikke i overensstemmelse med tidligere udgivne direktiver kunne nå svensk havn.



»Peder Skram« under mastekranen den 29. august 1943.

Natten til den 29. august kom det ventede tyske overfald. På Holmen lykkedes det fuldstændig at gennemføre skibenes ødelæggelse, men i provinshavnene blev enkelte minestrygere o.lign. taget ved overrumpling.

Artilleriskibet »Niels Juel« blev angrebet af tyske luftfartøjer med bomber og maskingeværer ud for Hundested. Det blev derefter sat på grund ved Nykøbing S. og ødelagt af sin egen besætning. Flere mindre fartøjer nåede svenske havne.

Befalingsmænd og menige blev en tid holdt internerede. Efter hjemsendelsen trådte efterhånden størstedelen af søværnets faste personel og mange af reserven aktivt ind i modstandsbevægelsen. En del blev sendt eller rejste til Sverige, og adskillige af disse nåede derfra til England, hvor ca. 25 officerer til krigens afslutning gjorde tjeneste som reserveofficerer sammen med mange andre befalingsmænd og menige.

Men den største indsats på søen for Danmarks sag blev dog udført af handels-

flådens folk, hvoraf mange fra den 9. april 1940 og til krigens endelige afslutning i 1945 sejlede under allieret flag.

Det personel, der forblev i Sverige, formerede en dansk flotille, der skulle samarbejde med den der af hæren oprettede brigade under dennes eventuelle overførelse til Danmark.

Efter 2. verdenskrig.

Efter befrielsen den 5. maj 1945 begyndte en genopbygningstid for søværnet, der endnu langt fra er afsluttet.

Ved indkøb i England og ved færdigbygning på Orlogsværftet af enheder, der var påbegyndt før den 29. august 1943, fremskaffedes krigsmateriel, hvorved man blev i stand til at uddanne personel af alle grader. Danmarks tilslutning til Atlantpagten i 1949 og de i 1951 vedtagne forsvarslove har skabt en ny baggrund for genopbygningen, og i samarbejde med andre atlantmagters flåder uddannes søværnets personel nu til sammen med disse at imødegå ethvert forsøg på at bryde den fred, hvis bevarelse gennem historien har været dansk forsvars mål.

Rids af den frivillige indsats i forsvaret.

Ser man tilbage på Danmarks historie, vil man lægge mærke til, at det egentlig ikke er så overvældende mange gange, man kan opregne perioder af flere på hinanden følgende slægtled, hvor Danmark ikke har været i krig eller ikke har måttet være forberedt på, at krige eller truende forhold imellem andre lande skulle medinddrage os i et væbnet opgør.

Dette behøver naturligvis ikke at være ensbetydende med, at også fremtiden vil forme sig således, men sålænge der blot er mulighed for, at Danmark kan komme til ved våbenmagt at skulle hævde sin stilling og sin ret som selvstændig nation, er det gavnligt at drage lære af historien. En faktor i vor historie er den kendsgerning, at havet skiller – og havet forener.

Forsvaret ved vor landegrænse har gentagne gange været løbet over ende, men når vor flåde ikke har været sat ud af spillet, har fjenden ikke derved kunnet fremtvinge en militær afgørelse på krigen ved en erobring af regeringssædet. Det har i så fald i reglen været politiske eller økonomiske forhold, der i den sidste ende har været de bestemmende.

Havet forener også. Som et af de lysende eksempler i vor historie står udfaldet fra Fredericia 6. juli 1849, der blev muliggjort ved, at flåden i dagene

forinden havde overført styrker fra Als og fra Helgenæs til byen. Til kampens heldige udfald bidrog flåden ved at gribe ind mod fjendens fløje ved Randsfjord og ved Skærbæk og derved hindre hans retræte.

Vel er krigsmidlerne ændret og krigsførelsen underkastet en særlig udvikling, men det har og vil stadig have gyldighed, at for at kunne bevare sin selvstændighed og forsvare det, der er En dyrebart, må der eksistere en vilje til indsats og en forståelse af et nødvendigt samarbejde mellem de midler, der kan indsættes, en gensidig forståelse af de enkelmidlers virkemuligheder og af deres begrænsning.

Der er en væsens-forskel imellem krigsførelse til lands og krigsførelse til søs. I sin yderste konsekvens besidder den gående soldat med en kniv eller en klaverstreng to vigtige faktorer i krigsførelsen: et våben og bevægeligheden. Dertil er der på landjorden talrige muligheder for igennem skjult optræden at bringe våbnet i anvendelse. Ligeledes er der på landjorden store muligheder for at øge kampkraften, ved at ligesindede samler sig gruppevis. Kampen foregår midt i folket, og er værneviljen til stede, er der mulighed for at improvisere lokale rejsninger imod fjenden. Det er set adskillige gange igennem historien, at sådanne lokale rejsninger har været grundlaget for dannelsen af frivillige korps – snaphaner, gønger, skyttekorps, sidst har vi set dannelsen af de forskellige grupper, der under den samlede betegnelse modstandsbevægelsen gjorde sit for at kæmpe for Danmarks frihed.

Lidt anderledes er det på søen, hvor bevægelighed kræver et skib, og hvor det er overordentlig vanskeligt at gøre sig gældende med primitive våben. Forøgelse af kampkraften ved at samle skibe i grupper er for den ikke professionelle søkriger ulig sværere, end gruppedannelsen på landjorden. Samling på frivillig basis af en kampkraftig egentlig flåde har ikke været set, men værneviljen har alligevel ikke manglet hos søens folk. Det enkelte skibs besætning er jo i sig selv en kampgruppe, og i tidligere tider har handelsskibene måttet være beredt til i selvforsvar at afslå angreb fra sørøvere og var derfor i reglen armeret med let skyts.

Offensiv søkrig ført af frivillige har igennem tiderne været ført mest som strandhugst på nære fjendtlige kyster – i nutiden ville man vel kalde det commandoraids – eller i form af kaperi, der nok groft betegnet kan betragtes som en art autoriseret sørøveri overfor fjendens handelsskibe, men som også medførte kampe med fjendens orlogsskibe. Sidste gang kapersystemet var i funktion herhjemme, var under kanonbådskrigen 1807–14, hvor det var

ganske effektivt og ikke alene generede den fjendtlige søfart, men også skaffede en kærkommen tilvækst til den danske flåde i form af erobrede skibe.

Den frivillige deltagelse i søkrigen har måske sit mest lysende eksempel i slaget på Reden, hvor frivillige i land trængtes for at komme om bord i de danske skibe som erstatning for de faldne. Befolkningen i land har jo ellers normalt ikke lejlighed til at overvære søkrigens kampe, men her blev der mulighed for at give søkrigerne den opmuntrende støtte, det er at vide, at man kæmper med sine landsmænds direkte medleven i kampen og med deres sympati.

Bevægeligheden på søen var afhængig af flydende materiel.

For at overkomme det vanskelige spørgsmål: Tilvejebringelse af materiel, blev på Chr. IV's tid de store oversøiske handelskompagnier opmuntret til at bygge deres skibe som defensionsskibe, der, når de havde fået kanonerne bragt op fra lasten, kunne indtage deres plads i kamplinien sammen med de regulære orlogsskibe. Så sent som i slaget på Reden indgik defensionsfregatten »Hjælperen« og ostindiefareren »Charlotte Amalie« i den danske defensionslinie syd for Trekroner.

Under kanonbådskrigen gav den frivillige indsats i søkrigen sig foruden i kaperiet udslag i den enestående offervilje, hvormed befolkningen stillede midler til rådighed for fremskaffelse af kanonbåde: Byer, laug, handelshuse, vennekredse og enkeltpersoner skænkede enten en hel båd eller midler til hjælp til bygning af en båd. Bådene fik ofte navn efter eller af giveren, således f.eks. »Hans Peter«, »Urtekræmmerlauget«, »Hvedholm«, »Jægersborg«, »De 8 Venner«, »Sejr eller Død«.

Også under krigen 1848–50 blev der fra privat side stillet fartøjsmateriel til rådighed for søværnet, og undervandsbåden »2.den April« blev bygget for midler tilvejebragt ved offentlig indsamling i 1913.

Har der end således igennem tiderne ofte været mulighed for at føre søkrig ved frivillig støtte, har dette dog – vel væsentligst på grund af søkrigens hele karakter – ikke givet sig udslag i en dannelse af større egentlige korps, som det har været tilfældet for landkrigens vedkommende. Der har højest været tale om bådelaug, dannet i farens stund og opløst når faren var borte.

Den første spire til et i fredstid oprettet egentligt korps til støtte for søværnet er motorbådsforeningen, der i 1926 stiftedes af folk med interesse for søen og søværnet, og som stillede private fartøjer med besætning til rådighed. Igennem flere år deltog disse fartøjer i en række af søværnets øvelser, ligesom

man efter de indvundne erfaringer tegnede og søgte at få interesserede civile til, til privat brug, at bygge en bådtype, der ansås for egnet til løsning af de opgaver, der af søværnet kunne pålægges dette materiel. I den henseende havde man en retningslinie fra 1. verdenskrig, hvor England indrangerede alle private lystfartøjer til efter deres ydeevne at forrette observationstjeneste, depechetjeneste og endog mineudlægning og undervandsbådsjagt med dybdebomber.

Efter 2. verdenskrig – hvor iøvrigt talrige private engelske motorbåde deltog ved evakueringen af Dunkerque – følte det naturligt herhjemme, at lade besættelsestidens modstandsbevægelse danne baggrund for opbygning af et permanent frivilligt korps – hjemmeværnet – og lige så klart som en sådan korpsdannelses værdi for hæren måtte erkendes, ligeså klart måtte det erkendes, at søværnet havde behov for et maritimt hjemmeværn til løsning af særlige opgaver.

Motorbådsforeningens øvelser med søværnet har ikke været forgæves. Mange erfaringer blev gjort, som har været nyttige for opbygningen af det maritime hjemmeværn. Men krigsførelsen til søs har udviklet sig således, at et nok så storslået privat initiativ ikke magter alene hverken at fremskaffe det fornødne materiel eller at erhverve den fornødne træning til at kunne yde en virkelig hjælp til søværnet. Deltagelse i søkrigsførelse kan ikke improviseres i farens stund alene på basis af en spontan kampvilje. Der kræves en forberedelse og træning under kyndig professionel vejledning. Sker dette, så er der til gengæld mulighed for løsning af mange opgaver, som kræver at blive løst og som – hvis et maritimt hjemmeværn ikke eksisterede – ville belaste den egentlige orlogsflåde til skade for løsningen af større opgaver.

Hjemmeværnstanken bygger på muligheden af en hurtig indsats og på den lokalt kendte mands forståelse af at udnytte enhver forsvarsmulighed på hans hjemegn. For det maritime hjemmeværn gælder det i særlig grad at drage nytte af et lokalt farvandskendskab og for søværnet at tildele det maritime hjemmeværn opgaver, som med udbytte kan forventes løst af det fartøjsmateriel, som kan udnyttes af det maritime hjemmeværn.

Fremskaffelsen af fartøjsmateriel er gået langsomt. Personelmangel inden for søværnet har gjort det vanskeligt at stille de tilstrækkelige kræfter til rådighed for vejledning og træning. Ikke mindst har de forandringer, som krigens vilkår har undergået, nødvendiggjort, at der måtte ske en afklaring af, hvilke opgaver søværnet kunne byde det frivillige personel og dets far-

tøjer. Det maritime hjemmeværn har derfor måttet friste den skæbne at have haft en langsommere udvikling end det øvrige hjemmeværn. Der har dog efter en foreløbig planlægning været arbejdet i flotillerne, og erfaringerne fra dette arbejde er med til at give grundlaget for de endelige retningslinier for det maritime hjemmeværns anvendelse og personellets uddannelse.



ATLANTPAGTEN

Den nordatlantiske traktat eller Atlantpagten danner grundlaget for et forsvarsforbund, indgået i april 1949 i Washington mellem: Belgien, Canada, Danmark, Frankrig, Island, Italien, Luxembourg, Holland, Norge, Portugal, Storbritannien og U.S.A. Senere har Grækenland og Tyrkiet tiltrådt traktaten, således at Den Nord-Atlantiske-Traktats Organisation (NATO) fra februar 1952 omfatter 14 lande.

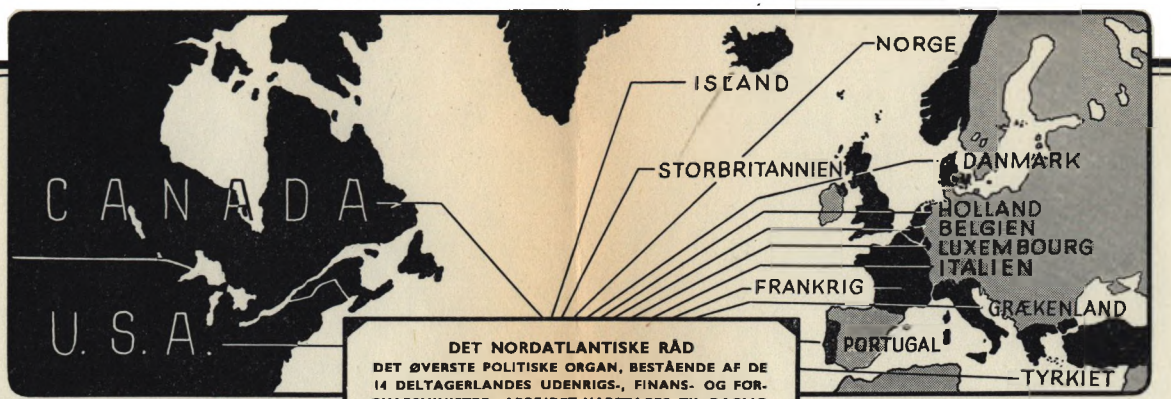
Atlantpagtens formål er at værne om medlemlandenes frihed og selvstændighed og at medvirke til opretholdelse af freden ved gennem en samling af medlemlandenes forsvarsstyrker at forebygge angreb. Traktaten er således i overensstemmelse med De forenede Nationers pagt, som giver nationerne ret til enkeltvis eller samlet at iværksætte forsvarsforanstaltninger mod angreb fra andre staters side. NATO-området er inddelt i to hovedområder, nemlig det europæiske kontinent med omgivende kystfarvande og det atlantiske ocean med tilhørende øgrupper. Den øverstkommanderende for det *europæiske område* (SACEUR) har sit hovedkvarter i Paris. Dette område er underinddelt i en nordlig, en central og en sydlig region. Danmark tilhører nordregionen, hvis chef har sit hovedkvarter i Oslo. Han har gennem de ham underlagte chefer (se diagrammet næste side) den direkte kommando over de NATO-styrker, der bliver tildelt nordregionen – herunder danske land-, flåde- og luftstyrker.

Den øverstkommanderende for *oceanområdet* (SACLANT) har sit hovedkvarter i Norfolk, Virginia, U.S.A. Dette område er også underinddelt i områder og ø-kommandoer, hvoraf to er danske, nemlig Grønland og Færøerne, hvor henholdsvis chefen for Grønlands kommando og chefen for Færøernes marinedistrikt indgår i NATO-kommandosystemet som »Island commanders« for de danske og allierede styrker, som måtte opholde sig indenfor deres område.

For at sikre et godt samarbejde mellem styrkerne (såvel SACEUR's som SACLANT's) fra de forskellige nationer afholdes der hyppigt NATO-øvelser, ligesom de 14 nationer allerede i fredstid arbejder efter såvel taktiske som signalmæssige fælles regler.

For Danmarks vedkommende, såvel som for de øvrige NATO-nationer, betyder deltagelsen i Atlantpagten, at de danske værn i tilfælde af angreb ikke vil stå alene, men vil få hjælp af allierede NATO-styrker.

ATLANTPAGTEN



Angiver permanent arbejdende Organer.

DET NORDATLANTISKE RÅD
DET ØVERSTE POLITISKE ORGAN, BESTÅENDE AF DE 14 DELTAGERLANDES UDENRIGS-, FINANS- OG FORSVARSMINISTRE. ARBEJDET VARETAGES TIL DAGLIG AF EN FAST REPRÆSENTANT FOR HVERT LAND
NORTH ATLANTIC COUNCIL

PLANLÆGNINGSUDVALG FOR OCEANSKIBSFART

PLANLÆGNINGSUDVALG FOR EUROPÆISK LANDTRANSPORT

SEKRETARIATET
STAB AF CIVILE EMBEDSMÆND TIL HJÆLP FOR RÅDET
SECRETARIAT

MILITÆRKOMITEEN
ØVERSTE MILITÆRE ORGAN, BESTÅENDE AF EN MILITÆR CHEF FOR HVERT LAND, FOR DANMARK FORSVARSCHEFEN. MØDE 2–3 GANGE ÅRLIGT
MILITARY COMMITTEE

DEN STÅENDE GRUPPE
BESTÅR AF OFFICERER FRA STORBRITANNIEN, FRANKRIG OG U.S.A., VARETAGER DET DAGLIGE MILITÆRE ARBEJDE EFTER MILITÆRKOMITEENS DIREKTIVER
STANDING GROUP

MILITÆRREPRÆSENTANTERNES KOMITE
BESTÅR AF MILITÆRREPRÆSENTANTER FOR MEDLEMMERNE AF MILITÆRKOMITEEN, SAMARBEJDER MED DEN STÅENDE GRUPPE
MILITARY REPRESENTATIVES COMMITEE

NATO FORSVARSKOLLEGIUM

MILITÆRT STANDARDISERINGSUDVALG

KOMMUNIKATIONSKOMITEER FOR EUROPA

AERONAUTISK FORSKNINGSGRUPPE

RÅDGIVENDE GRUPPE FOR LUFTTRANSPORT

CANADA - U.S. REGIONAL PLANLÆGNINGSGRUPPE

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR DET ATLANTISKE OCEANS OMRÅDE (SACLANT)

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR DE ALLIEREDE STYRKER I EUROPA (SACEUR)

KANALKOMITE

KANALKOMMANDO
FLÅDE
MARITIMT LUFTVÅBEN

EVENTUELLE KOMMANDOER

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR NORDEUROPA

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR CENTRALEUROPA

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR SYDEUROPA

ØVERSTKOMMANDERENDE FOR MIDDELHAVET

ØVERSTKOMMANDERENDE LANDSTYRKE, NORGE

ØVERSTKOMMANDERENDE LANDSTYRKE, DANMARK

ØVERSTKOMMANDERENDE LUFTSTYRKE, NORDEUROPA

ØVERSTKOMMANDERENDE FLÅDESTYRKE, NORDEUROPA

De øverstkommanderende for Centraleuropa, Sydeuropa og Middelhavet har underlagte stabe på tilsvarende måde som den øverstkommanderende for Nordeuropa.

Joh

Den øverste politiske myndighed indehaves af *rådet* af ministre, som i det daglige arbejde bistås af et civilt *sekretariat.*

Militære organer udarbejder efter rådets anvisninger almindelige strategiske og tekniske direktiver til de øverstkommanderende, der har ansvaret for de tildelte NATO-styrkers uddannelse, organisation og ledelse i overensstemmelse med de beføjelser, der er givet dem af de forskellige nationer.



Landgang under NATO-øvelse.

Forsvarets organisation.

Forsvarets øverste ledelse
er fastsat ved »Lov om forsvarets ordning« af 27. maj 1950 med ændringer ifølge lov af 31. maj 1951 og lov af 31. marts 1952.

Hans Majestæt Kongen
er højstbefalende over forsvaret.

Forsvarsministeren
er øverste ansvarlige myndighed for forsvarets anliggender. Han administrerer hær, søværn, flyvevåben og hjemmeværn gennem forsvarsministeriet, hvis embedsmænd dels er civile, dels militære.

Forsvarschefen,
der er general eller admiral, er over for forsvarsministeren ansvarlig for værnenes uddannelse og brugbarhed til forsvar samt for, at beredskab og forsvarsplaner tilrettelægges efter de givne direktiver.

Forsvarsstaben,
der omfatter personel af alle tre værn, assisterer forsvarschefen med det grundlæggende stabsarbejde vedrørende landets forsvar.

Forsvarsstyrelsen,
der skal bistå forsvarsministeren i samarbejdet mellem de tre værn, består af forsvarschefen, chefen for søværnet, chefen for hæren, chefen for flyvevåbnet samt chefen for forsvarsstaben.

FORSVARETS ORGANISATION



HANS MAJESTÆT KONGEN

FORSVARSMINISTEREN
MED FORSVARSMINISTERIUM

FORSVARSCHEF
MED FORSVARSSTAB

FORSVARSSTYRELSEN



HÆREN



SØVÆRNET



FLYVE-
VÅBNET



HJEMMEVÆRNET

SØVÆRNET

Søværnets ordning

er baseret på lov nr. 276 af 18. juni 1951 om forsvarets ordning. Efter denne lov er søværnets hovedbestanddele:

1. søværnskommandoen og andre overordnede kommandoorganer,
2. flåden med tilhørende basistjeneste,
3. kystbefæstningen og
4. skolerne.

Søværnets fredsinddeling

er fastsat på basis af ovennævnte lov, og de enkelte bestanddele er følgende:

Søværnskommandoen, der omfatter

chefen for søværnet, der har den direkte kommando over søværnet.

Søværnsstaben, der assisterer chefen for søværnet med forberedelse, planlægning og ledelse af landets forsvar til søs.

I søværnskommandoen indgår desuden cheferne for de forskellige tekniske institutioner.

Flåden, d.v.s. det egentlige krigsskibsmateriel, der normalt hører under kystflåden, samt skibe til særlige formål.

Kystflåden er direkte underlagt søværnskommandoen og opdeles i følgende afdelinger af flådens krigsskibsmateriel:

Skibsafdelingen, – fregatter, u-bådsjagere og patrouillefartøjer.

Torpedobådsafdelingen, – kystjagere og motortorpedobåde med tilhørende tendere, depotskib.

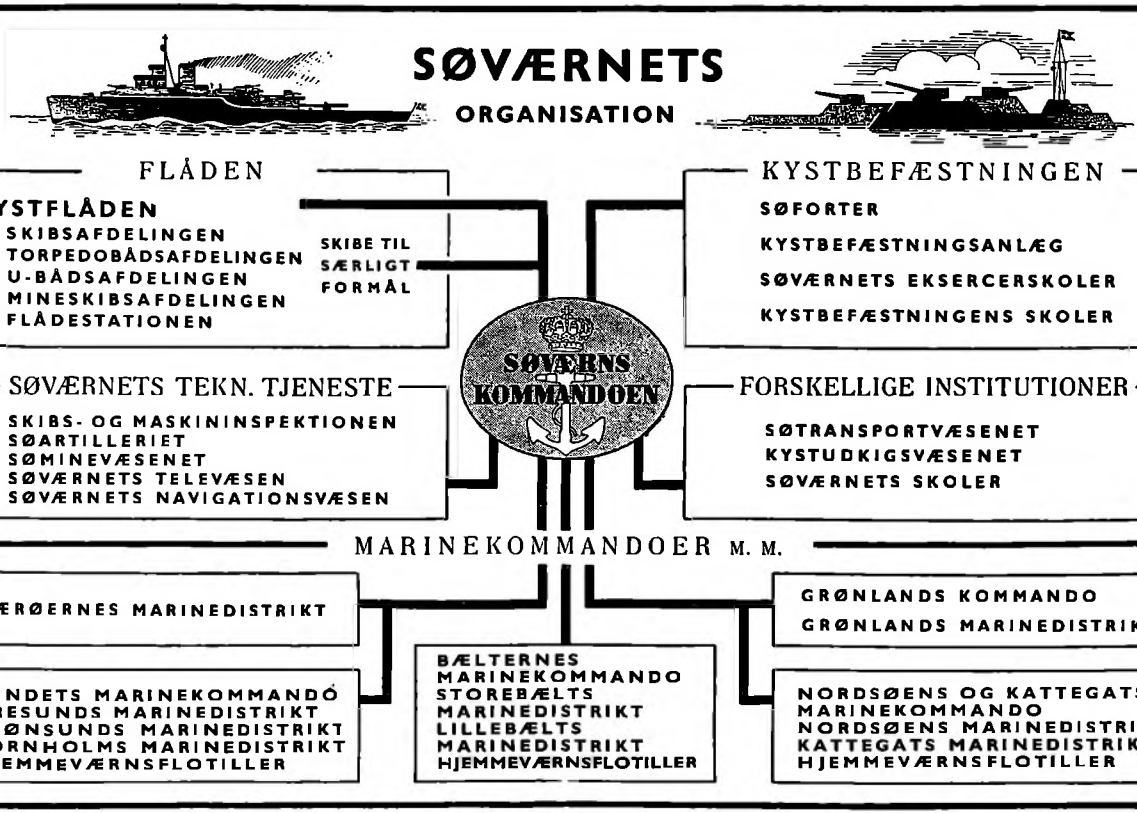
U-bådsafdelingen, – u-både med tilhørende moderskib, depotskib.

Mineskibsafdelingen, – minelæggere og minestrygere med dertil hørende hjælpefartøjer.

Chefen for kystflåden, der tillige er flådeinspektør, har kommandoen over det til afdelingerne hørende personel og materiel. Han har ansvaret for dette personels krigsmæssige uddannelse og for skibsmateriellets beredskab.

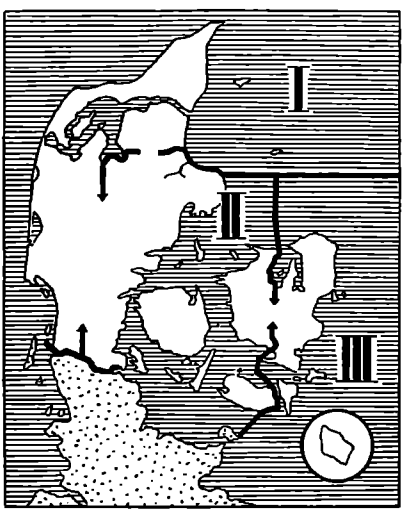
Til kystflåden hører endvidere

flådestationen, der er hovedbasis for søværnet og omfatter Holmen med de derværende anlæg m.v., der ikke er underlagt andre institutioner.


SØVÆRNETS
ORGANISATION
FLÅDEN
KYSTFLÅDEN
SKIBSAFDELINGEN
TORPEDOBÅDSAFDELINGEN
U-BÅDSAFDELINGEN
MINESKIBSAFDELINGEN
FLÅDESTATIONEN
SKIBE TIL SÆRLIGT FORMÅL
KYSTBEFÆSTNINGEN
SØFORTER
KYSTBEFÆSTNINGSANLÆG
SØVÆRNETS EKSERCERSKOLER
KYSTBEFÆSTNINGENS SKOLER
SØVÆRNS KOMMANDOEN
SØVÆRNETS TEKN. TJENESTE
SKIBS- OG MASKININSPEKTIONEN
SØARTILLERIET
SØMINEVÆSENET
SØVÆRNETS TELEVÆSEN
SØVÆRNETS NAVIGATIONSVÆSEN
FORSKELLIGE INSTITUTIONER
SØTRANSPORTVÆSENET
KYSTUDKIGSVÆSENET
SØVÆRNETS SKOLER
MARINEKOMMANDOER M. M.
FÆRØERNES MARINEDISTRIKT
GRØNLANDS KOMMANDO
GRØNLANDS MARINEDISTRIKT
SUNDETS MARINEKOMMANDO
ØRESUNDS MARINEDISTRIKT
GRØNSUNDS MARINEDISTRIKT
BORNHOLMS MARINEDISTRIKT
HJEMMEVÆRNSFLOTILLER
BÆLTERNES MARINEKOMMANDO
STOREBÆLTS MARINEDISTRIKT
LILLEBÆLTS MARINEDISTRIKT
HJEMMEVÆRNSFLOTILLER
NORDSØENS OG KATTEGATS MARINEKOMMANDO
NORDSØENS MARINEDISTRIKT
KATTEGATS MARINEDISTRIKT
HJEMMEVÆRNSFLOTILLER

Chefen for flådestationen er kommandant for Holmens område, og som sådan påhviler det ham at lede Holmens sikring og forsvar samt at påse, at skik og orden opretholdes inden for området.
Under chefen for flådestationen sorterer bl.a. søværnets kaserne, fjernkendingsskolen, ordenstjenesten, brandtjenesten, motorkøretøjstjenesten m.fl.

Kystbefæstningen omfatter søforter, kystbefæstningsanlæg, søværnets eksercerskole m.v. Chefen for kystbefæstningen er tillige kystbefæstningsinspektør.



I. Nordsøens og Kattegats marinekommando.

II. Bælternes marinekommando.

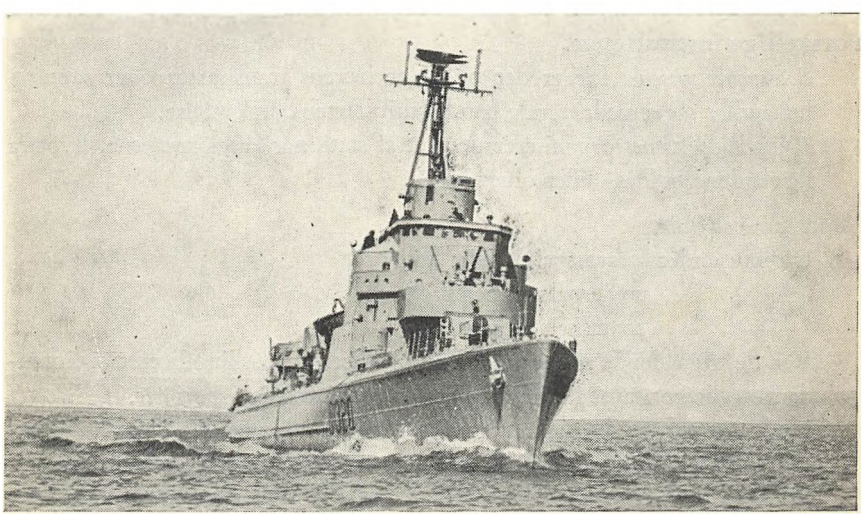
III. Sundets marinekommando.

Marinekommandoer og -distrikter.

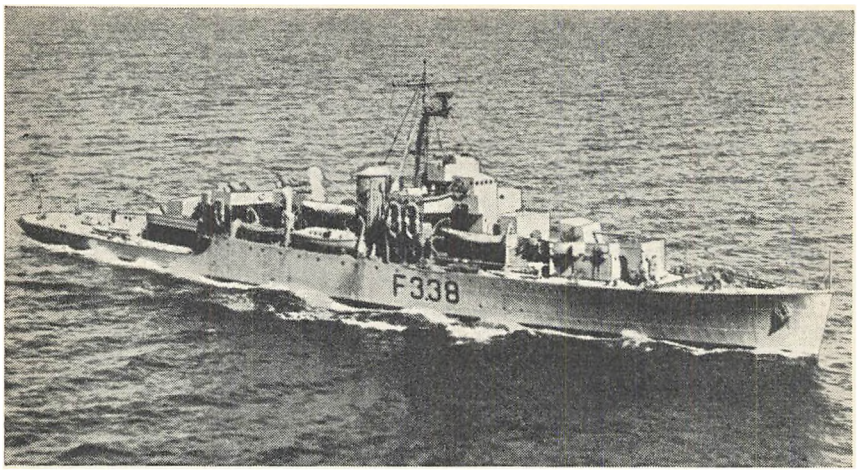
Landet er inddelt i marinekommandoer, der igen er inddelt i marinedistrikter. Desuden findes der Grønlands kommando samt Grønlands og Færøernes marinedistrikter.
Et marinedistrikts opgaver er bl.a. mineeftersøgning, mineuskadeliggørelse, bevogtnings- og patrouilletjeneste på søen og ved sømilitære anlæg, udkigs- og meldetjeneste, samarbejde med civile og landmilitære myndigheder m.m.

Søværnets tekniske tjeneste.

Skibs- og maskininspektionen varetager det skibsbygningsmæssige og maskinelle tilsyn med søværnets skibe og sørger for vedligeholdelse, reparation og eventuelle nybygnings- og ombygningsarbejder. Disse arbejder udføres normalt på orlogsværftet, men kan også udføres på civile værfter.
Søartilleriets virksomhed består i fremstilling, anskaffelse og vedligeholdelse af skydevåben og ildledelsesmateriel, udvikling af principper for skydning samt bedømmelse af afholdte skydninger.
Arsenalet er opbevaringssted for flådens artillerigods.
Under søartilleriet findes artilleriskolen »Sjællands Odde«.
Søminevæsenet sørger for fremstilling, anskaffelse og vedligeholdelse af mine-, torpedomateriel m.v.
Søværnets televæsen ordner fremstilling, anskaffelse og vedligeholdelse af søværnets radio-, radar-, sonar-, ekkolod-, decca-, loran-, samt projektørmateriel.
Under televæsenet findes signalskolen, hvor værnepligtige og frivilligt personel uddannes til radiotelegrafister samt oplæres i betjening af materiellet. Endvidere radar- og sonarskole for uddannelse og oplæring af personel i brugen af dette materiel.



Kystjageren »Huitfeldt«.



»Holger Danske«. Længde: 92 m. Tonnage: 1500 t. Fart: 19 knob. Søsat: 1943. Besætning: 170 md. Armering: 2 stk 12,7 cm pk. 10 stk. maskinsk.

Søværnets navigationsvæsen indkøber og har tilsyn med flådens navigationsmateriel. Det virker endvidere som prøve- og justerkammer for alle kompasser og lanterner, der anvendes i den civile danske skibsfart. Under navigationsvæsenet findes søværnets kampinformationsskole.

Forskellige institutioner.

Søtransportvæsenet forbereder og leder hærens transporter over søen og behandler sager vedrørende handelsskibsfartens beskyttelse.

Kystudkigsvæsenet organiserer det net af stationer langs kysterne, hvorfra farvandene holdes under observation.

Søværnets skoler.

Direkte under forsvarsministeriet henhører

søværnets officersskole og
søværnets fenrikskole.

Ved de pågældende skoler uddannes søofficerer, maskinofficerer og intendanturofficerer samt fenriker indenfor de forskellige specialer.

Under søværnet henhører iøvrigt: Søværnets reserveofficersskole, søværnets sergent- og korporalskole, søværnets mathskole, søværnets dykkerskole samt en række specialskoler under de resp. specialtjenesteinspektører.

HÆREN

Hærens ordning.

Hærens hovedbestanddele er:

1. hærkommandoen og andre overordnede kommandoorganer,
2. fodfolket,
3. pansertropperne,
4. artilleriet,
5. ingeniørtropperne,
6. telegraftropperne,
7. forsyningstropperne og
8. skolerne.

Hærens fredsinddeling.

Chefen for hæren har den direkte kommando over hæren. Det landmilitære forsvar af Sjælland og Lolland-Falsters øgruppe og det landmilitære forsvar vest for Storebælt ledes af henholdsvis østre og vestre landsdelskommando. Hertil kommer Bornholms region.

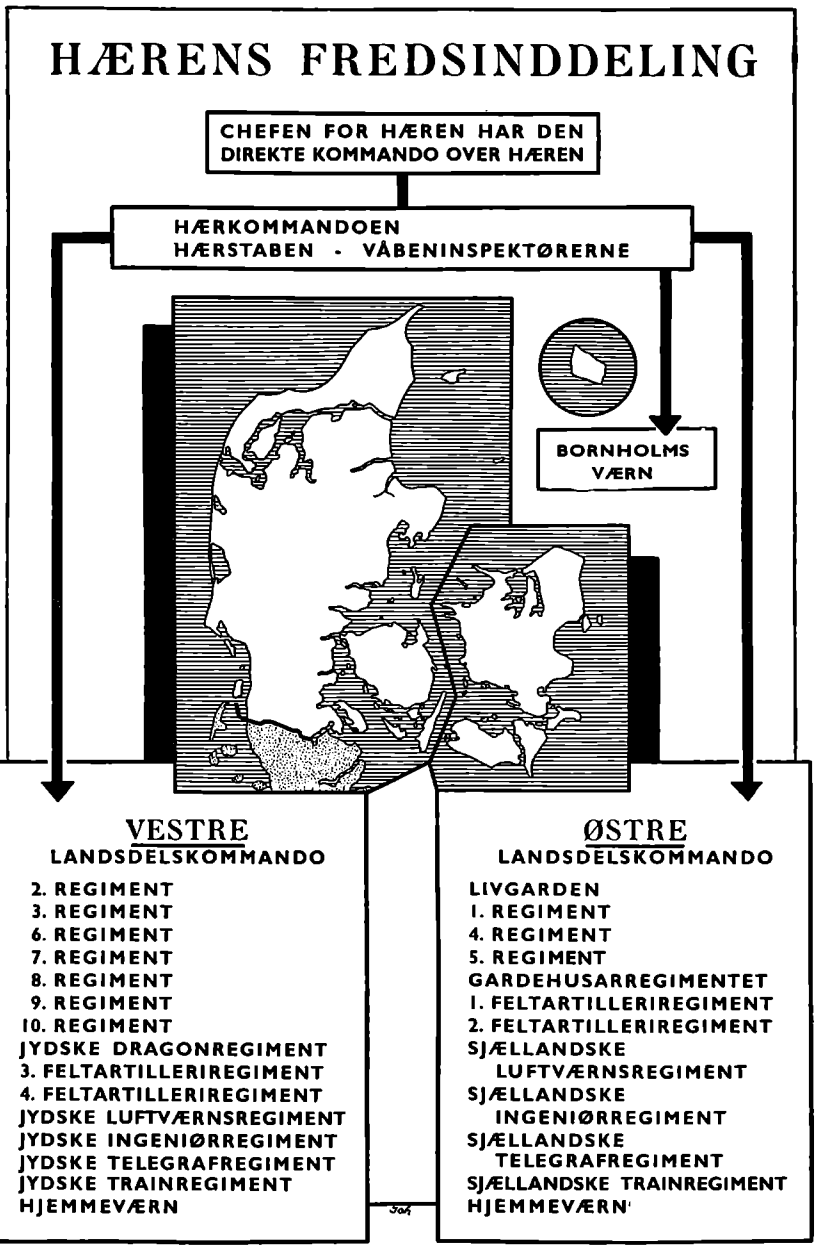
Regioner.

Landsdelskommandoernes områder er opdelt i regioner som følger:

Region I, II og III i Jylland,
Region IV på Fyn,
Region V, VI og VIII på Sjælland,
Region VII på Bornholm.

Divisioner og kampgrupper.

De under landsdelskommandoerne nævnte regimenter formeres i divisioner og efter situationen i regimentskampgrupper. Kampgruppernes kerne er et fodfolksregiment. I de fleste regioner findes een kampgruppe, i enkelte findes dog flere.


HÆRENS FREDSINDDELING
CHEFEN FOR HÆREN HAR DEN DIREKTE KOMMANDO OVER HÆREN
HÆRKOMMANDOEN
HÆRSTABEN - VÅBENINSPEKTØRERNE
BORNHOLMS VÆRN
VESTRE
LANDSDELSKOMMANDO
2. REGIMENT
3. REGIMENT
6. REGIMENT
7. REGIMENT
8. REGIMENT
9. REGIMENT
10. REGIMENT
JYDSKE DRAGONREGIMENT
3. FELTARTILLERIREGIMENT
4. FELTARTILLERIREGIMENT
JYDSKE LUFTVÆRNSREGIMENT
JYDSKE INGENIØRREGIMENT
JYDSKE TELEGRAFREGIMENT
JYDSKE TRAINREGIMENT
HJEMMEVÆRN
ØSTRE
LANDSDELSKOMMANDO
LIVGARDEN
1. REGIMENT
4. REGIMENT
5. REGIMENT
GARDEHUSARREGIMENTET
1. FELTARTILLERIREGIMENT
2. FELTARTILLERIREGIMENT
SJÆLLANDSKE LUFTVÆRNSREGIMENT
SJÆLLANDSKE INGENIØRREGIMENT
SJÆLLANDSKE TELEGRAFREGIMENT
SJÆLLANDSKE TRAINREGIMENT
HJEMMEVÆRN

Hærens enheder kan efter deres opgaver i hovedsagen inddeles i:

1. *felttropper,* der indgår i divisioner og regimentskampgrupper og består af de yngste årgange af alle våben.
2. *lokalforsvar,* der løser mere lokalt prægede opgaver og består af de ældre årgange af fodfolket, pansertropperne, feltartilleriet og luftværnsartilleriet, samt
3. *hjemmeværn,* der i mindre taktiske enheder løser stationære opgaver og består af de ældste årgange og frivillige.

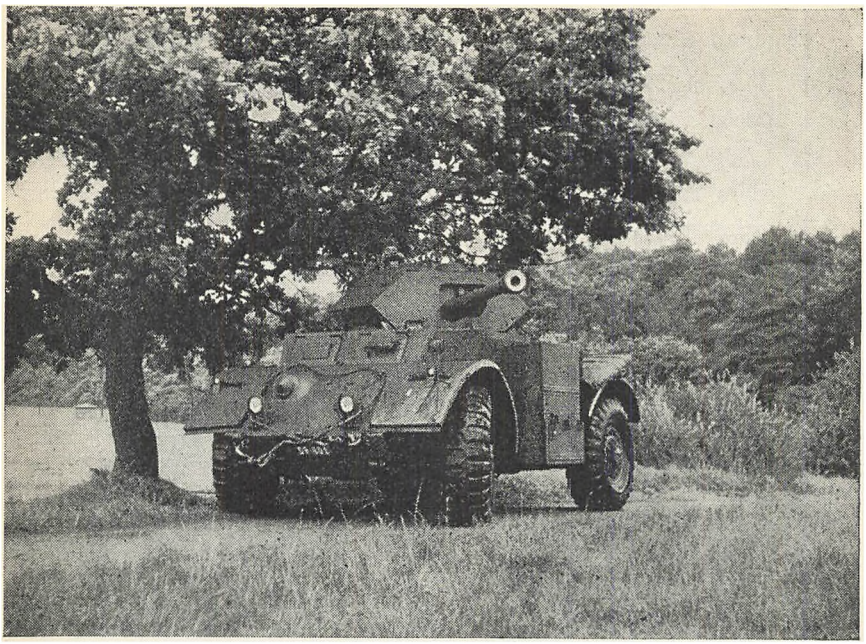


Gevær med geværgranat.

Våbnene.

Fodfolket er hærens hovedvåben, som ved støtte af andre våben fører angrebet igennem, erobrer de fjendtlige stillinger og fastholder det vundne terræn eller i forsvaret fastholder sin stilling mod fjendens stormløb og kaster ham ud, hvor han måtte være trængt ind.

Fodfolket består af *generalinspektøren for fodfolket, fodfolkets skoler* samt



Panservogn, Staghound.

11 regimenter, hvert med et antal bataillioner. Hver bataillon består af et antal kompagnier, som igen består af et antal delinger, sektioner og grupper. *Pansertropperne* har to hovedopgaver under kamp. For det første skaffer de oplysninger om fjenden ved indbrud i hans område. For det andet understøtter de fodfolket under angrebet ved at hjælpe dette gennem fjendens front, under forsvar ved at sætte modangreb ind f. eks. mod fjendens angribende pansertropper.

Pansertropperne består af *generalinspektøren for pansertropperne, 2 panserregimenter:* Gardehusarregimentet og jydske dragonregiment, hver med et antal panservognseskadroner og lette motorbårne eskadroner, samt *pansertroppernes skoler.*

Artilleriet. Feltartilleriets hovedopgave er at støtte fodfolkets kamp ved med sin ild at nedkæmpe og ødelægge de mål, som fodfolket ikke med sine egne våben kan magte. Luftværnsartilleriets hovedopgave er at bekæmpe de fjendtlige luftstridskræfter og hindre deres angreb på felthæren og landets vigtige mål. Luftværnsartilleriet kan med sit hurtigskydende og

hårdt rammende skyts efter omstændighederne tillige deltage i kampen mod mål på jorden og på søen, således især ved bekæmpelse af kampvogne m.v., men iøvrigt også ved løsningen af egentlige feltartilleriopgaver.

Artilleriet består af *generalinspektøren for artilleriet, feltartilleriet,* der består af 4 feltartilleriregimenter, hvert bestående af et antal afdelinger, hvoraf nogle er lette, nogle middeltunge og nogle tunge (afdelingerne inddeles i batterier), *luftværnsartilleriet,* der består af 2 luftværnsregimenter, hvert bestående af et antal afdelinger, som igen består af et antal batterier, samt *artilleriets skoler.*

Ingeniørtropperne hjælper de øvrige våben ved i angrebet at rydde spærringer, sprænge åbninger i pigtrådsspærringer, etablere overgange over vandløb, udlægge røgslør samt istandsætte veje, broer og jernbaner. Tillige er ingeniørtropperne udrustet med flammekastere til brug under angreb på befæstningsanlæg.

I forsvaret udbedrer, bygger og istandsætter de veje, broer, færger og jernbaner. Endvidere udføres spærrings- og ødelæggelsesarbejder.

Ingeniørtropperne er motoriserede og medfører specialredskaber og materiel til løsning af ovennævnte opgaver.

Ingeniørtropperne består af: *Generalinspektøren for ingeniørtropperne, 2 ingeniørregimenter,* hvert med et antal ingeniørbataillioner, som igen er inddelt i ingeniørkompagnier, samt *ingeniørtroppernes skoler.*

Telegraftroppernes opgave er at sørge for oprettelse, betjening og vedligeholdelse af forbindelser mellem hærens enheder. Opgaven løses ved oprettelse af telefon-, radio-, motorordonnans- og fjernskriverforbindelser. Under telegraftropperne hører også lytte- og pejletjenesten, der dels tjener til aflytning af fjendens trafik, dels har til opgave at fastlægge standpladserne for hans radiostationer og dermed for de fjendtlige stabe.

Telegraftropperne består af: *Generalinspektøren for telegraftropperne, 2 telegrafregimenter,* hvert bestående af et antal telegrafbataillioner, som igen er inddelt i telegrafkompagnier, samt *telegraftroppernes skoler.*

Forsyningstroppernes opgave er: 1. transport af fodfolkets ikke motoriserede mandskab, 2. fremførelse, fordeling og oplægning af forsyninger af enhver art til hæren, 3. tilbageførelse af syge og sårede fra kampterrænet.

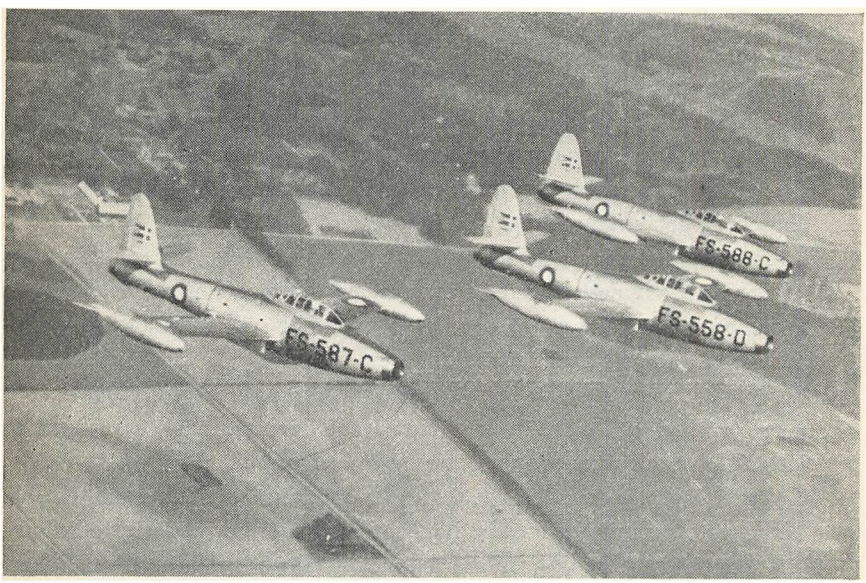
Forsyningstropperne består af: *Generalinspektøren for forsyningstropperne, 2 trainregimenter,* hvert med et antal trainafdelinger, som igen består af et antal kompagnier, samt *forsyningstroppernes skoler.*

FLYVEVÅBNET

Flyvevåbnets ordning.

Chefen for flyvevåbnet har den direkte kommando over flyvevåbnet. Han et tillige chef for

Flyverkommandoen, der omfatter flyverstaben og specialtjenesteinspektørerne.



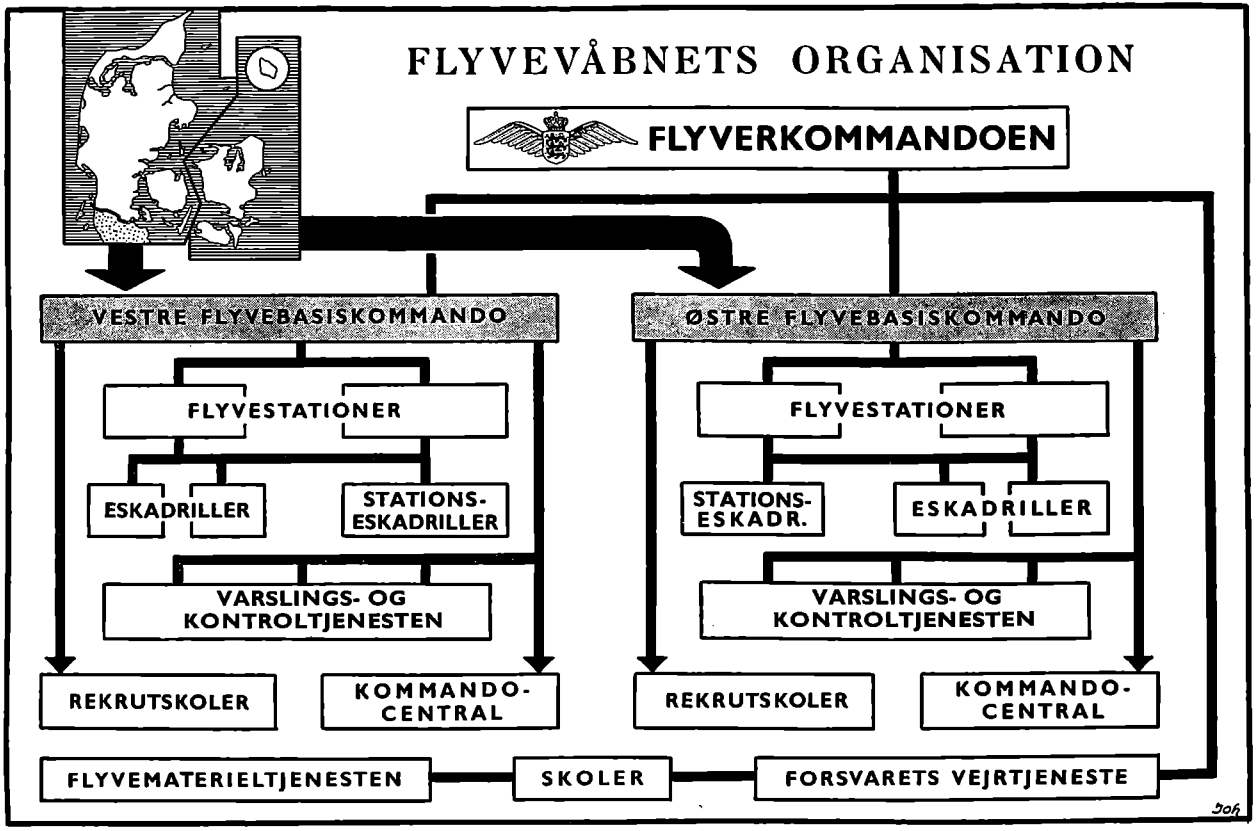
Thunderjet-jagerbombere.

Flyverstaben assisterer chefen for flyvevåbnet med forberedelse, planlægning og ledelse af landets forsvar i luften.

Basiskommandoer. Flyvevåbnets styrker vest for Storebælt ledes af vestre basiskommando, medens styrkerne øst derfor ledes af østre basiskommando.

Flyvestationer. En flyveplads med dertil hørende anlæg og institutioner samt de der stationerede flyvende eller andre enheder af flyvevåbnet er organiseret som en flyvestation.

Eskadriller. Luftfartøjer, som regel af samme art, organiseres i eskadriller, der normalt består af 12–16 luftfartøjer plus reserver.


FLYVEVÅBNETS ORGANISATION
FLYVERKOMMANDOEN
VESTRE FLYVEBASISKOMMANDO
ØSTRE FLYVEBASISKOMMANDO
FLYVESTATIONER
ESKADRILLER
STATIONS-ESKADRILLER
VARSLINGS- OG KONTROLTJENESTEN
REKRUTSKOLER
KOMMANDO-CENTRAL
FLYVESTATIONER
STATIONS-ESKADR.
ESKADRILLER
VARSLINGS- OG KONTROLTJENESTEN
REKRUTSKOLER
KOMMANDO-CENTRAL
FLYVEMATERIELTJENESTEN
SKOLER
FORSVARETS VEJRTJENESTE

Kontrol- og varslingstjenesten. Operationscentraler, radar- og radiostationer m. m. indgår i flyvevåbnets kontrol- og varslingstjeneste. Varslingstjenesten rapporterer fjendtlige luftstyrkers bevægelser, medens kontroltjenesten bringer egne luftstyrker i kontakt med fjenden.

Flyvematerieltjenesten sørger for anskaffelse og vedligeholdelse af flyvevåbnets særlige materiel, hvoraf det vigtigste er luftfartøjer og motorer hertil.

Skoler. Flyveskolen uddanner flyvere og navigatører.

Forsvarets vejrtjeneste er underlagt flyvevåbnet, der i særlig grad er afhængig af en sikkert virkende vejrtjeneste.

Luftfartøjer.

Jagere anvendes til bekæmpelse af fjendtlige jagere og bombere i større højde. De har høj fart og stor stige- og manøvreevne, men ringe flyvetid. For tiden anvendes britiske Meteorjagere.

Jagerbombere anvendes til taktisk samarbejde med hæren og søværnet. De har god fart, svær bevæbning og forholdsvis lang flyvetid. For tiden anvendes amerikanske Thunderjet luftfartøjer.

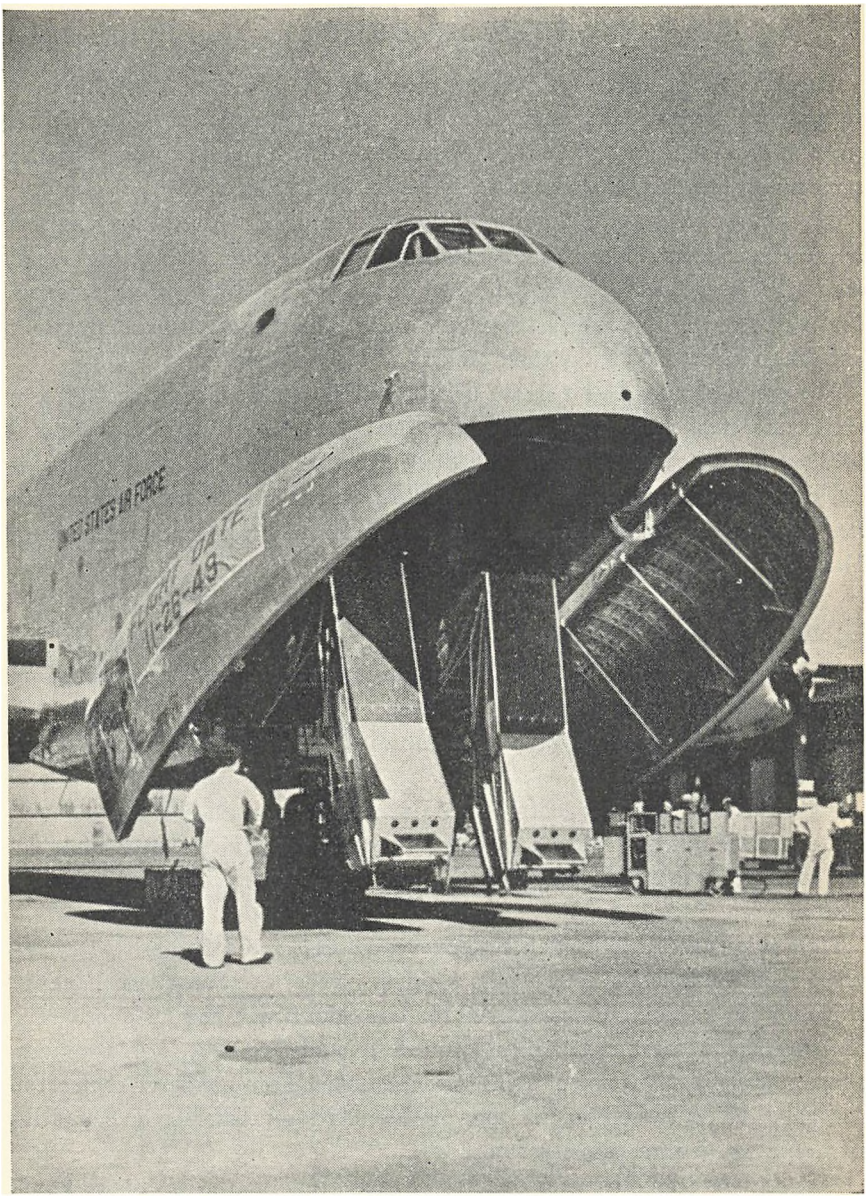
Natjagere, der er tosædede og forsynet med radar anvendes til bekæmpelse af fjendtlige luftfartøjer om natten og i dårligt vejr.

Transportluftfartøjer er større luftfartøjer, der kan medføre last, f. eks. tropper, passagerer eller materiel. Eventuelt kan de være indrettet til at nedkaste tropper eller forsyninger med faldskærm.

Amfibiefartøjer kan lande såvel på land som på vand. De anvendes fortrinsvis til redning af flyvere på vand.

Skoleluftfartøjer anvendes ved personellets uddannelse. For tiden bruges den danske KZ II og den britiske Chipmunk.

Specialluftfartøjer findes i flere forskellige typer såsom helikoptere, der anvendes som forbindelsesluftfartøjer og til artilleriobservation, luftfartøjer til fotorekognoscering og fotografering samt glidere til luftlandetropper.



Transportluftfartøj. *C 124 »Globemaster«.*

HJEMMEVÆRNET

Hjemmeværnet består af militært organiserede enheder, der udgør en meget vigtig del af landets samlede forsvar. Dets opgaver er – indenfor et snævert område, hjemstavnens – at forsvare de deri liggende vigtige objekter samt at forhindre fjenden i at sætte sig fast indenfor området.

Hjemmeværnets styrke ligger i, at det altid er parat til med kort varsel at samle sine enheder. Hver mand har sin udrustning og sine våben på sin bopæl, han er indøvet i de opgaver, der skal løses, og han ved nøjagtigt, hvor han skal være, og hvilket hverv han skal udføre. Hjemmeværnsmanden drager endvidere fordel af sit indgående kendskab til hjemegnen.

Hjemmeværnsmandens tjeneste lægges således, at han længst muligt som civilperson passer sin dont i samfundsapparatet. Til gengæld er hjemmeværnsmanden i en vis forstand altid til tjeneste; thi selv om han ikke er indkaldt eller i uniform, er han vågen og opmærksom overfor alt, der kan true landets eller egnens sikkerhed, eller som tyder på 5. kolonnevirksomhed. Han ved, hvad han i så fald skal foretage sig.

Hjemmeværnets ordning.

Hjemmeværnet er underlagt forsvarsministeriet og afgiver styrker til støtte for henholdsvis hær, søværn og flyvevåben.

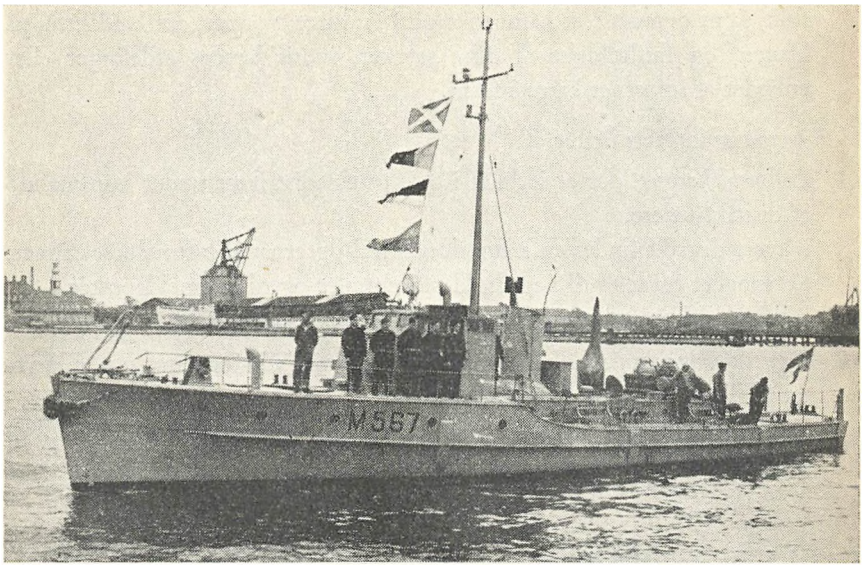
Chefen for hjemmeværnet danner sammen med den civilkommitterede hjemmeværnets ledelse.

Stabens hovedsæde: Sorgenfri Slot, Kavalerbygningen, Kgs. Lyngby.

De 3 grene indenfor hjemmeværnet ledes af hver sin hjemmeværnsinspektør. Chefen for hjemmeværnet er dog inspektør for den våbenart, han selv tilhører.

Hærens hjemmeværn er opdelt i 7 *hjemmeværnsregioner* og *Bornholms hjemmeværn*. Denne inddeling falder nøje sammen med hærens regionsinddeling. I spidsen for en hjemmeværnsregion står en regionsleder, som er oberst eller oberstløjtnant i hjemmeværnet, og som i alt, hvad der vedrører planlægningen og den krigsmæssige brug af styrkerne, står under kommando af chefen for den pågældende hærregion. På denne måde sikres samarbejdet mellem feltstyrkerne og hjemmeværnsstyrkerne.

Hjemmeværnsregionerne er opdelt i *hjemmeværnsdistrikter* (33) under kommando af en distriktsleder, der er kaptajn i hjemmeværnet.



Minestrygeren »Strynø« med flotillegaster om bord.

I hvert hjemmeværnsdistrikt findes et antal hjemmeværnskompagnier (for hele landet ca. 500), som er knyttet til et bestemt geografisk område, og som iøvrigt i opbygningen i *delinger* og *grupper* samt i udrustning og bevæbning svarer nøje til fodfolkets lette kompagnier.

Det maritime hjemmeværn ledes i fredstid af en flotilleinspektør. I tilfælde af mobilisering underlægges flotillerne direkte de respektive marinedistrikter. De opgaver, der pålægges Det maritime hjemmeværn kan stort set opdeles i følgende grupper:

1. *Bevogtningsopgaver* såsom bevogtning af farvande og kyster samt sømilitære objekter på søen og i land, kontrol og visitation af handelsskibe o.l.
2. *Efterretningsopgaver* med det formål tidligst muligt og til stadighed at skaffe forsvaret kendskab til fjendtlige fartøjers bevægelser i og omkring vore farvande.
3. *Sprængnings- og kampopgaver,* f.eks. spærring af havne og – i samarbejde med styrker i land – eventuelt ødelæggelse af havneinstallationer, fjernelse af søafmærkning, nedkæmpelse af faldskærmsfolk og 5. kolonne-

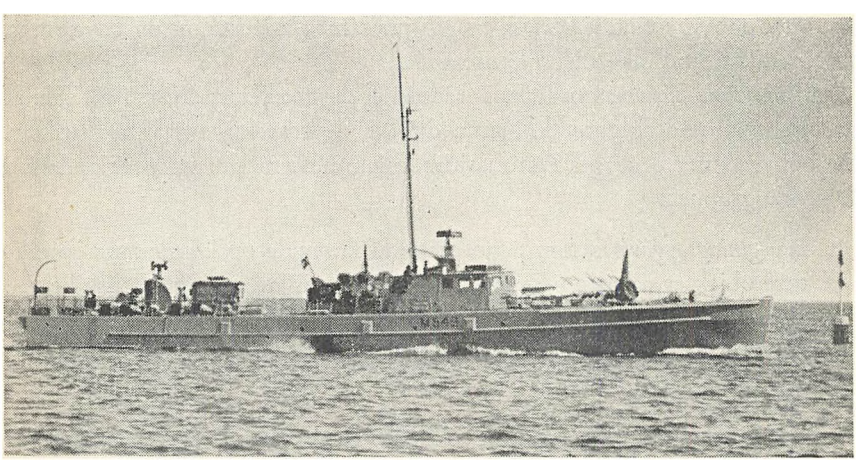
folk, samt optagelse af kampen mod fjendtlige tropper, der landsættes på kysten, og fastholdelse af disse styrker, indtil hærens afdelinger eller enheder af søværnet kan nå frem.

Flyverhjemmeværnet består af

1. *Luftmeldekorpset,* der er inddelt i 8 luftmeldedistrikter under kommando af distriktsledere.
   I hvert distrikt findes en luftmeldecentral og et antal luftmeldesektioner.
   Personellet fordeles til vagtshold på centraler og til luftmeldeposter.
   I luftmeldekorpset optages kvinder på lige fod med mænd.
2. *Flyverhjemmeværnseskadrillerne* deltager i flyveplads-forsvaret og er knyttet til de pågældende flyvestationer.
   Kompagnichefer i flyverhjemmeværnet gør tjeneste som henholdsvis central-, sektions- og eskadrillechefer.

De frivillige kvindekorps

er ifølge hjemmeværnsloven godkendt og knyttet til hjemmeværnet ved overenskomst med forsvarsministeriet.



»Dyrnæs«. Længde: 35,5 m. Tonnage: 130 t. Fart: 19 knob. Søsat: 1940. Besætning: 20 md. Armering: 1 stk maskinsk.

Korpsene afgiver kvinder til tjeneste ved de respektive værns afdelinger og stabe samt til de tilsvarende grene indenfor hjemmeværnet og står hver for sig under ledelse af en korpschef.
En stor del af korpsenes medlemmer er allerede i fredstid ansat i værnene. Korpsenes medlemmer står samtidig som medlem af de respektive civile foreninger.

Danmarks Lottekorps inddeles som hærens hjemmeværn i regioner og distrikter og opstilles i kompagnier, delinger og grupper under ledelse af regions-, distrikts-, kompagni-, delings- og gruppelotter.
Korpsstaben ledes af en stabschef og er delt i 5 sektioner under hver sin sektionschef.
Kvindelige Marinere inddeles i kompagnier, opdelt efter tjenestesteder og -områder, der atter inddeles i delinger og grupper under ledelse af kompagni-, delings- og gruppeførere.
Korpsstaben ledes af en stabschef og er delt i 3 sektioner.

Kvindeligt Flyvekorps inddeles i sektioner, undersektioner og eskadriller. Personellet gør tjeneste ved flyvevåbnet og ved flyverhjemmeværnets eskadriller, ikke ved luftmeldekorpset.

DMH's ADMINISTRATION

Flotilleinspektøren har overtilsynet med organisation, administration og uddannelse af de under det maritime hjemmeværn hørende enheder og har ansvaret for det maritime hjemmeværns kampdygtighed og kampberedskab.

I udførelse af sine pligter assisteres flotilleinspektøren af en stab, hvis personel er fordelt over sådanne arbejdsområder som: Sekretariat, Personelafd., Uddannelsesafd., Materielafd., Radioafd., samt Skibs- og maskintilsynet.

Som anført på planen (side 51), underlægges flotillerne marinekommandoerne (distrikterne) under en beredskabssituaiton og ved mobilisering.

For at forberede dette, er der et intimt samarbejde mellem DMH.s stab og marinekommandoerne. I praksis varetages dette for en stor del af DMH.s forbindelsesofficerer; disse indgår i marinekommandoernes stab, når flotillerne underlægges marinekommandoerne.

Forbindelsesofficererne, der er FH til rådighed, varetager i fredstid desuden stabens interesser i flotillerne og assisterer disse som instruktører, ligesom de assisterer søværnets myndigheder og flotillerne ved øvelsers tilrettelæggelse.

Flotillerne har numre mellem 300 og 330. Hver flotille har et sø- og landområde, indenfor hvilket kan ligge een eller flere byer og øer med hver sin (sine) division(er).

Flotillechefen leder flotillens uddannelse og administration og har under mobilisering ledelsen i land samt ansvaret for, at der stilles besætninger til de fartøjer, der står til rådighed for marinedistriktet.

Flotillechefen har til sin assistance:

1 næstkommanderende, der varetager uddannelsesspørgsmålene og leder flotillekommandogruppens arbejde.

1 kommandobefalingsmand, der tager sig af korrespondance, personelarkiv og regnskab.

1 våbenmester, der varetager flotillens depot.

1 fartøjstilsynsførende, 1 maskintilsynsførende og 1 radiotilsynsførende.

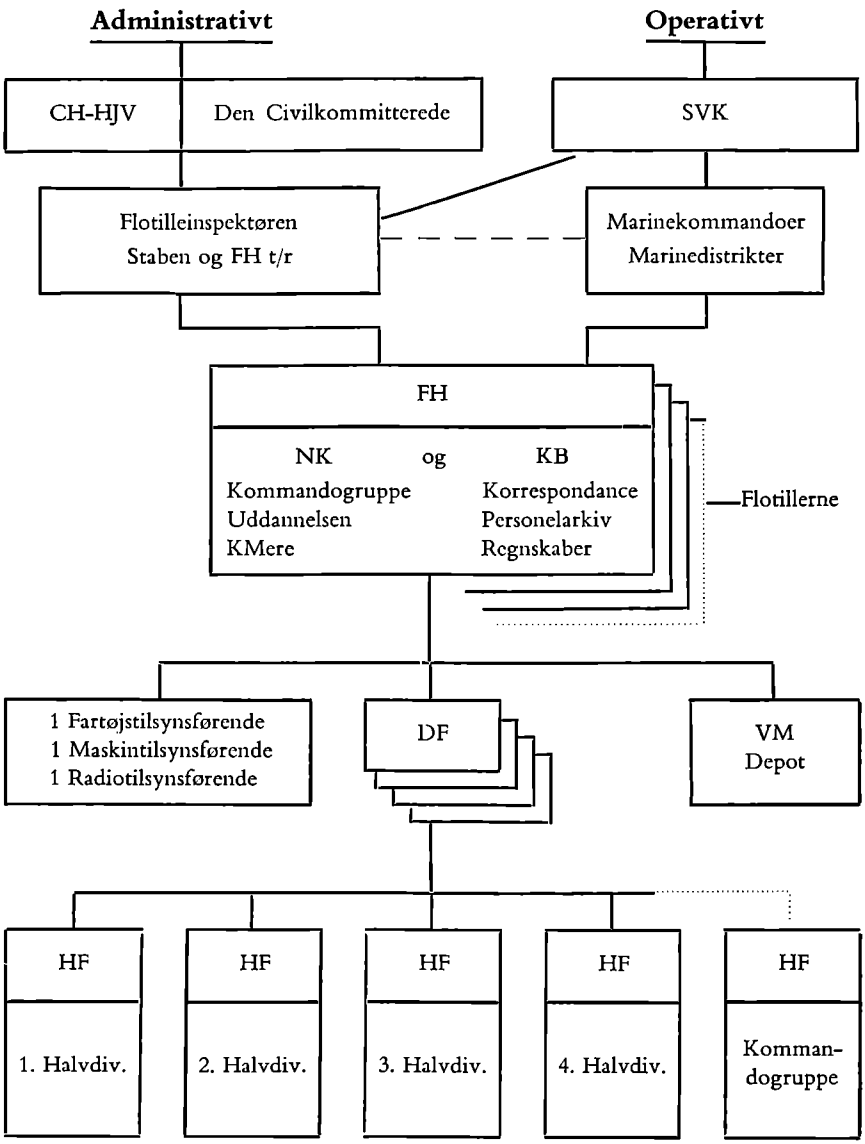
Et antal instruktører.

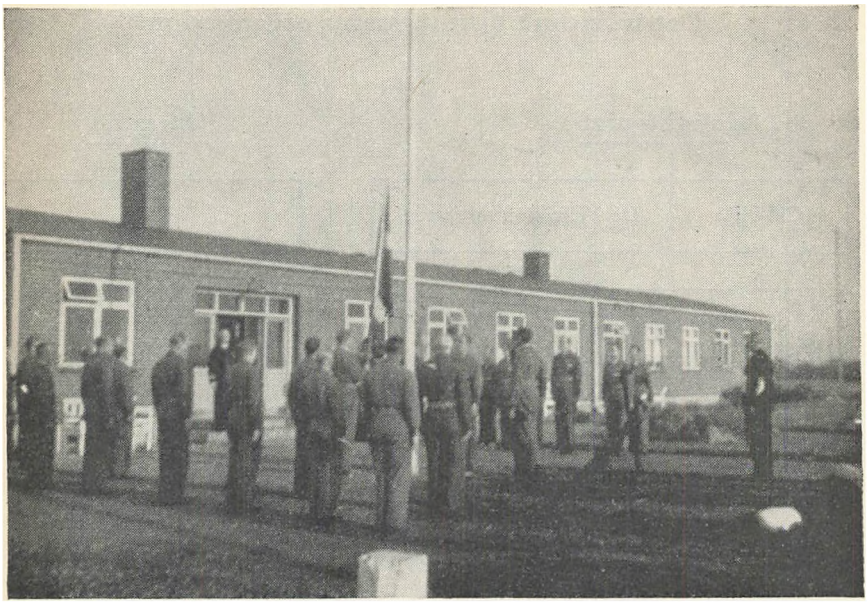
Divisionsføreren leder uddannelsen indenfor sin division og er ved mobilisering dennes militære leder ved kamphandlinger m.v. i land.

Halvdivisionsførerne leder den samlede uddannelse i sin halvdivision i land og ombord.

I byer (øer) udenfor flotillens basishavn har ældste DF.er delvis selvstændigt

Det maritime hjemmeværns organisation.





Flaghejsning. Slipshavn.

ansvar og assisteres af en næstkommanderende samt et antal tilsynsførende og instruktører efter behov.

Antallet af divisioner i en flotille og halvdivisioner i en division er normalt 4; men dette tal kan variere under hensyntagen til dels opgavemæssige, dels rekrutteringsmæssige forhold.

De bevogtnings-, efterretnings-, sprængnings- og kampopgaver der pålægges DMH vil i flotillerne selvfølgelig have en vis trangfølge som varierer efter de lokale forhold, og flotillernes ledelse må søge at placere hver enkelt mand under hensyntagen til hans evner og anlæg og den tid, han kan stille til rådighed for uddannelse og træning, således at den opstillede trangfølge overholdes videst muligt.

Hovedparten af flotillegasterne vil være fordelt i fartøjsbesætninger; men for alle gælder det, at den egentlige kampopgave ligger i land.

Uddannelsen ved DMH.

Formålet med uddannelsen er at gøre hjemmeværnsmanden skikket til at løse de opgaver, der vil påhvile en kampduelig og mobiliseringsberedt flotillegast.

Ved uddannelsen i DMH skelnes mellem:

A. MENIG-uddannelse.

1. Grunduddannelse.
2. Fortsat uddannelse.
3. Specialuddannelse.
4. Vedligeholdelsesuddannelse.

B. BEFALINGSMANDS-uddannelse.

1. Halvdivisionsførerkursus.
2. Divisionsførerkursus.
3. Flotillechefskursus.



En halvdivision får instruktion før udførelsen af en konkurrenceskydning på skydebanerne ved Slipshavn.

Den nye flotillegast gennemgår først en *grunduddannelse,* der omfatter: Tjenestekendskab, Enkeltmandsudrustningen, Våbenlære, Våbenbetjening, Eksercits, Sigteøvelser, Skydning, Håndgranatkastning, Sømandsskab, Fartøjstjeneste og grundlaget for meddelelsestjenesten.

Denne uddannelse kan afkortes for de enkelte, der fra det civile liv har færdigheder, der kan erstatte visse discipliner, f. eks. sømandsskab, derimod er det de færreste, der har deres soldatertjeneste så present, at den kan erstatte noget af grunduddannelsens discipliner, ligesom ændrede våbentyper og meget andet kræver en omskoling.

Ved den fortsatte uddannelse formeres grundskolen i halvdivisioner med HF som hjælpelærer, og der vil indenfor et års tid under denne uddannelse kunne udvælges eller efter de enkelte flotillegasters ønske og interesse overgås til et speciale, hvorefter flotillegasten, efter en afholdt prøve, tilsluttes en specialuddannelse, der altid vil blive gennemført ved at frekventere een af HJV.s skoler (Slipshavn eller Nymindegab) på eet eller flere kurser.

Af specialer skal nævnes:

Navigation	– Fartøjsfører.
Radiotelefoni	– Voicegast.
Signaltjeneste	– Signalgast.
Fjernkending	– Fjernkendingsgast.
Motorlære	– Motorpasser.
Sprængningslære	– Sprængningstjeneste.
Våbenlære etc.	
Skydning	– Skydeinstruktør.
endvidere:	
Felttjeneste	
By- og huskamp	– Udvidet oplæring for instruktører og befalingsmænd.
Håndgemæng.	

Med hensyn til Specialuddannelsen, skal det bemærkes, at såvel tildelte opgaver som opbygningen kan være forskellig fra flotille til flotille, hvorfor denne uddannelse må tilrettelægges efter flotillens behov og tillige med hensyntagen til de personlige kvalifikationer og interesser.

Hjemmeværnet er et vigtigt led i Danmarks forsvar og søværnet (marinekommandoerne) må kunne stole på, at hver enkelt flotillegast lever op til at kunne udføre det hverv, som han frivilligt har påtaget sig.



DMH's befalingsmandsskole. Slipshavn.

Specialuddannelsen og træningen derefter, Vedligeholdelsesuddannelse, foregår dels på aftenmøder, dels ved samlede øvelser; enten halvdivisionsvis ombord eller i land, divisionsvis eller flotillevis.

For tilrettelæggelse og udførelse af øvelserne er det meget vigtigt, at flotillegasterne møder in pleno. Indenfor en halvdivision må alle kende hinanden og have lært at stole på hinanden, hvad enten det gælder kamp i land eller samarbejdet ombord.

Her som andre steder gælder det, at det er det svageste led, der betinger den samlede styrke.

Egnede flotillegaster kan udnævnes til befalingsmænd som følger:
Halvdivisionsførere udnævnes og afskediges af flotillechefen efter at indstilling herom er godkendt af flotilleinspektøren.
Divisionsførere udnævnes og afskediges af flotilleinspektøren efter indstilling af flotillechefen.
Flotillechefer udnævnes og afskediges af forsvarsministeren. Indstilling herom foretages af flotilleinspektøren.

På DMH.s befalingsmandsskole i Slipshavn undervises på kurser af 1 uges varighed, kurser der dels er tilrettelagt for specialister dels for befalingsmænd eller kommende befalingsmænd.

Ingen kan opnå anerkendelse som specialist eller udnævnelse til befalingsmand uden at have gennemgået et eller flere kursus på Slipshavn, og ingen

kan beholde sin specialistvedtegning eller befalingsmandsgrad uden at holde sin uddannelse vedlige hjemme i flotillen.

Fjernkendingsuddannelsen foregår dels på særlige kursus, der afholdes på Fjernkendingsskolen på Holmen, normalt hvert efterår, dels ved stedlige instruktører og dels som brevkursus.

Med særlig vægt på de landmilitære discipliner afholder flotillerne, almindeligvis 2 a 3 weekend-kurser om året.

Til kommandostationer ved flotiller og divisioner uddannes særligt personel, her benyttes fortrinsvis de flotillegaster, der ikke har fysiske muligheder for deltagelse i sejlads og kamp i land; iøvrigt kan medlemmer af KMK gøre god fyldest ved denne tjeneste, hvorved flotillegaster kan frigøres til anden tjeneste indenfor flotillens område.



Ved landskonkurrencens afslutning. »Lanternen« overrækkes den sejrende halvdivision.

Flotillegastens personlige forhold i tjenesten.

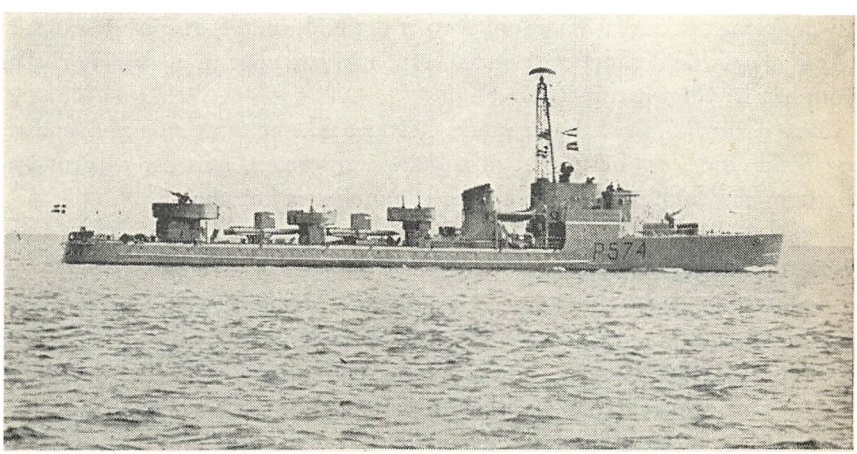
Det påhviler enhver at hævde flagets ære og ved ihærdighed og pligtopfyldelse at dygtiggøre sig til sin tjeneste.

Det er derfor flotillegastens pligt så hurtigt som muligt at sætte sig ind i de regler og forskrifter, der er givet for hans personlige forhold i tjenesten.

Kun gennem nøje kendskab til – og overholdelse af – disse regler og forskrifter kan den enkelte flotillegast blive et effektivt led i landets samlede forsvar.

Mødepligt.

Ved at underskrive sin kontrakt forpligter den frivillige sig til at forrette det i loven fastsatte mindstemål af tjeneste, der det første år er på 100 timer, de næste 2 år 50 timer og alle følgende 24 timer om året. Tidligere orlogsgaster eller soldater har straks ved deres indtræden kun 24 timers tjenestepligt.



»Krabbe«. Længde: 64 m. Tonnage: 350 t. Fart: 28 knob. Søsat: 1946. Besætning: 60 md. Armering: 8 stk. maskinsk., miner og dybdebomber.



»*Hvil*« — *under øvelser i land.*

Langt de fleste flotillegaster påtager sig dog en betydelig større tjeneste ved deltagelse i den af flotillen tilrettelagte frivillige uddannelse, men for at det arbejde, som befalingsmændene ofrer på tilrettelæggelse og gennemførelse af øvelsesplaner, ikke skal være forgæves, er det nødvendigt, at enhver sætter en ære i at opfylde den del af tjenesten, som han har pligt til at deltage i, eller som han frivilligt har meldt sig til.

Bliv derfor ikke væk fra et møde, hvis det ikke er tvingende nødvendigt, og meld altid *i god tid* forfald til halvdivisionsføreren, hvis det på grund af sygdom eller andre tvingende årsager er umuligt at komme.

Kommandoforhold.

Enhver, der har fået tildelt en kommando indenfor et bestemt område, har kommandomyndighed indenfor dette område og er *foresat* for de, der er ham underlagt, og disse er hans *undergivne* – uanset den militære rækkefølge.

Ud over sin halvdivisionsfører, divisionsfører og flotillechef kan en flotillegast godt have andre foresatte, der midlertidigt kan befale over ham, f. eks. vagten på den kaserne eller station, hvor han opholder sig, en kampdommer under øvelserne eller markørformanden i dækningen på skydebanerne.

Lydighed.

Et militært samfund er bygget på fællesskab og gensidig tillid. Når det derfor er klart, hvem der skal byde, og hvem der skal lyde, må den, der skal lyde, indse, at for at gavne fællesskabet og styrke tilliden er det nødvendigt, at han er samvittighedsfuld, og at han villigt underkaster sig disciplinens krav. Først da kan hans foresatte og kammerater fuldt ud stole på ham.

Enhver skal adlyde ordrer fra foresatte, skildvagter, patruljer og ronder.

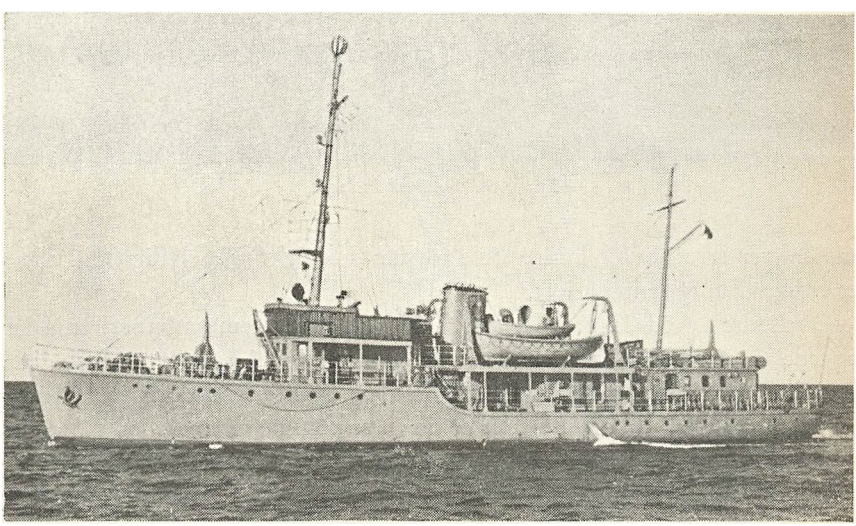
Om befalinger og deres efterlevelse.

Den almindelige lydighedspligt, som gælder indenfor forsvaret, omfatter også hjemmeværnet.

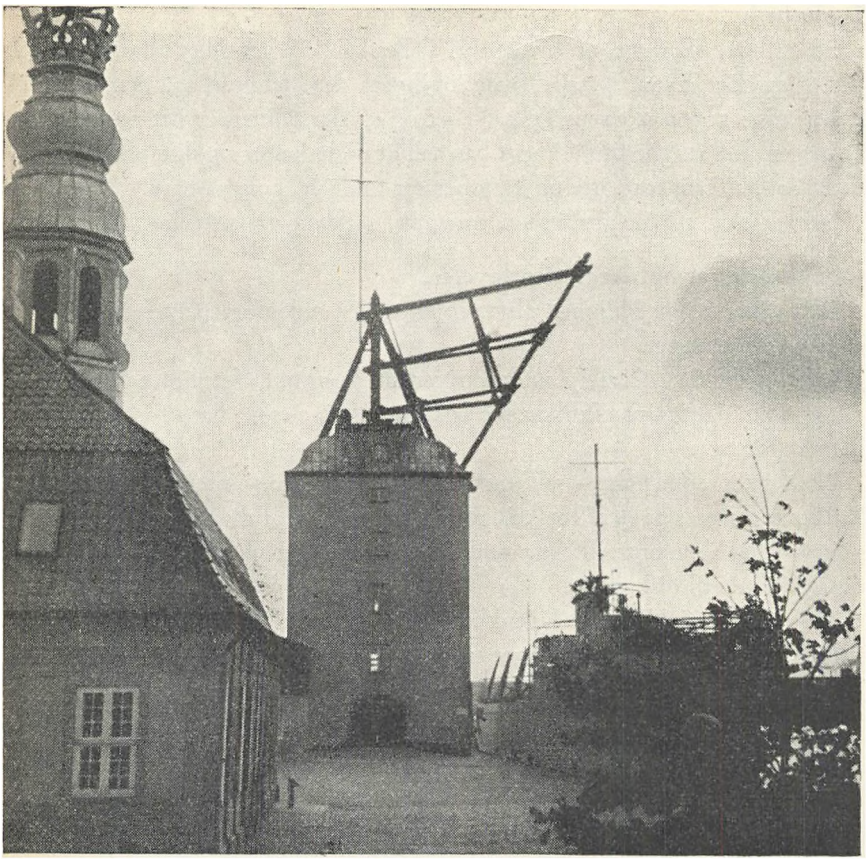
I det øjeblik en frivillig underskriver sin kontrakt, forpligter han sig til villigt og nøjagtigt at efterkomme enhver befaling, som hans foresatte giver ham i tjenesten.

En hvilken som helst – selv nok så lille navigations- eller kampopgave – kan i reglen løses på flere forskellige måder, og flere af disse vil ofte være lige gode – eller dog omtrent lige gode. Derfor kan en ordre eller en befaling også indbyde til diskussion.

Men blot et øjebliks tøven i udførelsen af en ordre, som gives under krigsforhold, kan sætte ikke blot eget, men også kammeraters liv på spil. I krig



»Freja«. Længde: 41 m. Tonnage: 315 t. Fart: 11 knob. Søsat: 1938. Besætning: 40 md. Armering: 2 stk. maskinsk.



Den gamle kran på Holmen.

må enhver fører derfor kunne stole på sine folks *ubetingede* lydighed – ellers er enhver føring umuliggjort.

Øvelserne i fredstid har det ene formål at gøre hjemmeværnets enheder egnede til at virke i krig, og derfor er det nødvendigt, at den ubetingede lydighed også råder under flotillernes daglige øvelser. Gem eventuelle drøftelser, til tjenesten er forbi, og der er tid til at komme nærmere ind på sagen.

Lydighedspligten har sit modstykke i den befalingsret, der er tillagt enhver befalingsmand overfor dem, han er sat til at befale over. Han er deres foresatte, de hans undergivne.

Når der ovenfor er sagt, at lydighedspligten er ubetinget, må det selvfølgeligt ikke forstås sådan, at en befalingsmand kan befale en undergiven flotillegast til hvad som helst, eller at flotillegasten blindt skal adlyde en ordre, som ganske åbenbart er givet under helt andre forudsætninger. Herom gælder bl.a. følgende regler:

- Flotillegastens lydighedspligt gælder kun overfor ordrer, der vedrører tjenesten, og som ikke strider mod landets love eller almindeligt anerkendt moral.
- Strider en given ordre mod en anden tidligere given ordre, skal man straks gøre opmærksom herpå. Fastholdes ordren herefter skal den efterkommes.
- Forstår en flotillegast ikke en given ordre, må han ikke bare sige »Javel« i håb om, at han nok senere finder ud af, hvad meningen var, men han skal straks bede om at få ordren gentaget eller forklaret.
- Har forholdene siden ordrens udgivelse ændret sig således, at det viser sig umuligt at udføre den ganske, som den er givet, skal man handle efter bedste overbevisning i overensstemmelse med den givne ordre og iøvrigt snarest se at få meldt, hvordan den er udført.

Respekt og agtelse.

Enhver skal optræde høfligt og korrekt og afholde sig fra kritik eller nedsættende omtale af udgivne ordrer og foretagne dispositioner, da dette kan nedbryde tilliden til de myndigheder (befalingsmænd), der har beordret disse.

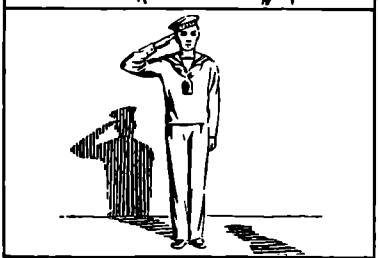
Den militære hilsen.

Indenfor hjemmeværnet gælder samme hilsepligt som i værnene. Foruden at flotillegasten – ligesom i det daglige liv – naturligvis hilser på hjemmeværnsfolk, der er ham bekendte, har han pligt til, når han er i uniform, at hilse alle sine foresatte og skildvagter.

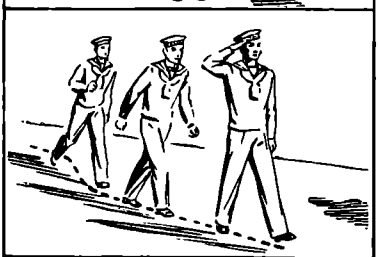
Hilsenen udføres ved hurtigt at føre højre hånd i en flad bue fremefter og opad til huen ovenfor højre tinding således, at den mellemste fingerspids rører ved huens underkant. Hånden holdes med samlede fingre naturligt strakt i underarmens forlængelse, håndfladen vendt nedad, albuen visende ud til siden. Venstre arm holdes som i retstillingen.



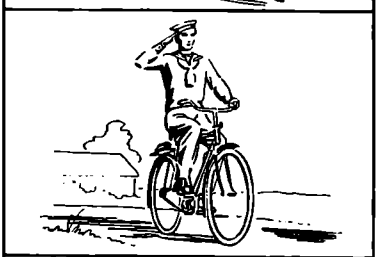
1. Korrekt hilsen udføres ved at føre højre hånd fremefter og opad i en flad bue, til mellemste fingerspids rører huens underkant ved højre tinding Hånd og fingre holdes naturlig strakt i underarmens forlængelse med håndfladen nedad og albuen ud til siden. Til korrekt hilsen hører en god holdning samt, at man ser frit på den, der hilses.



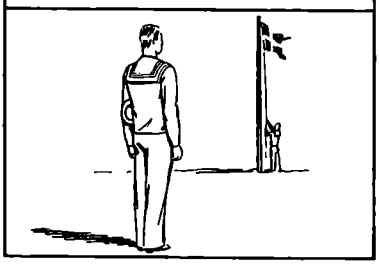
2. Står man stille, når man skal hilse, giver man fornøden plads til den, der hilses, gør front mod vedkommende, indtager retstilling og hilser.



3. Er man i bevægelse, afgives hilsenen fra 5 skridt før til 2 skridt efter passagen, medens venstre arm holdes ind til kroppen som i retstilling. Er man i løb, overgås til gang, inden hilsen afgives. Flere i følge giver plads til samme side og hilser samtidigt.

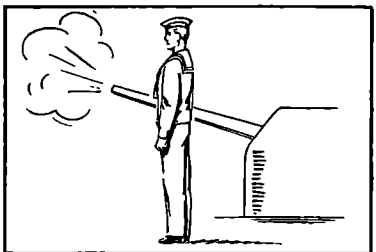


4. Cyklister hilser, mens de så vidt muligt holder frihjul, dog kun, hvis det er muligt af hensyn til trafiken. Førere af automobiler og motorcykler hilser ikke.

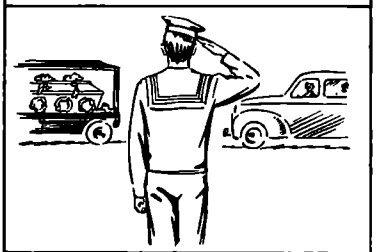


5. Ved orlogsflagets hejsning og nedhaling med honnør (pibesignal, hornsignal, skansevagt m.m.) samt når kongesangen »Kong Christian« og nationalsangen »Der er et yndigt land« bliver spillet eller sunget, gøres front, og huen tages under venstre arm.

6. Under afgivelse af salut samt ved honnørafgivelse ved andet orlogsskibs passage gøres front og indtages retstilling, men der hilses ikke.



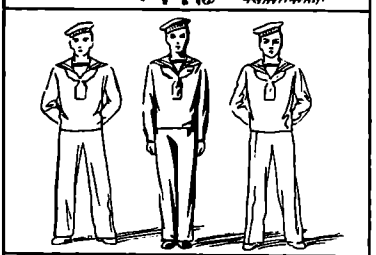
7. For kongelige personer, for orlogsflag, faner eller estandarter, der bæres udfoldede af fanebærere og hører til et militært kommando, samt for ligtog, gøres front og hilses med hånden til huen.



8. Dette gælder for alle ubevæbnede samt for personel, der er sabelbevæbnet med indstukket sabel, geværbevæbnet med geværet overhængt i lang rem eller pistolbevæbnet med pistol i taske.



9. Enkeltmand hilser ikke, når han står i geled. Står han rør og tiltales af overmand, retter han op.



10. Har den menige ingen hue på, eller bærer han noget, som forhindrer ham i at hilse på den ovenfor beskrevne måde, fører han ikke hånden til huen, men retter op.





En halvdivision modtager instruktion. Slipshavn.

Hilsenen, der kan udføres stillestående (fra retsstillingen) eller under gang, skal udføres med god holdning, idet man ser frit på den, der hilses.

Alle befalingsmænd har gensidig hilsepligt. Ombord og på kaserner hilses kun ved første møde i dagens løb.

Hilsenen afgives fra 5 skridt før til 2 skridt efter passagen og normalt kun indenfor en afstand på 50 m.

Ryger flotillegasten, tager han selvfølgelig cigaretten (piben, cigaren) ud af munden, inden han hilser. Er han beskæftiget med arbejde, afbryder han dette, hvis det er muligt.

Har flotillegasten ingen hue på eller bærer han noget, som forhindrer ham i at hilse på den ovenfor beskrevne måde, fører han ikke hånden til huen, men hilser iøvrigt som foran angivet.

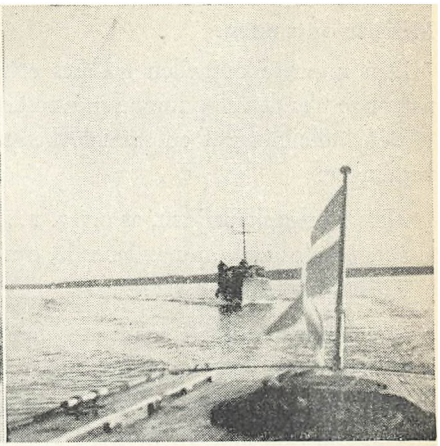
I kirker hilses ikke.

Cyklister hilser, medens de såvidt muligt holder frihjul, dog kun hvis det er muligt af hensyn til færdslen. Førere af automobiler og motorcykler hilser ikke.

Enkeltmand hilser ikke, når han står i geled. Står han rør og tiltales af en



Undersøgelse af en skydedækning.



Fartøjsmanøvre. Linieformationen.

foresat, retter han op. Når der holdes hvil under kommando, hilser han kun, hvis han tiltales af eller henvender sig til en foresat.

Ved nedennævnte lejligheder hilses som følger:

Ved at gøre front mod, indtage retstilling og tage huen af:

Når eget eller fremmed orlogsflag hejses eller nedhales med honnør; når egen eller fremmed nationalmelodi spilles eller synges som sådan.

Ved at gøre front for, indtage retstilling og aflægge den militære hilsen:

For kongelige personer, for orlogsflag, faner og estandarter, der bæres udfoldede af fanebærere og hører til et militært kommando og for ligtog. Denne hilsen afgives fra 6 skridt før til 6 skridt efter passagen.

Befinder den, der skal hilse, sig på cykle, gøres ikke front på stærkt befærdet gade, hvor dette vil være til hinder for færdslen, men alle andre steder skal han stå af cyklen og holde denne på sin venstre side, idet han hilser som foreskrevet. Hvis det kan ske uden hindring for trafikken, bør også førere og passagerer i automobiler standse, stige ud og hilse som foreskrevet.

De i dette afsnit angivne regler gælder for alle ubevæbnede.

Geværbevæbnede hilser ved at gøre front og indtage stillingen »Gevær over højre skulder«, se iøvrigt side 62–63.

Militær optræden.

Den militære optræden udføres efter nøjagtig de samme regler, som er naturlige blandt velopdragne mennesker i det civile liv.

Ved indledning af en samtale benyttes i søværnet en af de tre følgende vendinger:

Melder orlogskaptajnen, at o.s.v. .....
Forespørger næstkommanderende, om o.s.v. .....
Tillader chefen, at o.s.v. .....

Efter enhver samtale med en befalingsmand foretager den menige en aftrædning og en vending til højre eller venstre, hvorefter han fjerner sig.

Når en menig tiltales af, kaldes hen til, eller selv henvender sig til en befalingsmand, skal han træde hen i 2 skridts afstand og med front mod denne indtage retstillingen og aflægge den militære hilsen. Er befalingsmanden i bevægelse, går den menige op på hans venstre side, falder i takt og aflægger den militære hilsen. Skal en menig tale med en befalingsmand, der befinder sig på et lukaf eller i en messe, tager han huen under venstre arm og banker



»Kritik« efter endt øvelse. Slipshavn.



Fra en øvelse i et havneområde.

på døren (et enkelt slag efterfulgt af et dobbeltslag). Han går hen til den, han søger; såfremt han ikke kan finde vedkommende, melder han: »Søger N.N.«.

Skik og orden.

Alle mønstringer og opstillinger skal foregå med nøje overholdelse af korrekt, militær form, med præcision og hurtighed, og enhver skal nøje indprente sig de ordrer, der gives.

Når opmærksomhedssignal gives med bådsmandspibe, skal enhver straks give agt på den kommando, der følger.

Ingen må sove på sin post, og ingen må forlade sin post uden at være afløst.

Ingen må forlade det arbejde, hvortil han er sat, uden efter ordre eller tilladelse eller efter, at arbejdet er udført.

Det er strengt forbudt at beskadige våben, ammunition og sprængfarlige genstande eller foretage ændringer ved disse, da en sådan behandling medfører



HF'er giver LMG-holdet instruktion.

de største farer for vedkommendes egen person, andres liv og velfærd og for ødelæggelse af materiellet.

Ingen må ligge inde med anden ammunition end den udleverede beredskabsammunition.

Alt inventar skal behandles på forsvarlig og reglementeret måde, og ved anvendelse af forbrugsgods skal der udvises den allerstørste økonomi. Havari på eller forlis af inventar meldes straks til nærmeste foresatte.

Det er forbudt at bortkaste eller beskadige statens eller andres ejendele. Findes sager, som formodes borkomne, skal de snarest afleveres til nærmeste foresatte.

Enhver skal udvise den største forsigtighed og omtanke ved omgang med ild og lys.

Tobaksrygning kan finde sted i den udstrækning, det er foreneligt med tjenestens tarv, og hvor det ikke er i modstrid med militær og orlogsmæssig

optræden, således under mønstringer, eksercits, ved flaghejsning, afgang fra og ankomst til havn etc. Ved øvelser o.lign., hvor højtstående befalingsmænd er til stede, vises passende mådehold, ligesom ordrer og henstillinger fra tilstedeværende befalingsmænd i så henseende skal efterkommes.

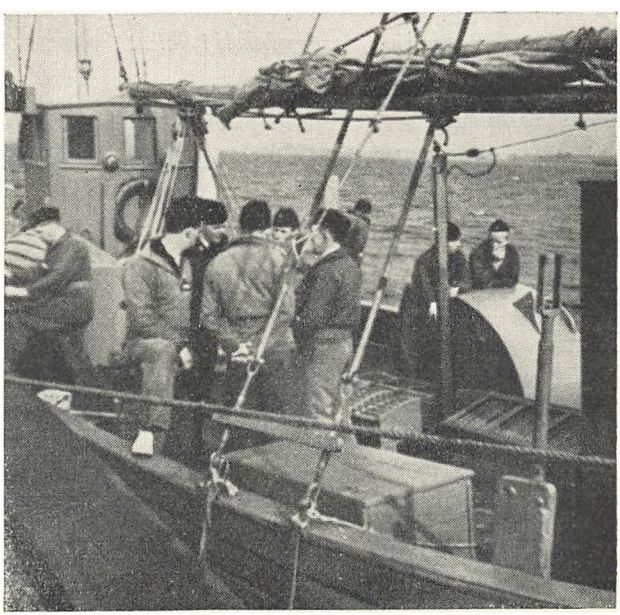
Det er efter gammel orlogsskik forbudt at fløjte på skibe og kaserner.

Øl, vin og spiritus må principielt ikke medbringes ombord.

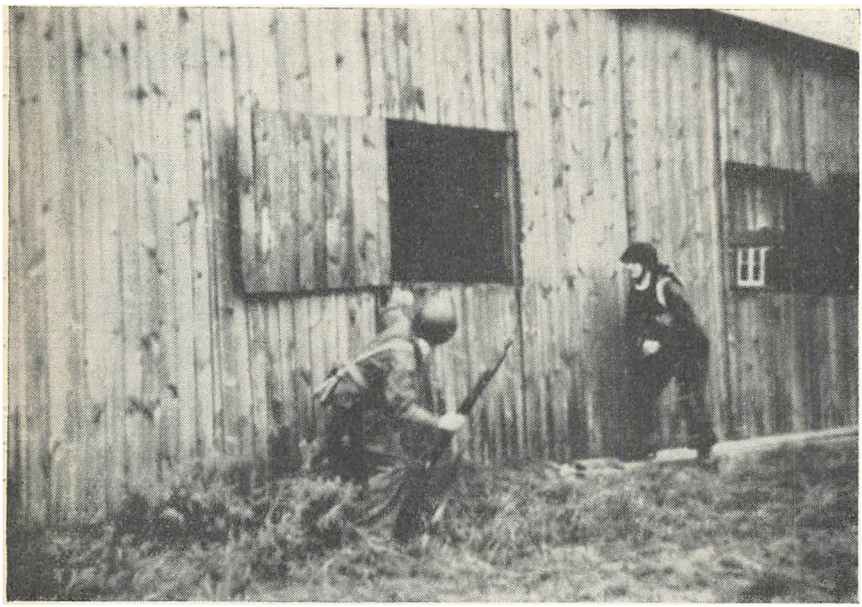
Dog kan der med førerens tilladelse medbringes et beskedent kvantum på weekend-ture o.lign. – normalt 1 pilsner til frokost og middagsmåltider.

Ved togt til udenlandsk havn kan drikkevarer til repræsentation medbringes i henhold til de til enhver tid gældende bestemmelser.

Flotillegasten skal, når han er i uniform, vise passende mådehold og have for øje, at han repræsenterer hjemmeværnet, og ved sin optræden kan fremme eller hæmme det gode forhold mellem hjemmeværnet og den del af befolkningen, der endnu ikke er tilknyttet dette.



Diskussion efter endt fartøjsøvelse.



By- og huskamp, angrebshold i aktion.

Uniform og udrustning.

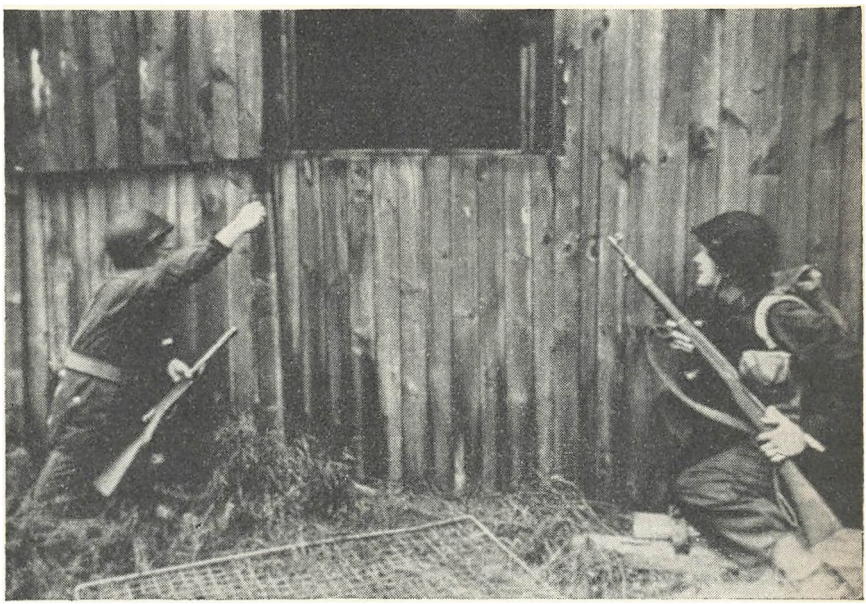
Ved optagelsen i Det maritime hjemmeværn får flotillegasten følgende effekter udleveret:

1 uniform,
1 stortrøje,
1 håndvåben med tilhørende beredskabsammunition,
1 sæt enkeltmandsudrustning.

Flotillegasten kvitterer hos våbenmesteren for disse effekter og er pligtig til at overholde de for opbevaring og vedligeholdelse af våben, ammunition, uniform og udrustningsgenstande givne bestemmelser.

Flotillegasten har ikke alene ret men også pligt til efter nærmere regler at opbevare de udleverede genstande, bl.a. våben, på sin bopæl.

Det er ikke uvæsentlige værdier, som staten på denne måde betror i flotillegastens varetægt, og med opbevaringsretten – som han har frem for alle andre civile medborgere – følger naturligvis et tilsvarende ansvar. I loven er det



By- og huskamp, håndgranaten er kastet.

udtrykt således, at »enhver hæfter økonomisk for skade og tab, forvoldt ved forsætligt eller uagtsomt forhold, herunder for den forringelse af de udleverede genstande, der måtte være en følge af, at disse ikke er blevet behandlet og opbevaret på forskriftsmæssig måde«.

Da det er i flotillegastens personlige interesse, at han holder den udrustning vedlige, som han en skønne dag kan få brug for under alvorligere forhold, vil han naturligvis ikke ødelægge den med forsæt – men også tankeløshed eller uvidenhed kan medføre, at våbnene forringes og tøj eller udrustning forfalder.

Bestemmelserne om geværets vedligeholdelse er optaget i »Skyttens bog«. Tag den frem efter hver øvelse og kontroller, at disse regler er efterfulgt.

Våben skal opbevares på en sådan måde, at uvedkommende ikke kan tilegne sig dem og misbruge dem eller komme til skade ved uforsigtig omgang dermed. Låsen eller bundstykket skal udtages og opbevares for sig under lås.

Uniformen kendetegner flotillegasten som hørende til det regulære forsvar og yder ham derigennem bl.a. den i folkeretten tilsikrede beskyttelse.

Den er kun til tjenstlig brug og må ikke anvendes til andre formål, f.eks. som arbejdstøj i marken eller på arbejdspladsen.

Ønskes uniformen benyttet ved særlige lejligheder (begravelser, fester o.lign.) eller i udlandet, skal tilladelse først indhentes gennem flotillen.

Uniformen skal, når den bæres, altid være forsynet med de reglementerede mærker og gradstegn.

Uniformen skal være knappet (undtagen øverste knap i blusen). Huens kant skal altid berøre højre øre og øjenbryn. Den må ikke aftages udendørs under færden i byer. Om sommeren kan flotillen befale blusen aflagt. I så fald skal der bruges reglementeret uniformsskjorte (hvid, blå eller khaki) med sort slips.

Kappen skal – for at sikre et ensartet slid – i lige måneder knappes til højre, i ulige til venstre.

Så snart som muligt efter øvelse skal uniformen efterses og bringes i orden, d.v.s. den skal renses eller vaskes, tørres og presses. Små rifter lappes, og tabtgåede knapper erstattes med andre.

Støvler skal flotillegasten selv holde sig med, men han modtager herfor en årlig godtgørelse. Brugte eller nye støvler kan købes gennem flotillen mod erlæggelse af halvdelen af prisen straks og 2 påfølgende månedlige afdrag. Efter øvelse skal støvlerne renses og indsmøres; er de våde, tørres de, ikke ved en kakkelovn el.lign., men ved udforing med avispapir og henstillen i et opvarmet rum. Derefter indsmøres og pudses de med blanksværte og til sidst med fedtsværte og blokkes.

Al udrustning (remme, tasker o.lign.) af vævet stof renses efter anvendelsen og iøvrigt, når det skønnes nødvendigt, og »pibes« med rensepulver på alle udvendige flader, som ikke kommer i berøring med uniformen. Er remtøjet særligt snavset, vaskes det først med varmt sæbevand over det hele og tørres. Pibningen foregår ved, at stoffet børstes rent, hvorved gammelt rensepulver fjernes, indtil overfladen er ensartet ren. Rensepulver drysses på i et tyndt lag og fordeles med en fugtig klud, børste eller svamp, hvorpå det gnides ind i stoffet. Derefter hænges udrustningen til tørre og børstes til sidst rent. Snavs, rust og mug på hjelmen aftørres udvendigt med en våd klud, indvendigt med salmiakspiritus.

Er øvelserne indstillet i længere tid (f.eks. om sommeren), bør uniformen

– ligesom det civile tøj – hænges op på bøjler og sikres imod mølangreb, så flotillegasten er sikker på, at den altid er klar til brug.

Under visse beredskabsformer kan det pålægges flotillegasten at medføre våben og udrustning på arbejdspladsen. Sørg for i god tid at finde et passende sted at opbevare dem.



Fra en øvelse i et havneområde.

Udmærkelsestegn m. v.

Danske og udenlandske ordner bæres over venstre brystlomme – tilladelse hertil skal indhentes efter ansøgning til Hans Majestæt Kongen.

Nedennævnte udmærkelsestegn m. v. bæres, såfremt berettigelsen hertil iøvrigt foreligger, midt på venstre overærme (dog under eventuelle gradstegn) i 1 à 2 vandrette rækker i den nedenfor anførte rækkefølge:

- Militære udmærkelsestegn (i alfabetisk rækkefølge).
- Idrætsmærke.
- Terrainsportsmærke.

- Emblem for een forening af upolitisk karakter og uden tilknytning til politiske partier eller organisationer.

I stedet for sådant emblem kan bæres Dansk Røde Kors emblem for samaritter eller civilt svømmemærke.

Endvidere er det tilladt at bære de mærker, der med justitsministeriets tilladelse sælges på visse af årets dage i særlige øjemed, såsom

- Valdemarsdagens flag.
- Dybbølmærket.
- Høstblomsten.
- Røde Kors Mærket m. fl.

Mærkerne må dog kun bæres synligt på uniformen den fastsatte salgsdag.

DMH-stander.

Standeren, der er grøn med gult anker ved liget, kan føres

- i lystfartøjer, der ejes af flotillegaster, på sallingshorn, når klubstander er sat, ellers på dennes plads.

Findes i størrelse 25 × 50, 30 × 75 og 60 × 100 cm.

På automobilers højre forskærm, når disse anvendes i tjenstlig øjemed, og føreren er uniformeret.

Størrelse 15 × 25 cm.

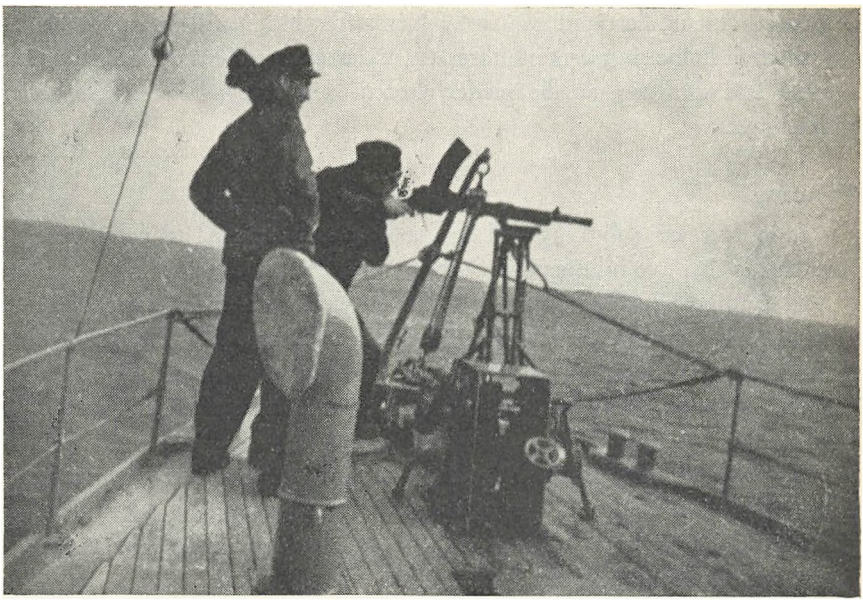
Angående påklædningen.

Flotillegasten skal altid være reglementeret påklædt. Bæres stortrøje, skal samtlige knapper være knappet – ved transport bæres den sammenrullet.

Ved kørsel med motorcykle kan styrthjelm bæres i stedet for den reglementerede militære hovedbeklædning.

Påklædningen skal være ensartet, hvorfor flotillen i sit øvelsesprogram angiver påklædningen ved nedennævnte numre:

Nr. 1: Paradeuniform. Bluseuniform med skråhue, sorte sko.
- 2: Daglig uniform. Bluseuniform med skråhue, livrem af stof, gamascher og støvler.
- 3: Daglig uniform med våben. Som nr. 2 med våben, skulderremme, forbindelsesstykker, patrontasker og/eller magasintasker.
- 3a: Som nr. 3 med stålhjelm og hjelmnet.



Skydning med LMG mod mål på søen.

Nr. 4: Feltøvelsesuniform. Som nr. 3 med paksæk, kogekar og feltflaske.
- 4a: Som nr. 4 med stålhjelm og hjelmnet.
- 5: Feltuniform. Komplet feltudrustning.
Nr. 1–4 angives med eller uden stortrøje.

Ved ordren »Hjemmeværnet på plads« møder flotillegasten i påklædning nr. 5 med beredskabsammunition, forbindspakke samt proviant og toiletgrej m.v. for 1 døgn.

Af hensyn til ensartetheden bør anvendes hvid eller ensfarvet blå skjorte og sort slips.

Orlov og tjenestefrihed.

Hvis en flotillegast f.eks. på grund af midlertidig bortrejse er ude af stand til at møde i et tidsrum af længere varighed, skal han søge orlov og angive, hvor lang tid denne ønskes. Anmodning om orlov tilstilles flotillechefen.

Strækker orloven sig ud over 3 måneder, bør våben og udrustning afleveres, så det i påkommende tilfælde ikke skal ligge upåagtet hen.

Ved ethvert midlertidigt fravær fra hjemstedet bør man iøvrigt af alarmeringshensyn holde sin nærmeste foresatte underrettet om ens opholdssted eller i hvert fald sikre sig, at alle meddelelser til den faste adresse straks bliver viderebragt.

Flytning.

Ved enhver varig flytning skal der straks sendes melding til halvdivisionsføreren om den nye fuldstændige adresse (evt. med telefonnummer).

Ved flytning udenfor flotillens område udfyldes en særlig flyttemeddelelse, som fås ved henvendelse gennem halvdivisionsføreren. Der skal herpå bl.a. anføres, om overførelse til en HJV-enhed på tilflytterstedet ønskes. Ved flytning til en anden flotille kan uniformen medføres, men al anden udrustning afleveres.

Beslutter en flotillegast sig først senere – efter flytning – til at søge optagelse i en HJV-enhed på det nye sted, må optagelsesbegæring udfyldes, men der skal anføres herpå, hvor tidligere HJV-tjeneste har fundet sted, for at de tidligere papirer kan fremskaffes og optagelsen derved lettes.

Kontrakt.

Ved kontraktens undertegnelse har flotillegasten forpligtet sig til mindst et års tjeneste ved hjemmeværnet og derudover løber den videre, indtil den opsiges med det i kontrakten fastsatte varsel.

Kontrakten kan opsiges af flotillegasten ved udfyldelse af den foran omtalte flyttemeddelelse.

Ved kontraktens ophævelse udgår flotillegasten af DMH.s styrker, og hans stamkort m.v. overføres til den HJV-region indenfor hvilken han er bosat.

Har han rød mødebefaling, føres han tilbage til sin militære stamafdeling.

Økonomiske forhold.

Tjenesten ved hjemmeværnet betragtes som en form for borgerligt ombud, og flotillegasten får derfor normalt ikke nogen løn eller godtgørelse, selvom tjenesten påfører ham visse mindre udgifter (f.eks. til korte transporter til øvelse, pudsegrejer o.lign.). Kun hvor der er tale om egentlige indgreb i hans civile erhverv, er der sikret ham en sådan godtgørelse, at ingen af økonomiske grunde alene skal kunne forhindres i at deltage i hjemmeværnstjenesten.

Under deltagelse i større samlede øvelser med søværnet eller ved fuld tjenstgøren under krig eller beredskab, ydes der flotillegasten løn og forplejning som ved indkaldelse til søværnet.

Ved deltagelse i kursus på en befalingsmandsskole kan der udbetales godtgørelse for tabt arbejdsfortjeneste. Elever, der er ansat ved en offentlig institution, oppebærer under sådanne kursus fuld løn fra deres arbejdssted, men skal til gengæld efter nærmere regler indbetale den dem af hjemmeværnet ved kursus' afslutning udbetalte godtgørelse på deres civile lønningssted, med mindre kursusdeltagelsen har fundet sted i ferien. Under henvisning til ovenstående ydes der endvidere flotillegasten fri sygepleje og medicin efter værnenes regler. I sygdomstilfælde får han frit sygehusophold i det omfang, dette ikke dækkes ind af hans egen sygekasse eller -forsikring.

For brug af egne støvler og for slid på privat undertøj i hjemmeværnstjenesten ydes der enhver flotillegast en årlig godtgørelse.

Kommer en flotillegast til skade i tjenesten og får varigt mén deraf, så at hans erhvervsevne forringes midlertidigt eller varigt, tilkommer der ham de i loven om invaliderente m. v. til tilskadekomne militære værnepligtige fast-



LMG-hold klar bag røgslør.

satte erstatninger fra Direktoratet for Ulykkesforsikring, hvortil anmeldelse derfor *straks* efter ulykkestilfældet (sygdommens opståen) må indsendes gennem flotillen og DMH på særlige dertil bestemte skemaer.

Det er en forudsætning, at den tilskadekomne snarest muligt efter ulykkestilfældets eller sygdommens opståen lader sig undersøge af en læge og derefter underkaster sig den lægebehandling, som findes fornøden.



By- og huskamp, angrebsholdet klar til aktion.

Ødelægger eller beskadiger flotillegasten de ham udleverede sager med forsæt, ved skødesløshed eller ved grov uagtsomhed, vil han blive draget økonomisk til ansvar herfor.

Bortkommer en udrustningsgenstand, vil det normalt blive pålagt brugeren at indbetale erstatningsbeløbet gennem flotillen, der fra beholdningerne erstatter tabet.

Kommer en tabt genstand, for hvilken der er indbetalt et erstatningsbeløb, senere tilveje igen, er den ikke brugerens ejendom, men skal afleveres til flotillen mod hel eller delvis godtgørelse af erstatningsbeløbet, afhængig af den forfatning, hvori genstanden ved tilvejekomsten befindes.

Forseelse og straf.

Skønt hjemmeværnet består af militært organiserede enheder og er underlagt forsvarsministeriet, kommer militær straffelov og militær retsplejelov ikke til anvendelse på forseelser begået af personer, der hører til hjemmeværnet, og behandlingen af sager vedrørende sådanne forseelser henhører – for så vidt de ikke kan afgøres ved disciplinærmidler – under den borgerlige påtalemyndighed.

De arter af forseelser, der kan forventes at forekomme indenfor hjemmeværnet, falder stort set i to hovedgrupper:

a. Overtrædelse af de i almindelighed gældende borgerlige straffebestemmelser (straffelove, politivedtægter m.v.), der begås af de nævnte personer og vedrører tjenesten eller er begået i eller i anledning af tjenesten eller på hjemmeværnets område eller i anvist kvarter.
b. Tjenstlige forseelser, d.v.s. udeblivelse og ulydighed og iøvrigt enhver overtrædelse af de for tjenesten i almindelighed eller for specielle områder af denne i reglementer og instruktioner m.v. fastsatte bestemmelser.

De under a. nævnte forseelser straffes efter de i vedkommende lov eller vedtægt fastsatte regler,

de under b. nævnte efter § 17 i lov om hjemmeværnets ordning med bøder, hæfte eller fængsel i indtil 2 år.

Begge slags sager henhører, såfremt de ikke kan afgøres ved anvendelse af disciplinære midler, som nævnt under den borgerlige påtalemyndighed, og da det som følge heraf er politiet, som leder efterforskningen, er det kun politiet, der råder over de særlige retsmidler, der kan anvendes som led i efterforskningen, herunder bl.a. ransagning og anholdelse.

Enhver befalingsmand kan med hjemmel i retsplejelovens § 771, 2. stk. anholde en undergiven, der træffes i udførelsen af en forbrydelse, der er undergivet offentlig forfølgning, herunder også en forseelse, som omfattes af hjemmeværnslovens § 17. Såfremt en anholdt ikke findes at kunne løslades, skal han snarest muligt overgives til politiet.

Det er en følge af det anførte, at den i militær retsplejelovs § 25 givne bemyndigelse til i anledning af et tyveri el.lign. at foretage ransagning uden retskendelse hos militært personel, der er indkvarteret på en kaserne eller i en lejr, ikke kan overføres på hjemmeværnets personel, selv om dette i kortere eller længere tid kan være indkvarteret som ovenfor anført, ligesom den

naturligvis ikke kan overføres på personel af hjemmeværnet, der bor hjemme eller har egen husstand. Ransagning kan dog altid foretages med den (de) pågældendes samtykke, men opnås dette ikke f. eks. når enkelte angivne ved en undersøgelse i anledning af et begået tyveri vægrer sig ved ransagning, må politiet eventuelt tilkaldes.

Såfremt den foreliggende forseelse er en grov overtrædelse af almindeligt gældende straffebestemmelser eller et groft brud af disciplinen, mytteri el. lign., bør politiet dog straks tilkaldes, og der fremsendes snarest indberetning til flotilleinspektøren, ligesom det i indberetningen skal anføres, om sagen er overgivet til politiet.

Politiet erholder til gennemførelse af sit hverv ved efterforskningen og den videre behandling af de pågældende sager den fornødne bistand fra hjemmeværnets myndigheder.

Disciplinarmidler.

Som disciplinære midler kan anvendes mundtlige tilrettevisninger, efterøvelse uden for almindelig øvelsestid, vagt uden for orden og udførelse af arbejde ved depot, skydebaner eller lignende samt under feltforhold og under tjeneste ved hærens eller søværnets skoler og afdelinger tillige nægtelse af til ladelser og friheder, som ellers normalt gives indenfor det pågældende tjenesteområde.

Tilrettevisninger, der ikke må udarte til skældsord eller andre upassende eller krænkende udtalelser, kan gives under fire øjne eller i overværelse af andre ved hjemmeværnet tjenstgørende.

Disciplinære midler må kun anvendes på den eller de, der har begået forseelsen.

De disciplinære midler betragtes ikke som straf, og den pågældende kan ikke forlange sagen henvist til rettergang.

Om anvendelsen af et disciplinært middel kan den pågældende klage, men han kan ikke ved at indgive klage unddrage sig pligten til at efterkomme, hvad der er pålagt ham.

Klager.

Klage over en foresat fremføres skriftligt eller mundtligt for flotillechefen eller flotilleinspektøren.

Såfremt flere ønsker at klage i forening, skal to af dem på de øvriges vegne fremføre den fælles klage; sker det skriftligt, skal klagen indeholde oplysninger om samtlige deltagere.

Klageren og den, over hvem der klages, skal snarest have meddelelse om klagens modtagelse og skal i alle tilfælde underrettes om sagens udfald.

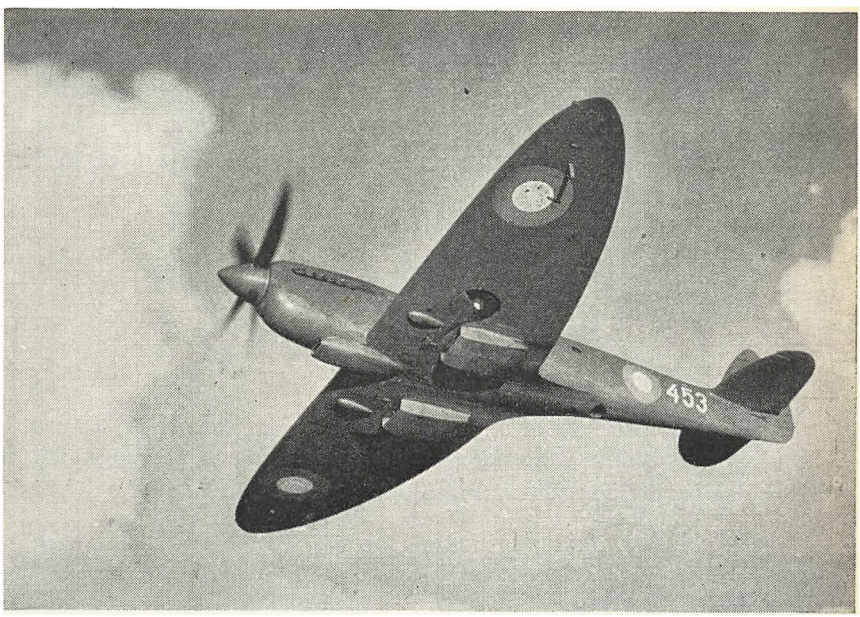


Foto Spitfire jager – uden armering (kun kameraer).

Meddelelsestjenesten.

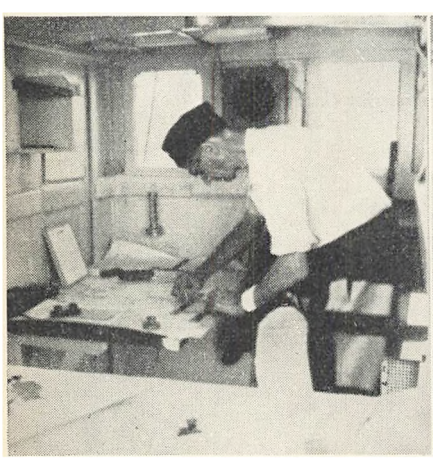
For at søværnets forskellige afdelinger og skibe indbyrdes kan komme i forbindelse med hinanden uanset, hvor de måtte befinde sig, findes der i søværnet forskellige meddelelsesmidler, hvorved forbindelse kan etableres mellem skibe til søs indbyrdes, mellem skibe og institutioner i land og mellem afdelinger i land indbyrdes.

Meddelelsesmidlerne kan inddeles i tre grupper:

1. Optiske meddelelsesmidler.
2. Kabel-meddelelsesmidler.
3. Radio-meddelelsesmidler.

1. Optiske meddelelsesmidler.

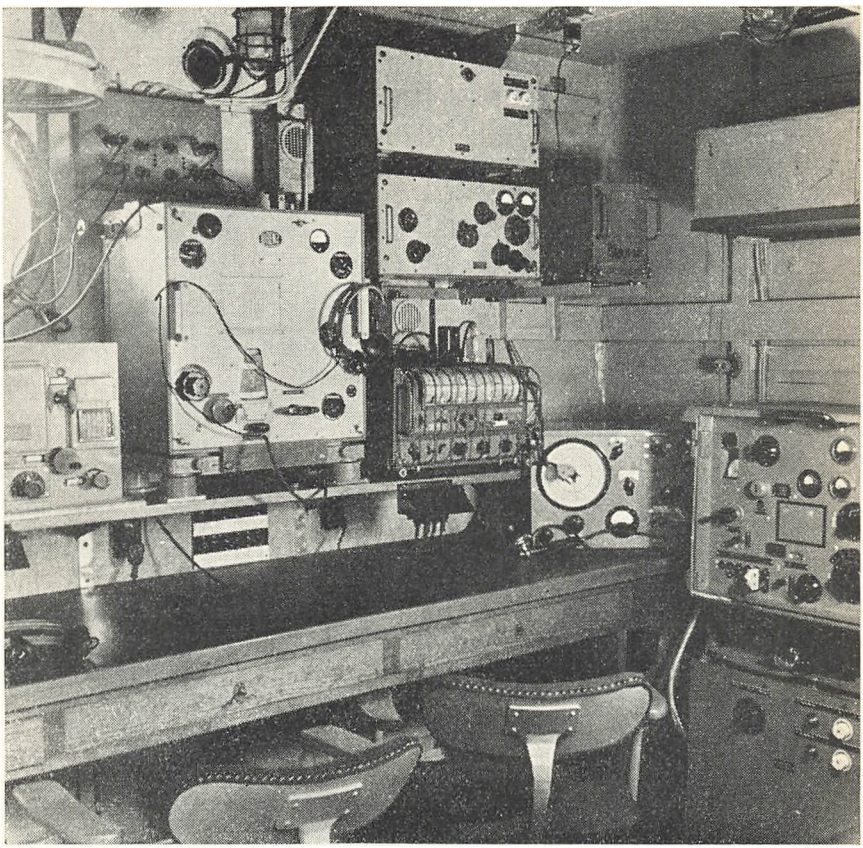
Optiske meddelelsesmetoder anvendes til forbindelse indenfor synsvidde og omfatter flagsignalering, håndflagssignalering og blinksignalering.



FF'er arbejder i styrehuset.



Voicegast ved sit anlæg.



Radiorum i et af søværnets skibe.

Signalflag. Flagsignalering anvendes kun om dagen og udføres ved at hejse eet eller flere signalflag. Flagene har en særlig betydning, der kan tydes af andre orlogsfartøjer ved hjælp af en signalbog.

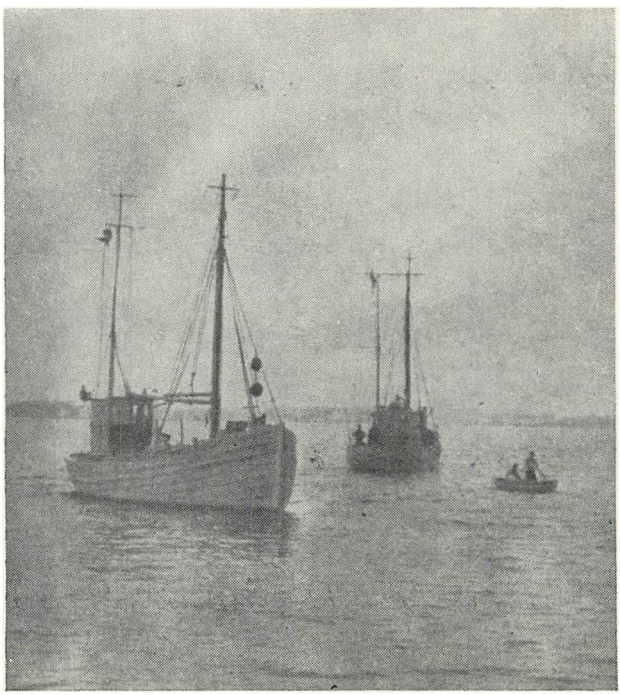
Søværnets signalflag er de samme som de internationale signalflag; mellem søværnets mindre fartøjer, herunder DMH.s, benyttes international flagsignalsystem, hvori yderligere indgår en del specielle flag og standere.

Håndflag. Om dagen på korte afstande benyttes håndflag. Med et flag i hver hånd kan man danne en række armstillinger, der kan skelnes over temmelig store afstande. Hver armstilling svarer til et bestemt bogstav.

Man kan på denne måde afsende og modtage bogstavgrupper, hvis betydning kan aflæses i signalbogen, eller man kan afsende meddelelsen i klart sprog ved at bogstavere sig igennem disse.

Håndflag benyttes indtil videre ikke indenfor DMH.

Blinksignalering. Både om dagen og om natten kan man over alle afstande



Speciel fartøjsøvelse under udførelse.

indenfor synsvidde signalere ved at anvende blinklanterner; ved korte og lange blink kan der dannes bogstaver og tal. Herved benyttes altid Morses tegnsystem af prikker og streger, det samme der anvendes ved radio- og trådtelegrafering.

Blinklanternerne er som regel små håndprojektører, der er særligt indrettet til blinksignalering.

Til hurtig og sikker signalering kræves rutineret personel.

2. Kabel-meddelelsesmidler.

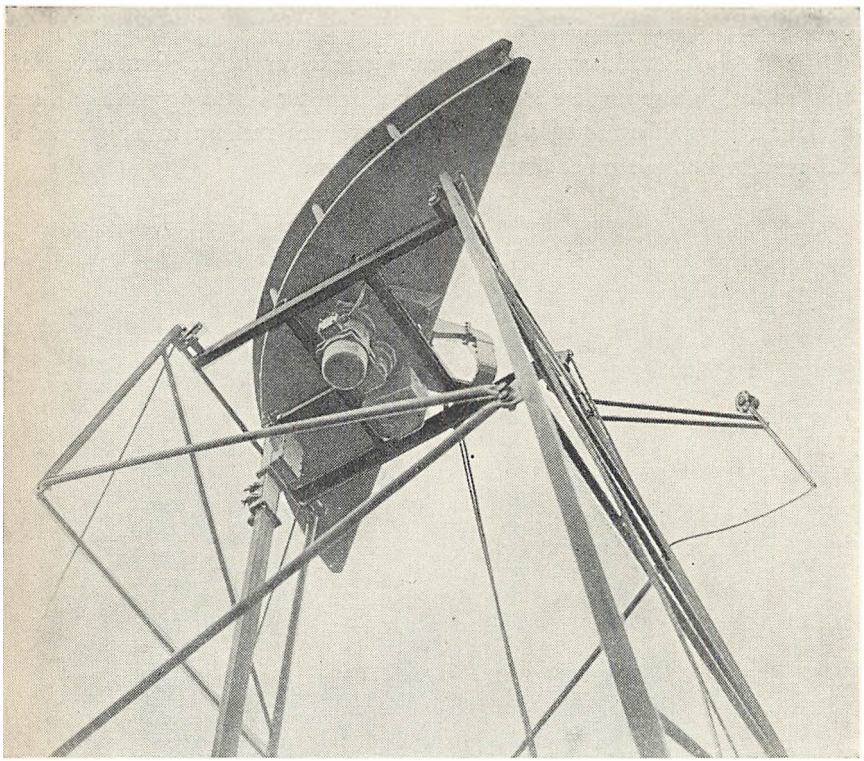
Disse meddelelsesmidler, der omfatter fjernskriver og telefon, anvendes særlig til forbindelse mellem søværnets myndigheder i land og mellem disse og skibe i havn. Fjernskriver og telefon anvendes mellem myndigheder i land, medens kun telefon anvendes til skibe i havn.



Ankring.

En fjernskriver er en særlig skrivemaskine, der ved kabler er forbundet til tilsvarende maskiner andre steder i landet. Når der skrives på en fjernskriver, vil det, der skrives blive gengivet på den fjernskriver, der er tilsluttet den anden ende af kablet, og modtageren har således straks et maskinskrevet eksemplar af meddelelsen.

Telefonforbindelser findes til søværnets skibe på Holmen og flere steder i provinsen, og når et skib kommer i havn, tilsluttes et telefonapparat ombord til denne forbindelse i land.



Radarantenne.

Reglerne for telefonbetjening er følgende:

Ved ethvert opkald melder telefonvagten sig og opgiver institutionens navn (Flotille 317, kommandostationen; marinestationen Slipshavn; ect.) ønsker den, der kalder, at tale med en bestemt person uden at opgive sit navn, spørges: »Hvem må jeg melde?«.

Signaler modtages og afsendes ved benyttelse af den reglementerede signalblanket, som enhver flotillegast bør kende.

Ved afsendelse af signaler skal følgende indprentes:

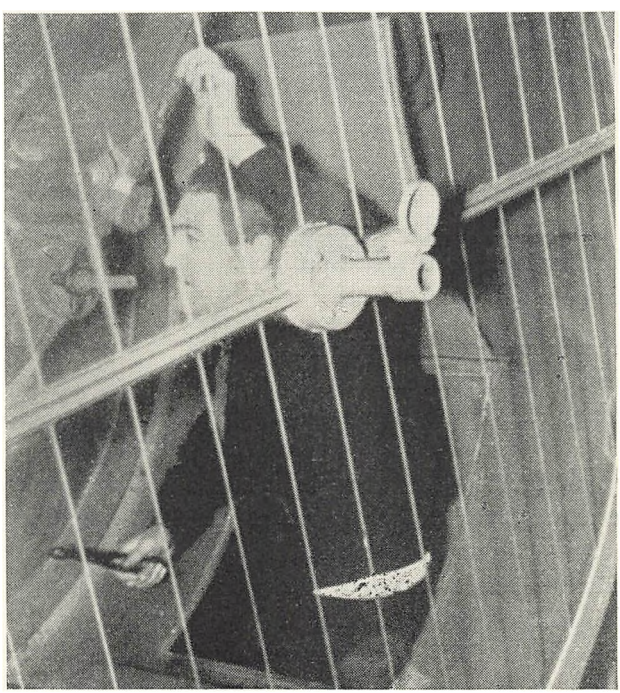
1. Skriv signalets tekst, kort og klart, ned forinden modtageren kaldes op.
2. Afsenderen indleder altid med:
   »Det er (charge) NN, jeg har et signal«.

3. Dikter roligt, tal klart og tydeligt.
4. Er der den mindste tvivl om korrekt modtagelse da dikter signalet tilbage og/eller få det gentaget.
5. Afslut modtagelsen med »Det er forstået«, tilknyttet udveksling af afsenders og modtagers charge og navn.

3. Radio-meddelelsesmidler.

Radio er nu så højt udviklet, at skibe med radio ombord og landstationer kan komme i forbindelse med hinanden, hvor på jordkloden de end befinder sig.

I næsten alle søværnets skibe findes der sendere og modtagere, og i land findes tilsvarende stationer, således at et skib altid skulle kunne komme i forbindelse med land og omvendt.



Flotillegast »skifter kul« i en større projektør.



Blinksignalering. Slipshavn.

Udvekslingen af signaler mellem søværnets (herunder DMH.s radiofonistationer) foregår efter ganske bestemte retningslinier, der har til formål at sikre gennemførelse af signalernes ekspedition.

Hovedlinierne er følgende:

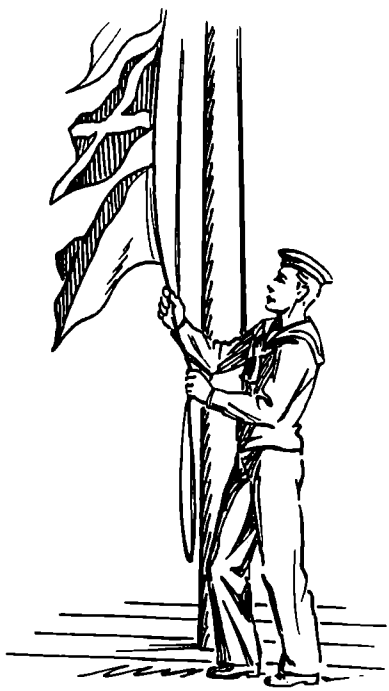
1. med anvendelse af kortest mulig tid.
2. med størst mulig sikkerhed.
3. i rækkefølge efter signalernes vigtighedsgrad.

I søværnets mindre og DMH.s fartøjer, benyttes udelukkende radiotelefoni efter særlige regler, hvori indgår de indenfor NATO-signalering anvendte procedureregler, særlig stavetabel m.m.

Uddannelsen af DMH.s radiogaster foregår dels i flotillerne og dels på DMH.s befalingsmandsskole på Slipshavn.

Blandt andet for at sikre, at radiostationernes fortrolige kaldesignaler ikke kompromitteres og at stationerne betjenes korrekt må DMH.s radiostationer

kun betjenes af radiogaster, der har gennemgået nævnte uddannelse og er godkendt af en dertil bemyndiget instruktør. I øvrigt henvises til »Vejledning i signaltjeneste og radiotelefoni« afsnit I og III.



Skibsorganisation.

DMH.s skibsmateriel omfatter dels patruljefartøjer; søgående kuttere på 18–36 tons, og dels motorbåde på 5–18 tons, til havnekontrol m. m.

Kuttere og motorbåde fordeles til flotillerne ved flotilleinspektørens foranstaltning og stilles til disposition efter herom givne bestemmelser.

Antallet af flotillegaster i fartøjsbesætningen afhænger af fartøjets størrelse og af de opgaver der er stillet.

Fartøjsføreren (FF) skal have bestået de til fartøjsførerprøven stillede krav og derudover have den sømandsmæssige rutine, som gør ham skikket til at blive betroet ansvaret for fartøjets og besætningens sikkerhed, og opfyldelsen af sejladsens formål samt hele tjenesten ombord.

Næstkommanderende (ligeledes navigatør) har under fartøjsføreren, kommandoen over fartøjets besætning. Han leder besætningens detailtjeneste og overvåger, at der hersker disciplin, orden og god tone indenborde. Han deltager i navigationsvagten.

Besætningen er specialuddannede flotillegaster, men som helhed udføres den almindelige fartøjstjeneste af alle mand.

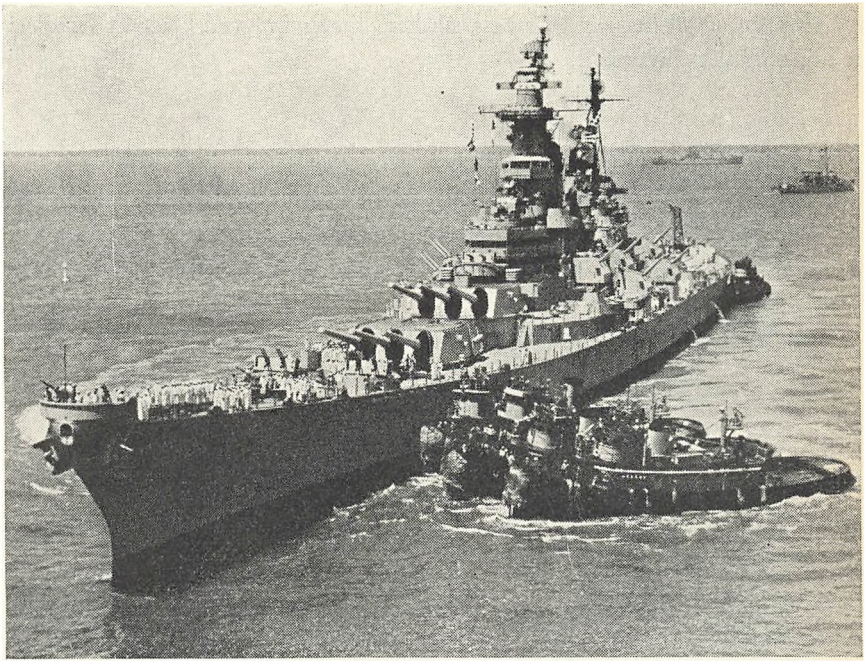
For at et fartøj og dets besætning kan arbejde let og smidigt som et organiseret hele, er det nødvendigt, at hver mand i fartøjet ved, hvor hans plads er under forskellige forhold.

Fordelingen til de forskellige hverv kaldes fartøjets ruller.

Princippet i dem er, at hver mand udfører den samme eller en nær beslægtet bestilling på samme plads i fartøjet under såvidt muligt alle forhold.

Den vigtigste rulle og den, der danner grundlaget for udarbejdelsen af de øvrige ruller, er »skyt-rullen«, der fordeler besætningen til de poster den skal have, når skib og besætning skal præstere fuld ydeevne.

I sådanne tilfælde forsyner besætningen sig med redningsveste stålhjelme og våben. LMG klargøres og rigges op.



Slæbebåde ved slagskibet »Missuri« udfor Norfolk, Virginia.

Ammunitionen uddeles og magasinerne til LMG oplades. Dækket gøres klart, d.v.s. trosser, fendere og pøse fjernes fra dæksplankerne. Lægekassen klargøres i lukafet og brandslukningsmidlerne tilses.

»Skyt-rullen« benyttes også som mønstrings-rulle for kontrol af fartøjsbesætningens fuldtallige tilstedeværelse.

»På post til at gå af (i) havn« er en rulle der organiseres direkte fra »Skyt-rullen«, og ifølge denne er besætningen fordelt på de poster der er nødvendige for tillægningsmanøvre.

Nogen egentlig »brand-rulle« findes ikke i DMH.s fartøjer.

Fartøjets og besætningens størrelse gør ikke en sådan påkrævet, til gengæld bør enhver være fortrolig med slukningsmateriellets placering og brug. Ved brand går man straks i gang med slukningen med det nærmeste slukningsmateriel, idet man samtidig varskoer »brand«; dog må motorpumpen kun betjenes af kvalificeret personel.

I »bjærgnings-rullen« er hele besætningens bjærgning ved hjælp af fartøjets redningsmidler tilrettelagt.

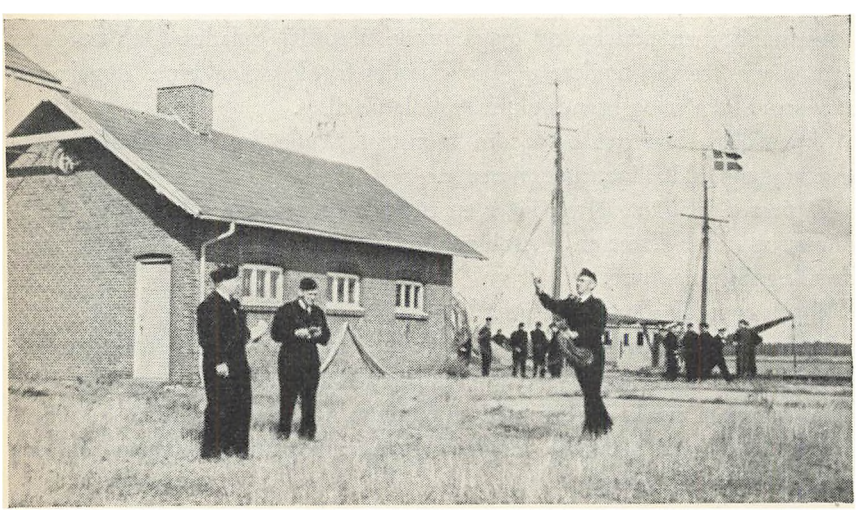
Vagttjenesten.

Ombord i DMH.s fartøjer (kuttere) gås til søs normalt kvartersvagt. Man kan som i søværnets skibe inddele besætningen i kongens kvarter (ulige numre) og dronningens kvarter (lige numre). I søværnets større skibe inddeles kvartererne atter i 2 skifter (1 og 3, 2 og 4).

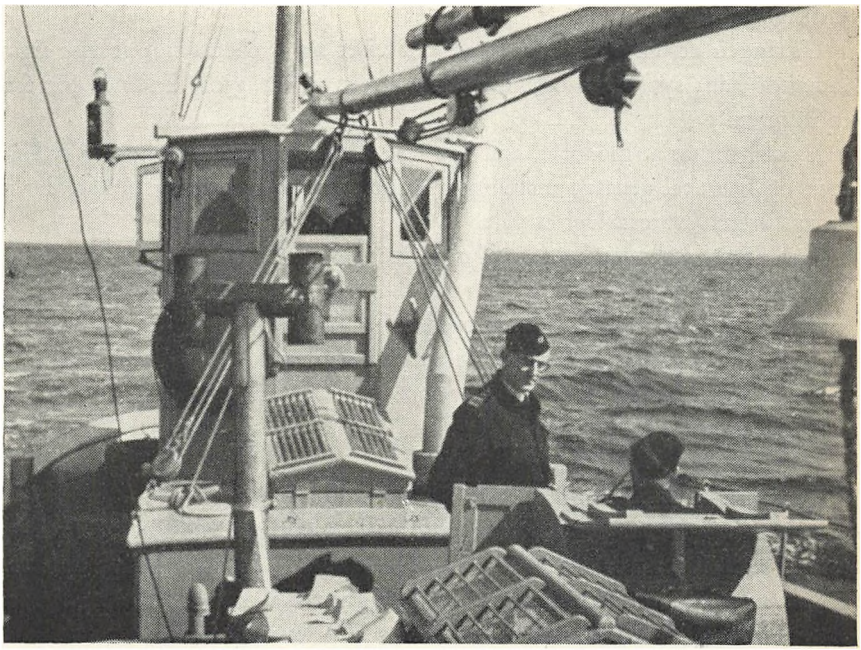
Vagterne kan inddeles på følgende måde:

Fra 0000 til 0400: Hundevagt,
- 0400 - 0800: Dagvagt,
- 0800 - 1200: Formiddagsvagt,
- 1200 - 2000: Eftermiddagsvagt,
- 2000 - 2400: Førstevagt.

Eftermiddagsvagten afløses af formiddagsvagten når vagten skal skaffe (kl. 1700–1800), denne vagttørn benævnes almindeligvis the-vagten. Fartøjsføreren tilrettelægger vagten ved udformning af en fast tørnliste.



Fra en landskonkurrence. Kastning med kasteende.



En tilfreds FH på inspektionstogt.

Den tiltrædende vagt afløser 5 minutter før vagttid, efter eventuelt at være purret ud 10 minutter tidligere.

Ved afløsning skal gives nøjagtig overlevering om de særlige ordrer, der er givet, samt om hvad der iøvrigt er at bemærke vagten vedrørende.

Efter afløsning foretager een af den afløste vagt altid en inspektionsrunde på dæk og om læ, for til slut at melde sig afløst hos fartøjsføreren eller næstkommanderende.

Enhver, der er på post, skal være årvågen og agtpågivende. Flotillegasten skal erindre, at ikke blot fartøjstjenestens forsvarlige gang, men for visse poster – udkig og rorgængers – vedkommende endog fartøjets sikkerhed, kan være afhængig af hans påpasselighed. På post må derfor ingen flotillegast foretage sig noget, som bortleder hans opmærksomhed fra tjenestens forsvarlige udførelse.

Udkigstjeneste.

Udkiggen er ansvarlig for, at alt der viser sig – eller synes at vise sig – indenfor hans synskreds og hørevidde, straks bliver gjort bekendt for fartøjsføreren.

Hvad han har at meddele, skal han fra sin post varsko med høj og tydelig røst, og han skal gentage meldingen så ofte, det er nødvendigt, indtil der af fartøjsføreren svares: »Det er vel«.

Meldingen skal være kort og klar, f. eks.:

»Damper ret for«.

»Fiskekutter fire streger om bagbord«.

»Rød lanterne en streg foran for tværs om styrbord«.

»Signal fra kystjager tværs om bagbord«.

»Tågesignal ret for«.

Prajet gives altid således:

Genstand – retning – om muligt afstand.

Når udkiggen har varskoet en observeret genstand, og afgivet melding derom samt fået »kvittering« herfor – »Det er vel« – er ansvaret for observationen overgået til fartøjsføreren, og udkiggen skal kun interessere sig for den, dersom han beordres dertil. Hvis han gør det uden ordre, ser han ikke, hvad der ellers kunne være at observere i fartøjets nærhed. En undtagelse fra denne regel er, at han skal være opmærksom på kipning fra passerende skibe. (Se side 155 vedrørende kipning).

Det er langt sværere at være en god udkig om natten end om dagen.

Først og fremmest kræves hertil at ens øjne har vænnet sig til mørket, dernæst at man samler sig om opgaven, hvor trættende og ensformig den end er.

Følgende råd bør man indprente sig for at kunne udføre natudkigstjeneste:

Søg så vidt mulig at undgå lys inden vagten og overtag ikke denne, inden øjnene har vænnet sig til mørket.

Undgå alt lys, der ikke er rødt.

Se aldrig lige på den genstand der skal undersøges, men lad blikket søge omkring genstanden.

Hvis øjnene skal beskyttes, da hold hånden for, uden at trykke på øjet.

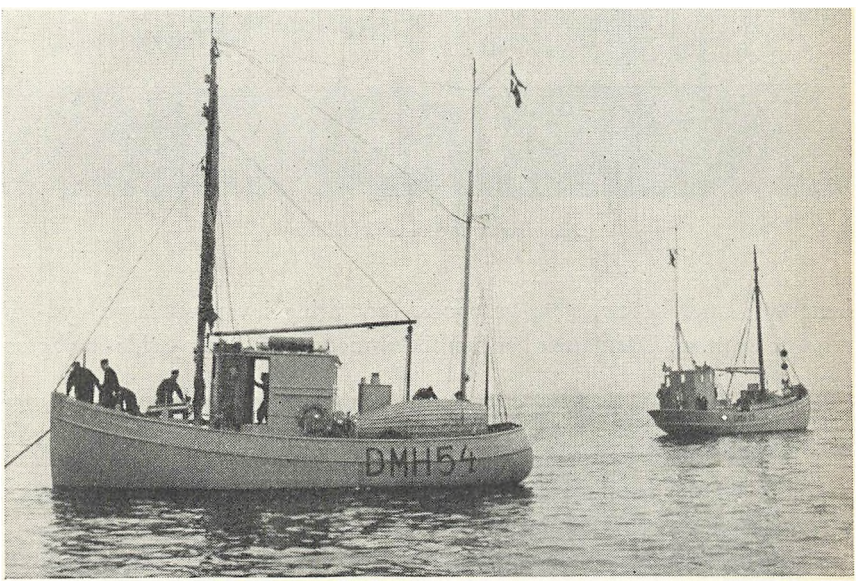
Undgå at blive ved at stirre på observerede genstande.

Pas på den fysiske form. Træthed og spiritus nedsætter evnen til at se om natten.

Til ankers varskoer udkiggen, når han har formodning om eller ser, at et fartøj kommer til borde, eller et fartøj ved sin sejlads frembryder kollisionsfare.

Han varskoer straks, hvis nogen er i livsfare ombord i eller i nærheden af eget fartøj, for at hjælp uopholdeligt kan blive ydet.

Formoder han, at et skib eller fartøj er grundstødt, eller at se et luftfartøj er nødlandet, skal han straks varsko derom.



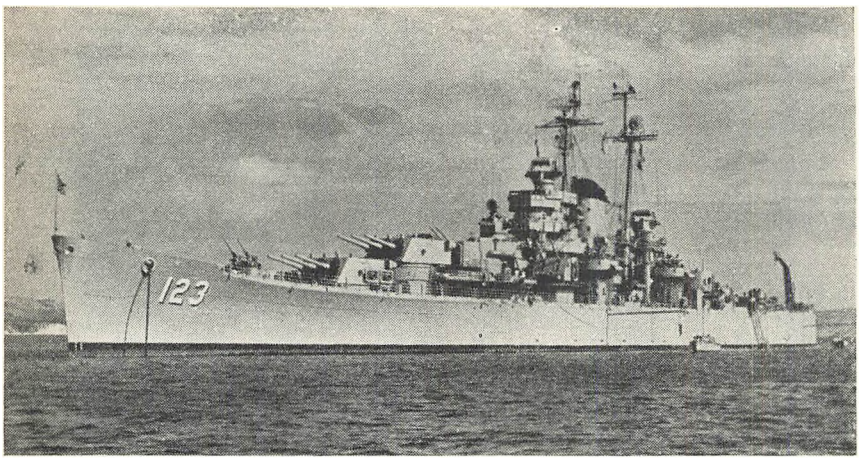
Fartøjsøvelser. Et DMH fartøj skal bringes »flot«.

Endvidere varskoer han kun hvis ikke andet er beordret når et orlogsskib kommer i sigte. Han skal have sin opmærksomhed henvendt på og varsko for signaler fra såvel skibe som land.

Kippes flaget i passerende skib eller i land, varskoer han derom, og er han alene på dækket besvarer han kipningen.

Under gang skal udkiggen, foruden hvad der af ovenstående finder anvendelse under disse forhold, tillige bestræbe sig for i så vid udstrækning og så tidligt som muligt at opdage og varsko for:

Skibe, fartøjer, luftfartøjer og sømærker af enhver art og størrelse samt



Amerikansk træningsskib »Albany«.

lanterner, land, holme, sten, vraggods, forandring i vandets farve, lyd- og lyssignaler m.m. Om natten har han tilsyn med fartøjets top-, side- og agterlanterner.

Råd til udkiggen.

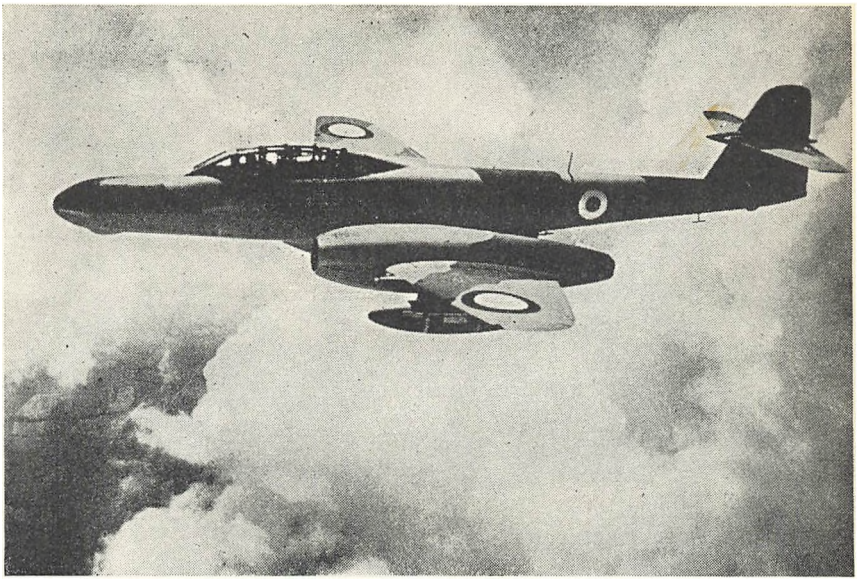
Det er vigtigt, at udkiggen er klædt på efter forholdene (mod kulde, regn, søsprøjt etc.), i modsat fald svækkes årvågenheden.

Hav altid varmt og tørt (vandtæt) fodtøj på, våde og kolde fødder fremmer tendensen til søsyge.

Tag i slud og regnvejr et frottehåndklæde om halsen indenfor den opsmøgede krave, dets virke er langt bedre end halstørklæder og lignende.

Med regn, søsprøjt forind, sne og især hagl i øjnene nedsættes observationsevnen hurtigt – tag råberen og sæt den brede del for ansigtet; øjnene generes nu ikke, og ved at dreje råberen langs horisonten fås den bedst mulige observation af denne.

Udkiggen *må* være ude på dækket i sådant vejr; at åbne vinduer i styrehuset resulterer blot i, at også rorgængeren bliver generet af vejret og søkort m.v. bliver våde.



Meteor natjager — radar i den lange »næse«.

Rortørn.

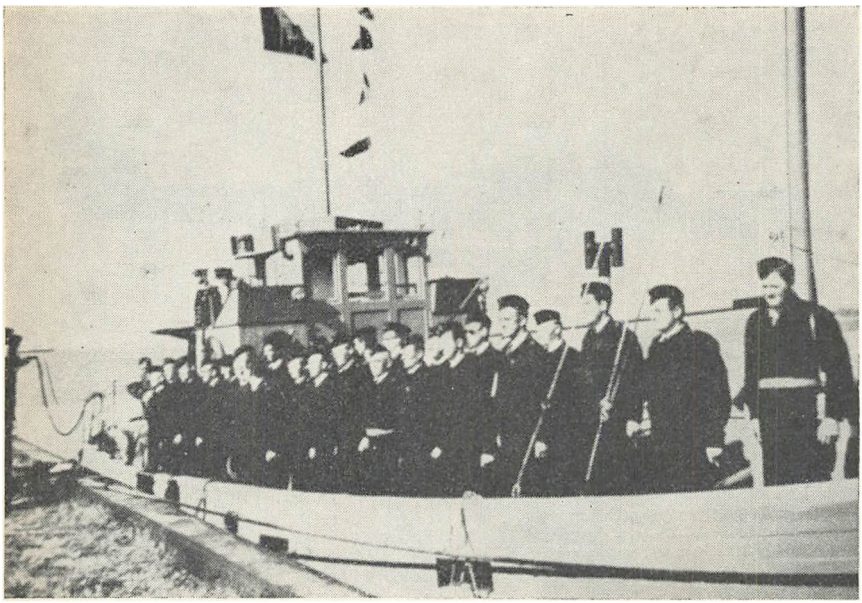
Rorgængeren skal så omhyggeligt som muligt styre den beordrede kurs.

Han skal gentage enhver ordre vedrørende styringen samtidig med dens udførelse. Rorgængeren skal desuden melde for *rorets stilling efter udførelsen* af enhver rorkommando samt melde »*kurs*«, når skibet støtter på den beordrede kurs.

Rorgængerens afløsning må ikke finde sted under en manøvre eller et drej. Den afløsende skal, efter at have meldt sig til vagtchefen, forinden han overtager styringen, have modtaget omhyggelig overlevering fra sin forgænger om, hvilken kurs der skal styres, og ved hvilken rorstilling skibet ligger støt. Først når skibet ligger helt støt, kan rorgængeren lade afløseren overtage rattet, hvorefter den afløste melder sig afløst til vagtchefen, idet han til denne melder, hvilken kurs han har givet i overlevering.

Rorgængeren må under ingen omstændigheder forlade sin post uden ordre eller uden at være afløst.

Han må ikke have løse jerngenstande som knive eller lignende i lommen, så længe han er til rors.



Et hold kursusdeltagere afslutter. Slipshavn.

Følgende *rorkommandoer* benyttes i søværnet:

1. »*Styrbord (bagbord) lidt*«.
   Rattet drejes (roret lægges) til den angivne side, så skibet netop drejer.
2. »*Styrbord (bagbord)*«.
   Rattet drejes (roret lægges) halvt over (d.v.s. normalt 15°) til den angivne side, medmindre der i direkte fortsættelse af ordren angives, hvor mange grader roret skal lægges, nemlig:

   a. Styrbord (bagbord) 10°
   b. Styrbord (bagbord) 15°
   c. Styrbord (bagbord) 20°
   d. Styrbord (bagbord) 30°.

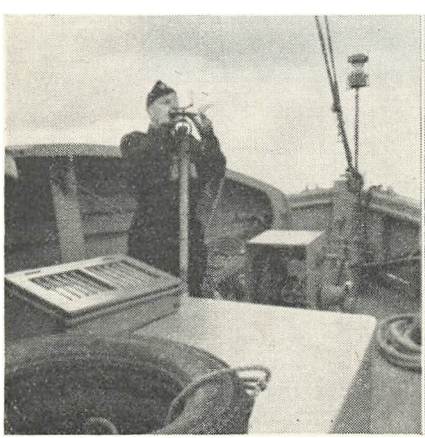
3. »*Styrbord (bagbord) helt over*«.
   Rattet drejes (roret lægges) til yderstillingen i den pågældende side.
4. »*Let på roret*«.
   Denne kommando gives fra kommando 2 eller 3 og angiver, at rattet skal

føres tilbage til den stilling, der svarer til »Styrbord (bagbord) lidt« til den side, til hvilken roret ligger.

5. »*Midtskibs*«.
   På denne kommando lægges roret midtskibs.
6. »*Ret så*«.
   Denne kommando angiver, at skibet skal styre den kurs, det lå i det øjeblik, kommandoen blev givet. Er skibet i så stærkt drej, at det svinger forbi denne kurs, skal rorgængeren af sig selv lægge roret således, at skibet snarest muligt bringes til at støtte på vedkommende kurs. Samtidig opgives som regel i grader, den kurs eller eventuelt det mærke, der skal styres efter, f. eks.:
   ad 1. »Styrbord (bagbord) lidt, støt på kurs 45°«.
   ad 2. »Styrbord (bagbord), støt på kurs 280°«.
   ad 3. »Styrbord (bagbord) helt over, støt på kurs 173°«.
   ad 4. »Let på roret, støt på kurs 307°« eller
   »Hold på den høje skorsten til venstre for det røde skur«.

Sikkerhedsbestemmelser.

Ingen må gå til vejrs uden fartøjsførerens tilladelse. Til vejrs må ikke – i lommen eller på brystet – medtages sådanne løse sager, som ved at falde ned kan gøre skade eller forårsage ulykker. Knive og værktøj, som benyttes til vejrs, skal ved fangline være fastgjort til den, som benytter eller medfører dem.



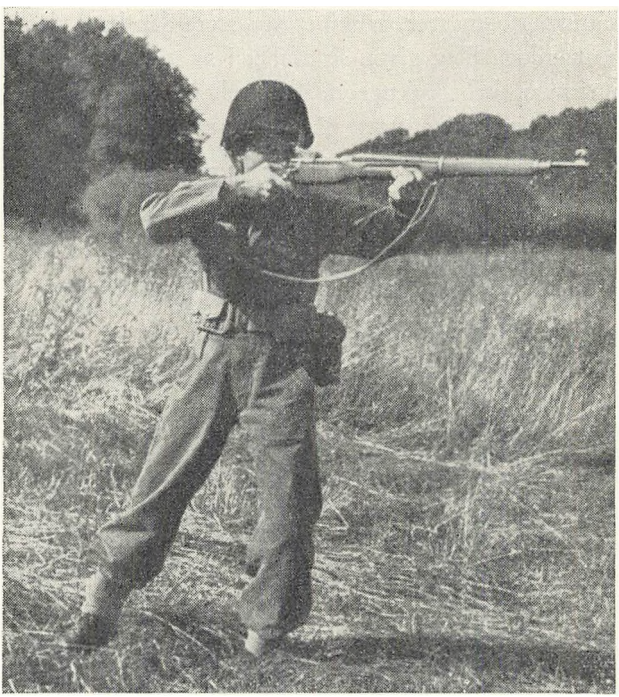
Der tages en pejling.



Der spules.

Enhver, der arbejder udenbords, skal have en ende om livet; endens anden tamp skal være fastgjort indenbords.

Enhver, der observerer, at en mand falder overbord, skal øjeblikkelig praje: »Mand over bord« og gentage prajet, samtidigt med at han kaster et bjærgemers



Et »kasteskud« under fremrykning. Skydebanen ved Slipshavn.

nær den overbordfaldne, prajet gentages indtil der svares fra styrehuset; det er bjærgemerskasterens pligt ikke at tabe den overbordfaldne af syne, så længe der er mulighed for at se ham fra fartøjet.

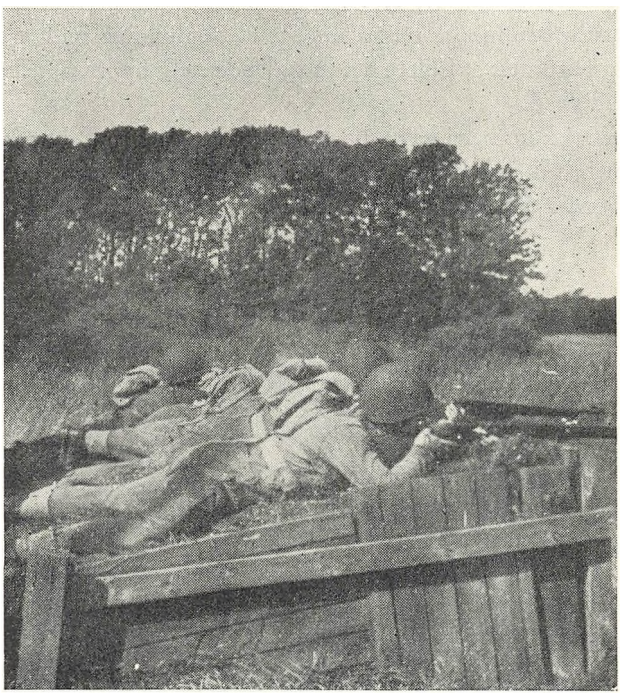
Ved øvelser, der går ud på at bjærge en overbordfalden, benyttes fartøjets bjærgemers med stage, og der varskoes altid:

»Bjærgemers overbord«.

Brand ombord kan være katastrofalt, og der må derfor iagttages den største forsigtighed ved brug af åben ild og lys og især tobaksrygning.

Årsagerne til en brand kan være mangeartede, f. eks. en overhed kakkelovn, uforsigtighed med blæselamper, en henkastet brændende tændstik eller henlagt glødende cigaret o. l.

En særlig tilbøjelighed til selvantændelse har f. eks. fedtet tvist, klude o. l.



Klar til »ildoverfald«. Skydebanen ved slipshavn.

mættet med fernis, linolie o. l., især hvis de opbevares på et varmt sted, hvorfor man altid bør lægge sådanne i en spand eller blikbeholder med låg (evt. udenbords straks).

For at kunne bekæmpe en udbrudt brand gælder det altid om at hindre luftens adgang til ilden (kvæle den), eller man benytter de ombordværende ildslukkere, skumslukkere o. l.

Benytter man vand til bekæmpelse af ilden, må man vide, at selv ild der har godt fat, kan dæmpes og slukkes ved et mindre vandforbrug, da livlig

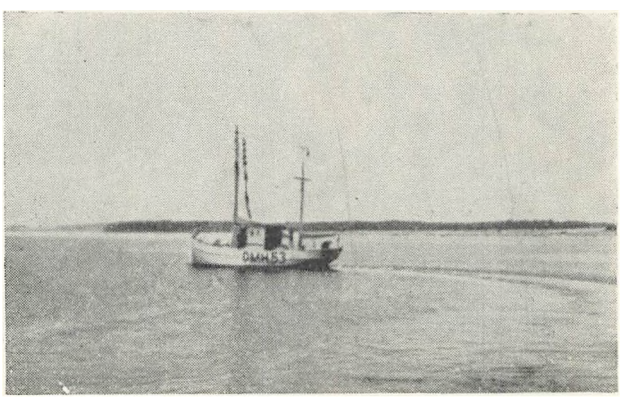
vandoverstænkning af ildkernen virker bedre, end en større vandmængde der hældes eller kastes på det brændende sted.

Har ilden fat i træværk, kan man ofte begrænse dens ødelæggelse ved hensynsløst at hugge ned på skodder, kistebænke, dørk o.l.

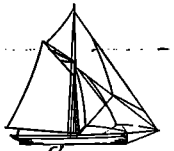
Hvorledes man går til værks, og hvad man bruger for at begrænse og kvæle ilden i det enkelte tilfælde, er i høj grad afhængig af omstændighederne.

Alle bestræbelser må gå ud på hurtigt at få slukningsmidlet i anvendelse for først og fremmest at isolere det brændende sted, og iøvrigt søge at bevare ro og besindighed.

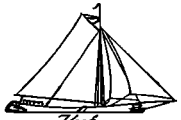
Når et fartøj kommer i havn, og besætningen går i land, bør man forinden foretage en inspektion af alle rum og forvisse sig om, at intet kan forårsage brand ombord – dette må være en ufravigelig regel.

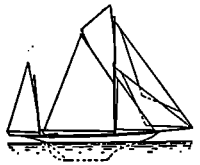


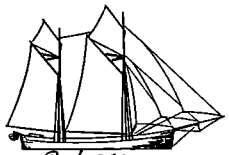
Sejlskibstyper.

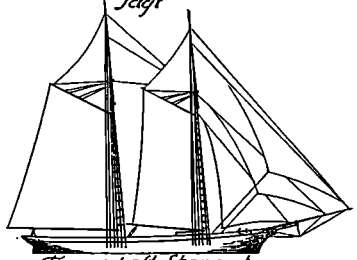

Slup

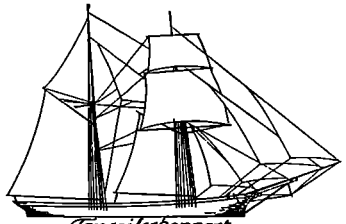

Jagt

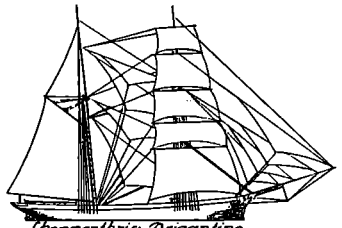

Kuf

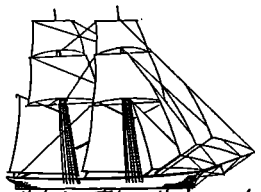

Yawl

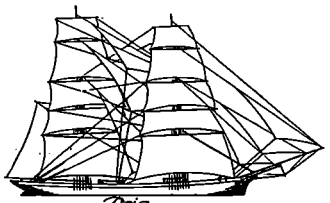

Galease

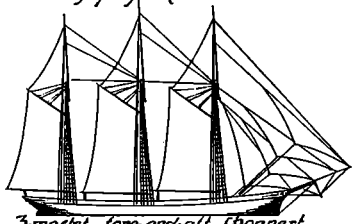

Före-and-aft Skonnert

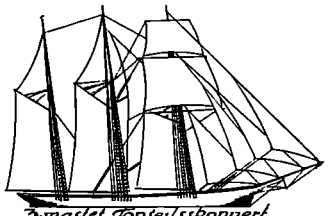

Topsejlsskonnert

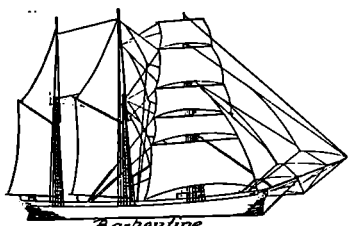

Skonnertbrig-Brigantine

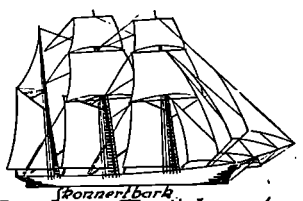

Topsejlsbrig-Tolopsejlsskonnert

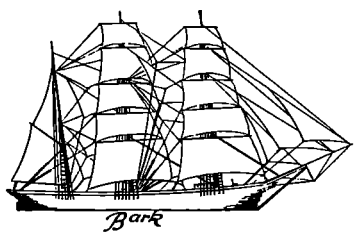

Brig

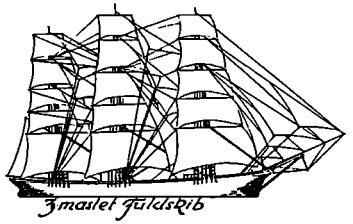

3-mastet fore-and-aft Skonnert

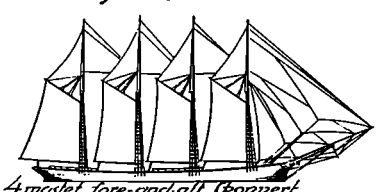

3-mastet Topsejlsskonnert

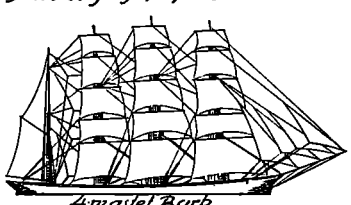

Barkentine
3mastet Mærsejlsskonnert

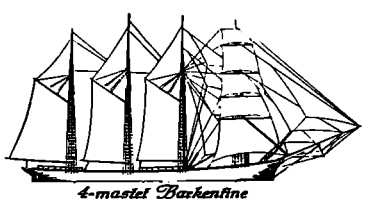

Skonnertbark
3mastet To-Topsejlsskonnert

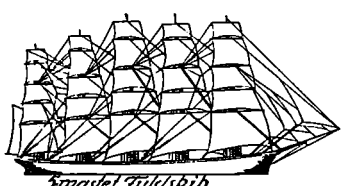

Bark

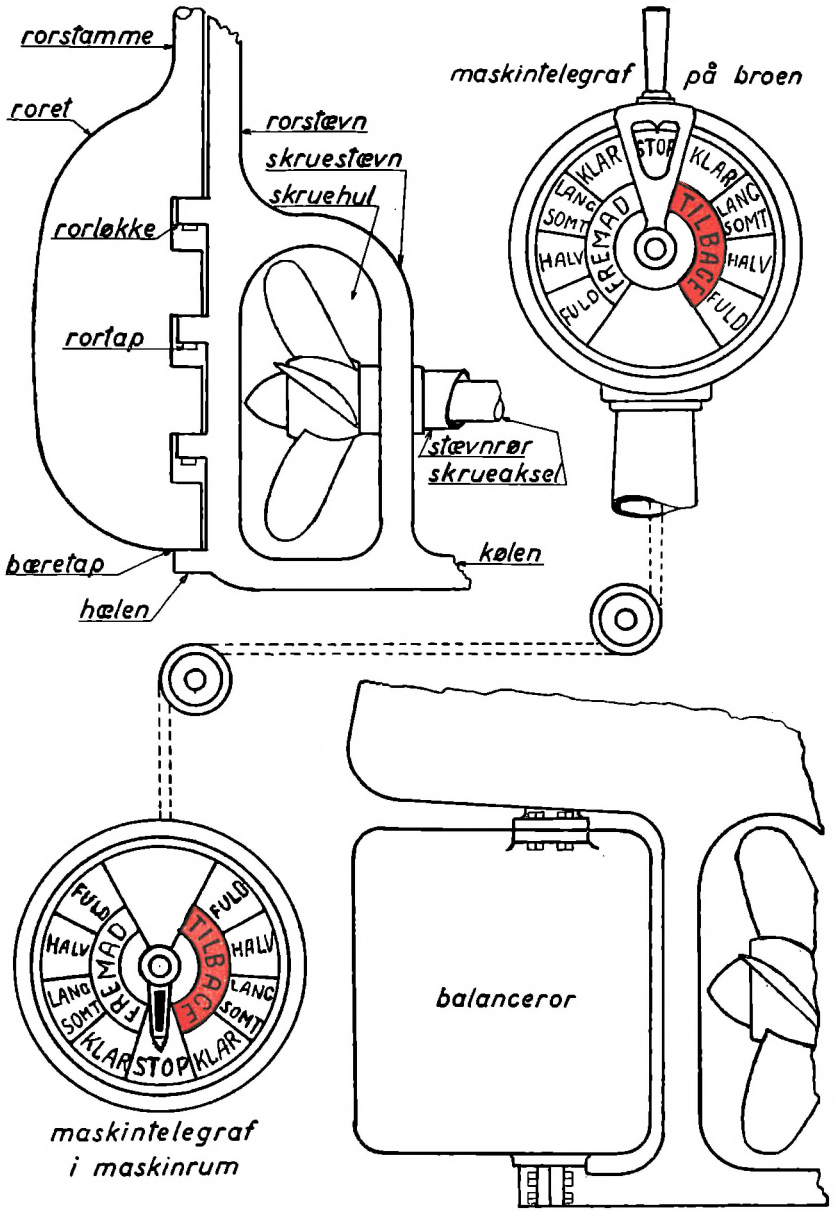

3mastet Fuldskib


4mastet fore-and-aft Skonnert


4-mastet Bark


4-mastet Barkentine

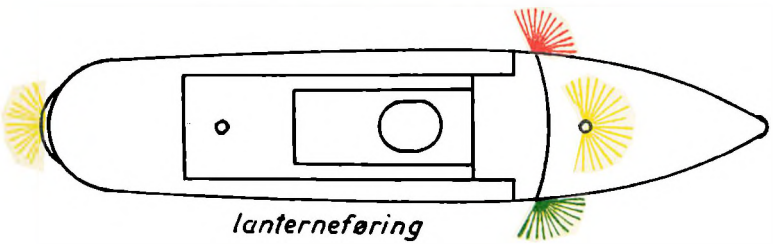

3mastet Fuldskib

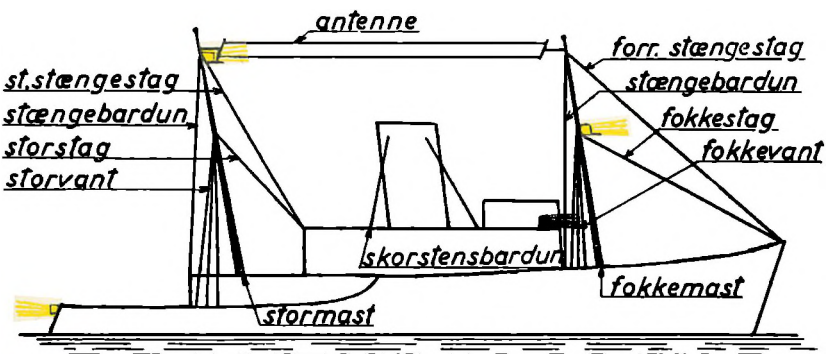

rorstamme
roret
rorstævn
skruestævn
skruehul
rorløkke
rortap
stævnrør
skrueaksel
bæretap
kølen
hælen
maskintelegraf på broen
STOP
KLAR
LANG SOMT
HALV
FULD
FREMAD
TILBAGE
balanceror
maskintelegraf
i maskinrum

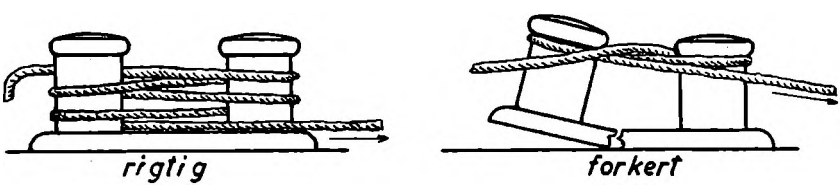


Når skibet gør fart og rattet drejes til styrbord drejer roret og skibet til styrbord.

„Rat, ror og skib samme vej."







fortøjning på en pullert ombord.

Sømandsskab.

Maritime navne og udtryk.

Navne og udtryk om bord i skibe adskiller sig i væsentlig grad fra almindelig sprogbrug, idet sømandsudtrykkene fra de store sejlskibes tid er præget af hollandsk og engelsk sprogbrug. I det følgende anføres og forklares nogle af de i flåden almindeligst anvendte udtryk.

Betragter man skibet udefra, ser man *skroget* og *rejsningen*, går man ombord, passerer man *landgangen* eller et af *falderebene*, disse består af en *trappe* med en *repos* foroven og forneden. I trappe og repos'er er anbragt *metalsceptre*, der bærer gelændere. Er man kommet midt ind på dækket og står med ansigtet mod skibets forende, benævnes det, man har foran sig: *For*, *forude* og *forefter*, medens det, man har bagved sig, kaldes: *Agter*, *agterude* og *agterefter*. Den side af skibet, man har til højre, kaldes *styrbords side* og den anden side *bagbords side* eller henholdsvis *om styrbord* og *om bagbord*. Den del af skibet, der ligger nærmest skibssiden, kaldes *i borde* i modsætning til den midterste del af skibet, der benævnes *midtskibs*. Vindsiden kaldes *luvsiden* eller *til luvart*, den modsatte side *læsiden* eller *i læ*.

Over dækket rejser sig *skorsten* og *master*. Masterne hviler i spor på *kølsvinet*, de kan bære *ræer* og *gaffel*, ofte forlænges masten med et lettere *rundholt*, *stangen*. Mast og stang forstøttes af *tove* eller *wire*, denne forstøtning benævnes *det stående gods* i modsætning til *det løbende gods*, som er betegnelsen for de tove, *fald* o.lign., der kan bevæges gennem *blokke* og *skiver*. Masternes forstøtning forefter kaldes *stag*, til siden *vant* og agterefter *barduner*. Forreste mast hedder *fokkemasten*, agterste kaldes *stormasten*. Fra stormasten eller eneste mast vajer chefens *kommandotegn: Vimpelen*.

På *nokken* af stormastens *gaffel* sidder et beslag med en *skive*, hvorigennem et *flagfald* er *skåret*.

I søen hejses flaget under gaffelen, til ankers og i havn hejses det på flagspil agter. I skibe, hvor gaffel ikke findes, kan der være anbragt et *horn* på skorstenen

med skive til flagfaldet, eller flaget føres på flagspillet agter såvel under gang som til ankers eller i havn. Når skibet er til ankers eller fortøjet og i orden, hejses et mindre flag – *gøsen* – på *gøsstagen* helt forude i *stævnen*. Skibe hilser hinanden ved at *kippe* flaget, orlogsmænd kipper aldrig for hinanden, men hilser ved, at besætningen *gør front* mod styrbord eller bagbord. Kipning af flaget må kun finde sted som besvarelse af kipning fra land eller andet skib. Den udføres ved at hale flaget langsomt $^3/_4$ ned og straks hejse det langsomt igen.

På skibet kaldes den forreste og agterste del af dækket henholdsvis for *bakken* og *skansen*, iøvrigt tales om *fordæk*, *overbygning* og *agterdæk*.

Skrogets forreste del kaldes *stævnen*, den agterste del *agterstævnen* eller *hækken*. Skibssidens forreste del hedder *boven*, den mellemste *bælgen* og den agterste *låringen*.

I overbygningen kan findes *lukafer*, *kabys* (køkken), forskellige *hellegatter* eller opbevaringsrum f. eks. for dykkergrejer og rengøringsgrej såsom *pøse*, *svabere* og *levangere* (gulvskrubber). Af andre opbygninger kan nævnes *kommandobroen*, også kaldet *broen*, hvor *bestiklukafet* findes, i dette *farer* (opbevares) søkort og navigationsgrej.

Når skibet er under gang, befinder den vagthavende søofficer sig på broen, hvorfra han leder skibets bevægelser. Udkiggen har post på broen, i *merse* eller i en *udkigstønde* på forreste mast. Rorgængeren er ofte placeret inde i et *styrehus*, hvor der findes *rat* og *kompas*. Hætten med belysningen, der anbringes over kompasset om natten, kaldes *nathuset*. Ved hjælp af rattet bevæges *styremaskinen*, der gennem *styreledningen* bevæger *roret*.

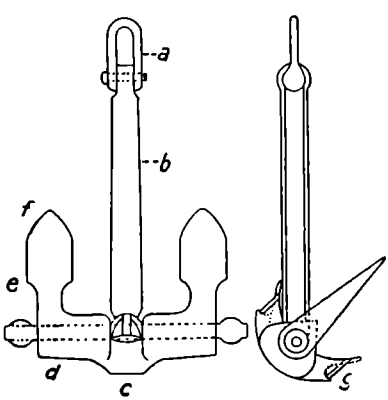


Fig. 1. Patentanker.

a. Røring.
b. Læg.
c. Kryds.
d. Arm.
e. Flig.
f. Tå.
g. Fligstopper.

I forskibet er indbygget *kædekasser,* hvori ankerkæderne *slanges,* den øverste *tamp* af kæden er *sjæklet* til ankeret, fig. 1, dette kan hales helt op i *klydset.* Den anden tamp er fastgjort i bunden af kædekassen. Ankeret *hives hjem* med ankerspillet, der står på eller under bakken.

Man kan hive på trosser med *anker-* eller *varpespil.* Med et spil kan *hives* eller *bakkes ud.* En trosse gøres fast på en *pullert.* Før der sættes fast, må man *komme op* på spillet. Trosser vises ofte ud over skibssiden i *kæber.*

I *lønningerne* findes ofte *lænseporte,* der tillader vandet at løbe af dækket, når skibet tager sø over sig. Gennem mindre huller, der kaldes *spygatter,* kan regn og *spulevand* løbe ud.

Fra dækket fører *lejdere* ned *om læ,* her får man frisk luft ned gennem *luftrør* og *skylighter,* lys fås gennem *koøjer* i skibssiden og *lysningsglas* eller skylighter i dækket. Nedgangsåbningen er omgivet af en *lugekarm,* hvorpå er fastgjort en *nedgangskappe* med døre. Nedgangskapper og skylighter kan lukkes vandtæt ved hjælp af *skalkekapper,* der fastholdes af *skalkejern* og *skalkekiler.* Om læ findes ofte *messer* og *lukafer* for befalingsmændene samt *banjer* til besætningens underbringelse. På banjerne findes *skaffeborde* og *kistebænke.* I *madskabene* opbevares proviant samt eventuelt skaffegrejer som *smørbikse* og *skaffebakker.*

Under dækket ses *dæksbjælkerne,* langs hvilke *køjeribberne* er anbragt, i dem ophænges køjerne ved hjælp af *stjerter.* Når der *tørnes ud* ved udpurring, surres køjerne med *surreliner,* hvorefter de *stuves i finkenetter* eller i *køjekasser.*

Skibet er sikret ved vandtæt celleinddeling. Skibets rum adskilles ved *skodder,* mange af disse er vandtætte, hvorfor de kun kan passeres gennem vandtætte døre, der lukkes med *vridere.*

Under dækket ligger *lasterne, magasinerne, vandtanke* og lign.

Maskineriet består af dampmaskiner (turbiner eller stempelmaskiner) med kedler eller af motorer. Maskineriet passes af maskinpersonellet, på fyrpladsen fyrer fyrbøderne under kedlerne, de kan regulere dampudviklingen og forcere ved hjælp af blæserne. Maskineriet består af hovedmaskine og hjælpemaskineri. Maskinens brændstof opbevares i olietanke. Fra broen gives ved hjælp af maskintelegrafen ordre om maskinens omdrejningsretning og hastighed. Maskinen kan gå frem eller bak med »fuld kraft«, »$^3/_4$ kraft«, »$^1/_2$ kraft« eller »langsomt«.

Skal man *lette* eller *gå af havn,* sættes dampen op, hvis man har *bakkede* fyr, eller der er *slukket af.* For at sikre sig, at alt er i orden, *røres* maskinen, før der gås an.

Når skibet er fortøjet, benævnes de trosser, der viser mod midtskibs, *forspring* og *agterspring*, eftersom de kommer fra for- eller agterenden. De trosser, der viser mod stævnen, kan kaldes henholdsvis *for-* eller *agtertrosse* eller *forvarp* og *agtervarp*. Skibet kan hale fra kajen med et varp, der fastgøres f. eks. i en bøje eller en fortøjningspæl *(Duc d'Albe)*.

Ved afgang *kastes los*, eller man *lader gå*. Når skibet går fremad gennem vandet, *gør det fart* eller *skyder over stævn*, går det agterover, siger man, at det *sakker*. Bevæges det sidelæns af vinden, siger man, at det *driver*. *Krængning* opstår ved vindens eller søens tryk mod skroget, *slagside* derimod ved urigtig vægtfordeling. Ligger skibet for dybt forude, siger man, at det ligger *på næsen*. Ligger det for dybt agter, ligger det *på hælen*. Ligger skibet ikke på rigtig *amning*, har det *styrlastighed*.

Lægges roret, når skibet gør fart, drejer skibet. Bevæges forenden herved op mod vinden, siges at skibet *luffer*. Drejer man fra vinden, *falder* skibet *af*. I søen kan skibet *slingre* eller *rulle*, når søen er tværs ind. Har man søen i næsen, *duver* eller *hugger* skibet. Bevæger skibet sig voldsomt, *arbejder* det i søen.

Tovværk.

Tovværk (fig. 2) fremstilles af forskellige plantetrevler. Hampetovværk fabrikeres således af hamp, manillatovværk af det vilde banantræs blade. Meget let tovværk fremstilles af kokosnøddens trevler, det kaldes kokos-, græs- eller kajtovværk, det kan tåle vand, men ikke sol. Hampetovværk kan være tjæret eller utjæret. Tjæring gør det mindre stærkt, men bevarer det mod fugtighed. Græs- og manillatovværk tjæres ikke.

Plantetrevlerne snoes til garn, der slås sammen til *dugter* eller eventuelt *kordeler*, 3 kordeler slås sammen til en *trosse* eller en *line*.

Ståltrådstovværk – wire – fremstilles af galvaniserede ståltråde, det er meget stærkt for træk og kan fabrikeres meget bøjeligt.

Jerntrådstovværk er stift og anvendes hovedsagelig kun til stående gods.

Tovværk benævnes efter *førlighed*, det vil sige diameteren i millimeter. Tovværk over 12 mm benævnes trosse, smækrere tovværk benævnes line. Desuden haves *sejlgarn, merling, hyssing* og *skibsmandsgarn*. Udrangeret tovværk benævnes *brandgods*.

En talje består af to *blokke*, over hvis skiver er *skåret* et tov, der kaldes *taljeløberen*. Taljeløberens ene *tamp* er fri, den anden – *fasteparten* – er fastgjort til

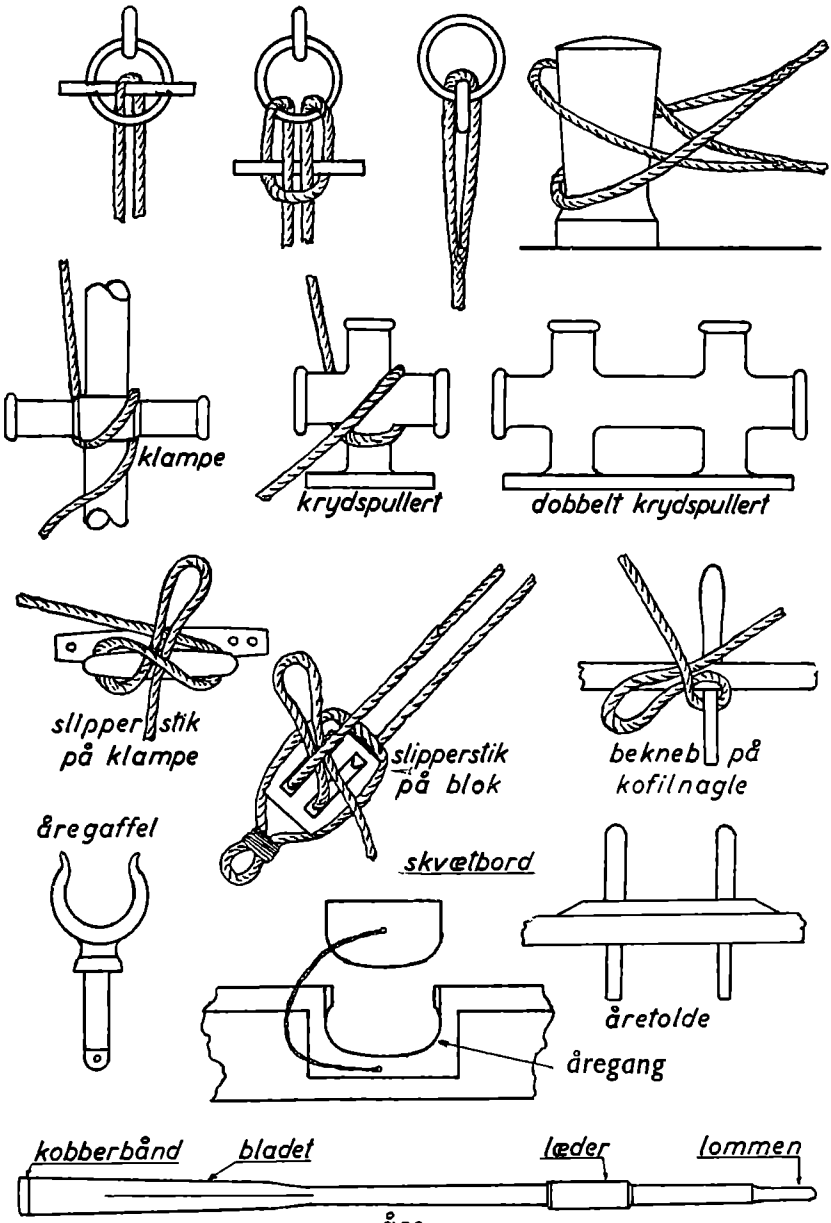

klampe
krydspullert
dobbelt krydspullert
slipperstik
på klampe
slipperstik
på blok
bekneb på
kofilnagle
åregaffel
skvætbord
åretolde
åregang
kobberbånd
bladet
læder
lommen
åre

Fig. 2.

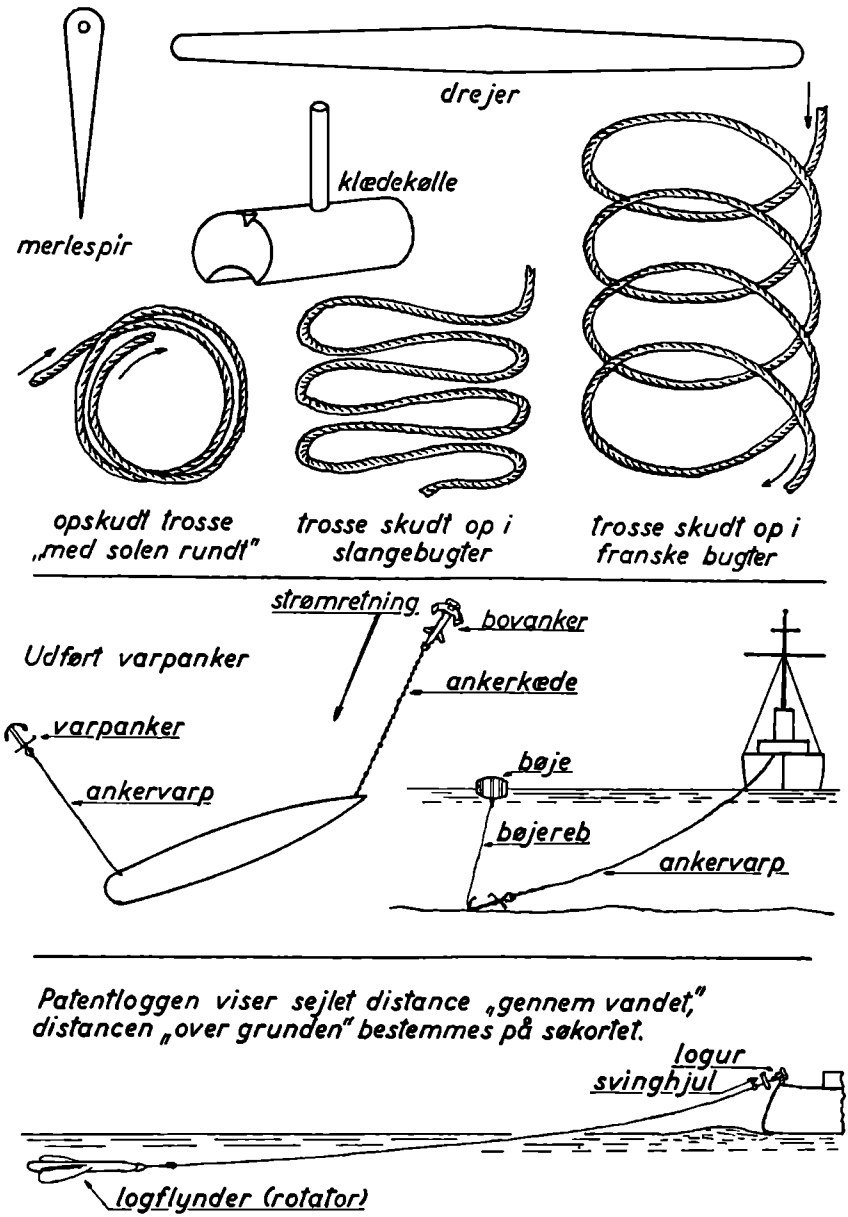

drejer
klædekølle
merlespir
opskudt trosse „med solen rundt"
trosse skudt op i slangebugter
trosse skudt op i franske bugter
strømretning
bovanker
Udført varpanker
ankerkæde
varpanker
bøje
ankervarp
bøjereb
ankervarp
Patentloggen viser sejlet distance „gennem vandet," distancen „over grunden" bestemmes på søkortet.
logur
svinghjul
logflynder (rotator)

Fig. 2.

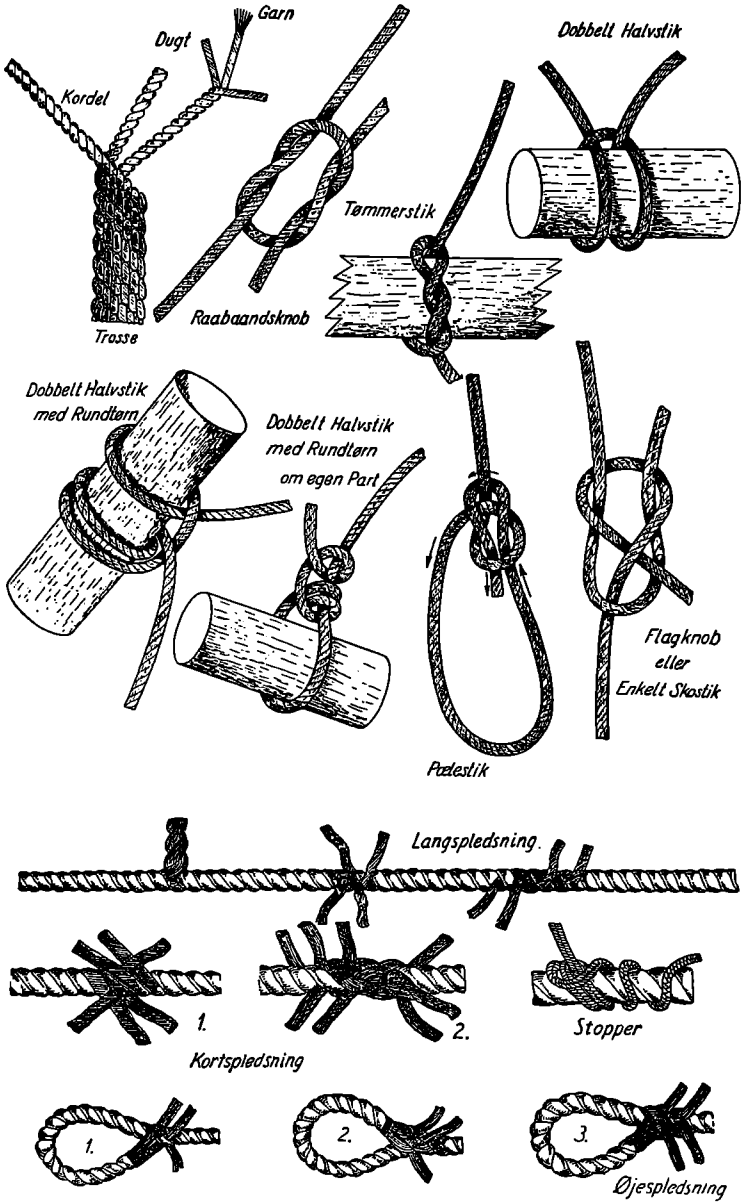

Garn
Dugt
Kordel
Trosse
Raabaandsknob
Tømmerstik
Dobbelt Halvstik
Dobbelt Halvstik med Rundtørn
Dobbelt Halvstik med Rundtørn om egen Part
Pælestik
Flagknob eller Enkelt Skostik
Langspledsning.
1.
2.
Kortspledsning
Stopper
1.
2.
3.
Øjespledsning

Fig. 2.

den ene blok. Man haler i den frie ende, der kaldes den *løbende* eller den *halende part.*

Højreslået tovværk skydes op med solen, det vil sige samme vej, som viserne bevæger sig på et ur. Venstreslået tovværk skydes op mod solen.

To stykker tovværk kan varigt forbindes med hinanden ved en *kortspledsning* eller en *langspledsning*. Kortspledsningen bliver tykkere end langspledsningen, ved den sidste bibeholdes tovets normale førlighed. Et øje på tampen af et stykke tov kan dannes ved en *øjespledsning,* i øjet kan indsættes en *kovs.*

På tegningen er vist de forskellige spledsninger, samt de almindeligste *stik* og *knobe,* der anvendes til hurtig forbindelse af to tovender, til fastgørelse af en tamp og til at danne et øje.

Er der så megen kraft på en ende, at man ikke kan holde den med hænderne, pålægges en *stopper,* før den kommes op (se fig. 2).

Fartøjer.

I hovedsagen består et fartøj af *kølen, for-* og *agterstævnen, spanterne* og *klædningen,* der foroven afsluttes af *essingen.* I fartøjet sidder man på *tofter.* Stævnene er normalt højere end den midterste del, man siger, at fartøjet har *spring.*

De fleste fartøjer bygges af træ, således at *bordene* (plankerne) ligger langskibs. Overlapper det overliggende bords underkant det underliggendes overkant, siges fartøjet at være *klinkbygget,* ligger bordene kant i kant, er fartøjet *kravelbygget.*

Motorbåde og *travailler* kan være bygget af stål.

Til beskyttelse af fartøjets bund og spanter anbringes bundbrædter. Under det agterste af disse er der et hul i fartøjets bund, det kan lukkes med en *bundprop,* der er fastgjort med en kæde eller en *stjert.*

På agterstævnen er anbragt to *rorløkker,* på disse hænges roret ved hjælp af *rortappe* på rorets forkant. Gennem et hul i roret er stukket en *springline,* der fastgøres indenbords og hindrer, at roret går tabt, hvis det løftes af i sø.

Roret bevæges – *lægges* – ved hjælp af en *rorpind* eller et *yoke* med tilhørende *yokeliner.* I essingen findes åregange eller beslag til *åregafler.*

Til et fartøj hører forskelligt inventar, der skal nævnes nedenfor: *Årerne* er af asketræ, de forreste og agterste årer er kortere end de midterste. Hænderne

fatter under roningen om *lommen*. Et stykke ude på åren er den beslået med læder for at modvirke slid, når åren glider i åregangen eller åregaflen. Ude i enden er årebladet omlagt med et kobberbånd. Anvendes åregafler, er såvel åren som gaflen forbundet med fartøjet ved stjerter. Når årerne her er indenbords, ligger de med årebladene agterefter, således at forreste åre ligger yderst.

Hvor åregangene anvendes, skal bladene derimod vende forefter og forreste åre ligge nærmest midtskibs.

Åregangene lukkes efter roning med *skvætbord*.

Fartøjer med en roer på hver tofte kaldes *enkeltbænkede*, ror to mand på toften, kaldes fartøjet *dobbeltbænket*. Roerne støtter fødderne mod *spændholter*.

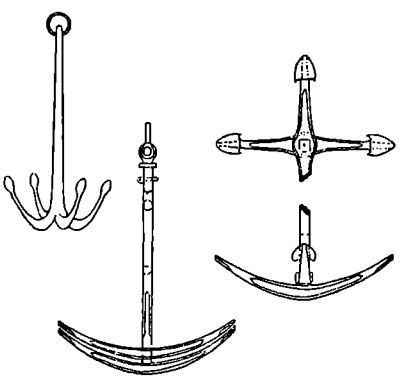


Fig. 3. Almindeligt dræg og patentdræg.

I fartøjerne ligger to *bådshager*, der ligger midtskibs med jernhagerne mod stævnene, længste hage forrest. Desuden findes der *øsekar*, *vandkar*, *kompas* og *dræg* (fig. 3) med drægtov. Drægtovets tamp må kun fastgøres til fartøjet under opankring, ellers risikerer man ved en kæntring, at drægget fastholder fartøjet på stedet, medens fartøjsbesætningen driver bort fra fartøjet for strøm og vind.

Til mange fartøjer hører *sejlrig*, bestående af master og sejl. Sejlene sættes ved hjælp af *fald*, *hals* og *skøde*. Sejlets kanter er forstærket med påsyet tovværk, der benævnes *lig*, man skelner mellem *mastelig*, *rålig*, *underlig* og *agterlig*. Sejlets hjørner benævnes *barme*, man har *nokbarm*, *faldbarm*, *halsbarm* og *skødsbarm*.

Fartøjshonnør.

Hilsen orlogsfartøjer indbyrdes -her også DMH.s fartøjer- foregår ved, at der gøres front til Bb eller Stb – alle på dæk værende går ud i borde og gør front, såvidt muligt opstillet på geled. Kun chefen (føreren) hilser. Det »yngste« skib beordrer »Front om Bb/Stb« først og »Gå videre« sidst. Ensartet påklædning tilstræbes.

Rofartøjer skal føre flag agter.

Hilsen afgives kun af føreren, der forbliver siddende. Ved flaghejsning og -nedhaling i fartøjets nærhed holdes på årerne, og alle undtagen mandskabet ved årerne blotter hovedet.

Ligger fartøjet på siden, hilser alle undtagen folkene ved hagerne.

Ved passage af orlogsfartøj med distinktions- eller kommandotegn holdes på årerne, og føreren hilser siddende.

Under afgivelse af salut holdes på årerne – honnør afgives ikke.

Officielle besøg.

Kommer et DMH-fartøj til udenlandsk havn, aflægger føreren besøg hos myndigheder i den udstrækning, det bliver ham anvist på stedet.

Anløbes havn, hvor dansk orlogsfartøj befinder sig, eller ankommer orlogsfartøj til havn, hvor DMH-fartøj er under kommando, aflægger føreren besøg ombord.

Manøvreregler.

De regler, hvorefter skibe manøvrerer for hinanden, er fastsat ved international overenskomst og følges af alle søfarende nationer.

Lanterneføring. Ifølge disse regler skal et sejlskib, der er let, om natten føre: Om styrbord en grøn lanterne, der lyser fra ret forud til 2 streger agten for tværs, og om bagbord en rød lanterne, der lyser fra ret forud til 2 streger agten for tværs. Desuden føres en klar agterlanterne, der skal lyse fra ret agterud til 6 streger på hver side.

Et dampskib*), der er let om natten, skal foruden de ovennævnte sidelanterner føre en klar lanterne på fokkemasten. Denne toplanterne skal lyse fra ret forud til 2 streger agten for tværs på hver side. Større skibe fører desuden

*) Ved dampskib forstås i denne forbindelse et maskindrevet skib.

en tilsvarende klar lanterne på stormasten, men i større højde over dækket. Desuden føres en klar agterlanterne, som omtalt for sejlskibe.

Ankerliggere fører om natten forude i skibet en klar ankerlanterne. Større skibe fører desuden en klar agterlanterne. Begge disse lanterner lyser hele horisonten rundt, den forreste er anbragt højere end den agterste.

Vigeregler m.m. Maskindrevne skibe skal gå af vejen for sejlskibe. Et sejlskib, der sejler *rumskøds,* skal gå af vejen for et sejlskib, der sejler *bidevind.* Dog skal uanset skibenes fremdrivningsmidler ethvert skib, der indhenter et andet, gå af vejen for det indhentede skib og holde sig klart af dette.

Ethvert skib, som skal gå af vejen for et andet, skal, når omstændighederne tillader det, undgå at gå foran om det andet skib.

To dampskibe, der kommer lige imod hinanden (stævn mod stævn), skal begge dreje af til styrbord. Skærer deres kurser hinanden, skal det skib, der har det andet om styrbord, gå af vejen. Det andet skib må hverken ændre kurs eller fart.

Dampskibe, der er *i sigte* af hinanden, skal tilkendegive eventuelle drejninger ved korte stød i dampfløjten eller sirenen, således at:

1 kort tone betyder: Jeg drejer til styrbord.
2 korte toner betyder: Jeg drejer til bagbord.
3 korte toner betyder: Min maskine bakker med fuld kraft

Under tåge og tykning skal alle skibe give et højtlydende signal. Et sejlskib, der har vinden styrbord ind tværs eller foran for tværs, giver med tågehornet 1 tone, med vinden bagbord ind 2 toner. Når det har vinden agten for tværs, giver det 3 toner. Signalerne gives med højst 1 minuts mellemrum.

Et dampskib, der er let, skal med dampfløjte eller sirene give 1 lang tone, når det gør fart. Ligger det stille, gives 2 lange toner. Signalerne gives med mellemrum af højest 2 minutter.

En ankerligger skal hvert minut ringe hurtigt i 5 sekunder med en højtlydende klokke.

Kompas. Kompas, log og lod.

Kompasset (fig. 7) bruges til at finde vej over havet. Det består af en *kompaskop* og en *kompasrose* med *kompasnåle*. Rosen hviler på en pind, der er anbragt midt i den gryde-formede kompaskop, der foroven lukkes af et låg.

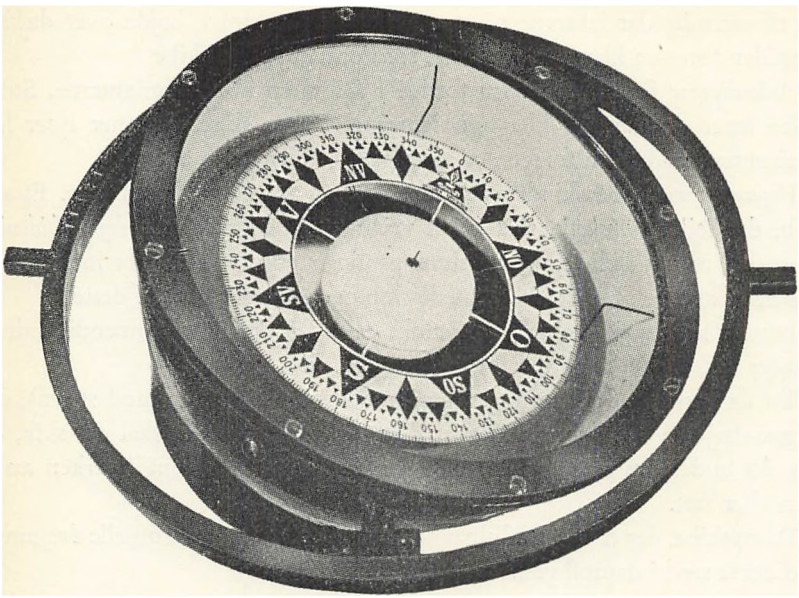


Fig. 7. Spritkompas i kardansk ophængning.

Kompaskoppen er ved spritkompasser fyldt med en frostfri vædske, der hemmer rosens bevægelser – giver en rolig rose. Kompaskoppen ophænges kardansk i kompashuset, det vil sige således, at den ikke påvirkes af skibets bevægelser, men altid er vandret. *Nathuset* er en metalhjælm med lanterner, der kan anbringes over kompashuset.

Kompasrosen består af en inddelt celluloid- eller papirskive. Inddelingen kan være i streger eller grader. Der går 32 streger eller 360° på hele omkredsen. Nord, syd, øst og vest kaldes *hovedstreger*. Nordøst, sydøst, sydvest og nordvest *mellemhovedstreger* (fig. 8).

Magnetnålene stiller sig altid mod den magnetiske nordpol, når de ikke påvirkes af en anden magnetisme. Skibet vil således kunne drejes uden om magnetnålene, der uanset denne bevægelse stadig peger mod nord. Anbringer man i kompaskoppen, der jo drejer sammen med skibet, et mærke – *styrestregen* – i langskibs retning, kan man altså direkte aflæse kursen på rosen, d.v.s. hvilken vinkel, skibets længderetning danner med magnetnålenes retning (nord-syd-linien). På moderne kompasser aflæses kursen altid i grader fra

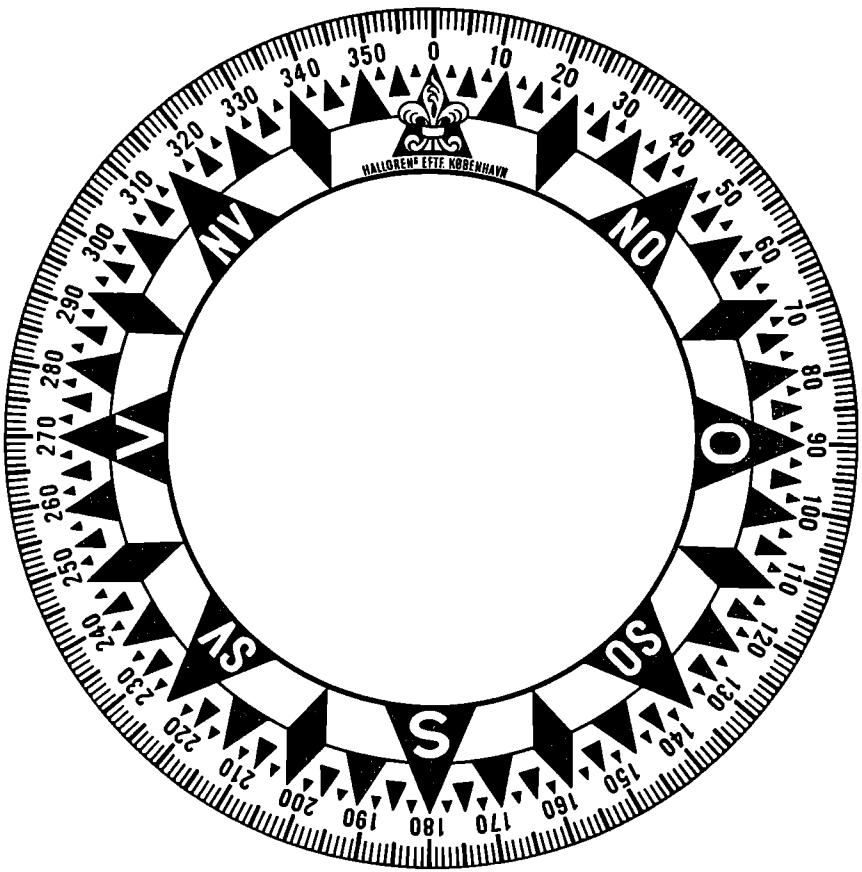


Fig. 8. Kompasrose.

0 til 360 grader. 90° er altså øst, 180° er syd, 270° er vest, og f. eks. 315° er lig med nordvest.

Magnetisme i skibets jern giver kompasset en vis fejlvisning – *deviation*. Denne fejl kan man bestemme og opstille i tabelform – deviationstabeller. Tilfældigt jerns påvirkning er imidlertid ukendt, man må derfor aldrig anbringe jerngenstande, f. eks. råbere, nær ved eller på kompasset, og rorgængeren må ikke have kniv, nøgler eller lignende jerngenstande i lommen.

Gyroskopkompasser. I mange orlogsskibe anvendes elektriske kompasser – »gyroskopkompasser«, de er uafhængige af jordmagnetismen og indflydelsen af skibets jern.

Logge.

Patentlogge angiver den distance, skibet har udsejlet gennem vandet.

Agterloggen består af *loguret* (fig. 9), *slæbelinen* og loggen eller *rotatoren* (fig. 10). Loguret anbringes normalt agter på lønningen, og loggen slæbes efter skibet i loglinen. Loggen er et cylindrisk legeme med skruevinger, der under

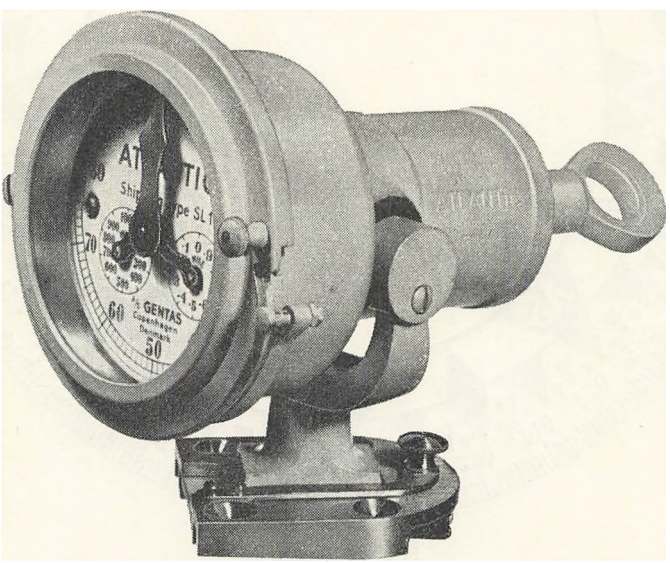


Fig. 9. Logur.

slæbning gennem vandet bringer loggen i rotation. Den omdrejende bevægelse overføres af loglinen til loguret, der omsætter et vist antal omdrejninger til en bestemt distance, der kan aflæses på logurets inddelte skive.

Brologgen er af nærlig samme konstruktion som agterloggen. Loglinen med rotator befinder sig parallel med skibssiden holdt i passende afstand af en *logbom* ud for broen. Loguret anbringes på kommandobroen, således at den vagthavende officer, vagtchefen, selv kan aflæse den. Loguret aflæses efter

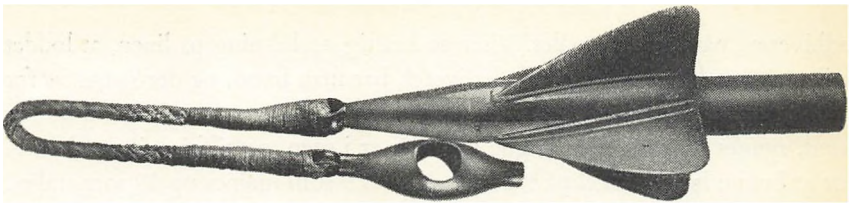


Fig. 10. Agterlog-rotator.

samme princip som et ur, idet man på 2 visere kan aflæse sømil og dele deraf.

Udsætning og indbjærgning af patentloggen skal foregå med forsigtighed, således at rotatoren ikke slår mod skibssiden, da loggen så vil vise galt. Når en log bjærges, stikkes tampen af linen straks udenbords, medens skibet endnu gør fart; herved drejes tørnene ud, så linen let kan skydes klart op.

Elektrisk log. Fart såvel som udløben distance kan bestemmes ved hjælp af automatiske logkonstruktioner. I flåden anvendes således »S. A. L.-loggen«. Den består af et rør, der stikker ca. 25 cm uden for skibets bund, og som har et forefter vendende hul. Gør skibet fart, vil vandet i røret stige i forhold til farten. Disse variationer i vandtrykket, der er mål for farten, overføres ad elektrisk vej til viserapparatet for fart og udløben distance, der er anbragt f. eks. i bestiklukafet.

Et skibs fart måles i knob, d. v. s. antal sømil i timen. (1 sømil = 1852 m).

At farten er 10 knob vil sige, at skibet bevæger sig 10 sømil i timen. Der er intet, der hedder 10 knob i timen.

Loddeapparater.

Loddestage. Til at måle vanddybden haves forskellige apparater, det simpleste er loddestagen: En træstage inddelt i decimeter, hvor hver anden meter er malet rød og hver anden hvid.

Håndlod. I almindelighed anvendes dog på mindre dybder håndloddet, et blylod på 5 kg, der med en indspledset strop *smættes* til lodlinen, der er afmærket i meter ved indspledsede knobe. 5 meter afmærkes ved et øje. 10-metermærkerne er som følger: 10 meter – rød flagdug, 20 meter – enkelt lædermærke, 30 meter – hvid flagdug, 40 meter – dobbelt lædermærke, 50 meter – blå flagdug.

Loddet hives fra en *loddebro* med fodlister og *loddesele* til støtte for lodhiveren, når han læner sig fri af skibssiden. Lodlinen skal stå strakt lodret ned under

lodhiveren, når dybden måles. Viser en kraftig opslækning på linen, at loddet hviler på bunden (ikke synker yderligere), har man bund, og der *synges ud* for dybden alene, medens der, hvis loddet stadig synker, og man altså ikke har bund, synges ud for den mængde line, der er i søen, og tilføjes »ingen bund«. For at kunne høre forskel på 9 og 10, udtales 9 som »najne« og 10 som »talje«.

Lodhiver anvendes altid ved ankring. Lige før skibet sakker, skal loddet være i bund, og så snart loddet begynder at trække forefter, varskoer lodhiveren højt: »Sakker«.

Da lodhivningens samvittighedsfulde udførelse kan være af den allerstørste betydning for skibets sikkerhed, bør enhver lodhiver gøre sit bedste for at udfylde sin plads.

Også lodskud »uden bund« kan give betydningsfulde oplysninger.

Ekkolod. Mange skibe er nu udstyret med ekkolod. Princippet for dettes konstruktion er følgende:

Fra skibets bund udsendes lydbølger, som tilbagekastes af havbunden og atter modtages i skibet. Den tid, det tager lyden at tilbagelægge vejen skib–havbund–skib, er et udtryk for dybden, idet lydens hastighed i vand er kendt.

Ved hjælp af forskellige apparater omsættes tidsmålingen til en direkte dybdeaflæsning på en skala – eventuelt i forbindelse med kurvetegning (ekkograf).

Ekkoloddet viser dybden konstant og med så stor nøjagtighed, at det kan benyttes til søopmåling fra de mindste til de største dybder.

De benyttede lydbølger er som oftest ultrasonore, d.v.s. de ligger uden for det område, som opfattes af det menneskelige øre.

Redningsmidler.

Redningsmateriellet i søværnets skibe består dels af fartøjer og redningsflåder, der kan rumme flere personer, og dels af apparater, der kan holde en enkelt person oven vande. Til den sidste kategori hører redningsveste, korkmadrasser og *bjærgemers.*

Redningsveste

Redningsveste bæres som en almindelig vest og fastholdes om kroppen ved 2 remme med spænder eller smøges over hovedet.

Flotillegasten skal være kendt med, hvor redningsvestene normalt har deres plads, og han har personligt ansvar for, at hans redningsvest er på plads og i orden.

Redningsveste skal bæres ved alle arbejder, hvor der er risiko for at falde overbord, samt under sejlads i tåge, tykning, mørke og i blæsende vejr med sø.

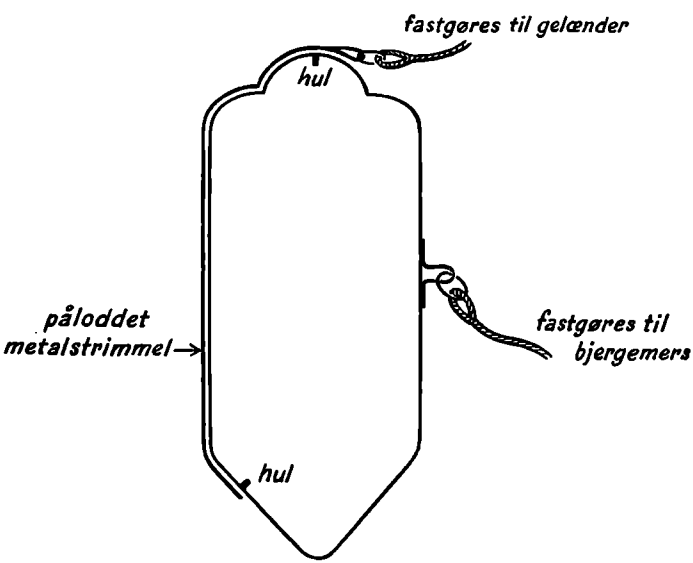
I hårdt vejr skal alle ombordværende bære redningsveste og stræktove sættes fra stævn til styrehusets agterkant. Endvidere bæres redningsveste, når sejladsen foregår udenfor de minestrøgne ruter og farvandsområder, idet man stadigt må regne med minefare, når visse forhold gør sig gældende, bl. a. det pågældende fartøjs magnetisme, fart og vanddybden.

Redningsflåder er som regel konstrueret som store, ca. 2 × 1 m, ovale redningskranse af aluminium, inddelt i lufttætte rum.

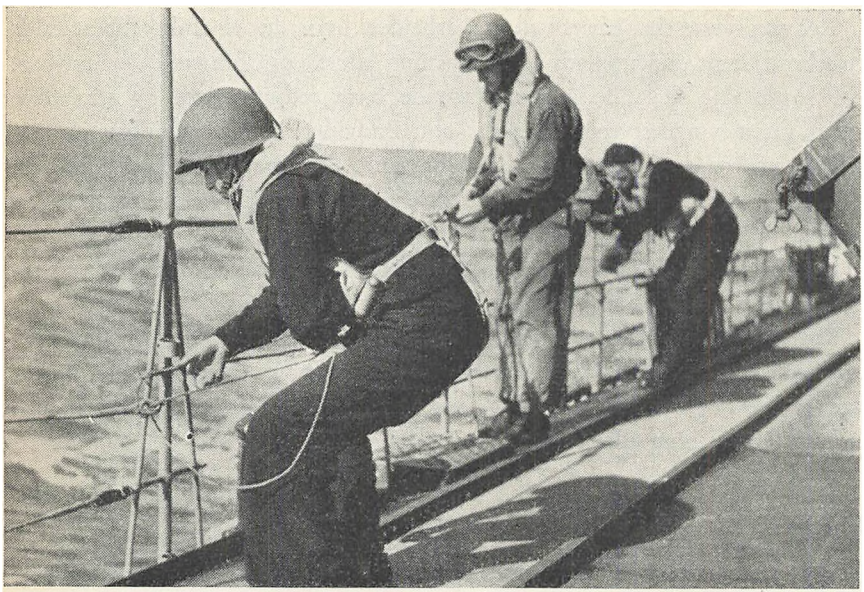
Kutternes redningsflåder er normalt beregnet til 7 mand og er forsynet med træbund og 2 padler. Redningsflåden skal være anbragt således, at den hurtig kan frigøres, og den må ikke tildækkes af materiel eller grejer, der kan hindre en hurtig udsætning eller frigørelse.

Bjærgemers

(redningskranse) (fig. 13) anvendes til bjærgning af overbordfaldne. Den indvendige åbning i kransen kan rumme en mand, idet han hviler armene på kransens overside. For på letteste måde at komme ind i bjærgemerset bør man



Skitse af et redningsblus.



Der gøres »klart skib« i kystjager.

med begge hænder trykke på den del af kransen, der er een nærmest. Når kransen står lodret i vandet, fortsættes trykket fremefter således, at kransen svinger over hoved- og skulderparti.

Langs ydersiden af bjærgemerset er najet en smækker linie, endvidere er der fastgjort en fløjte, hvormed den overbordfaldne kan påkalde opmærksomhed f. eks. i mørke og tåge. Bjærgemersene ophænges i seler eller slippeapparater;

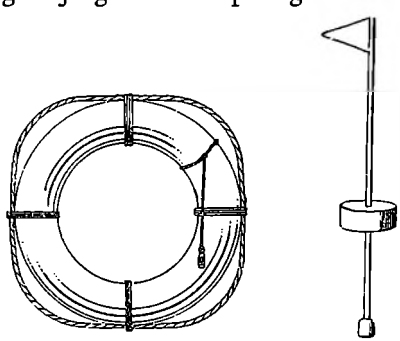


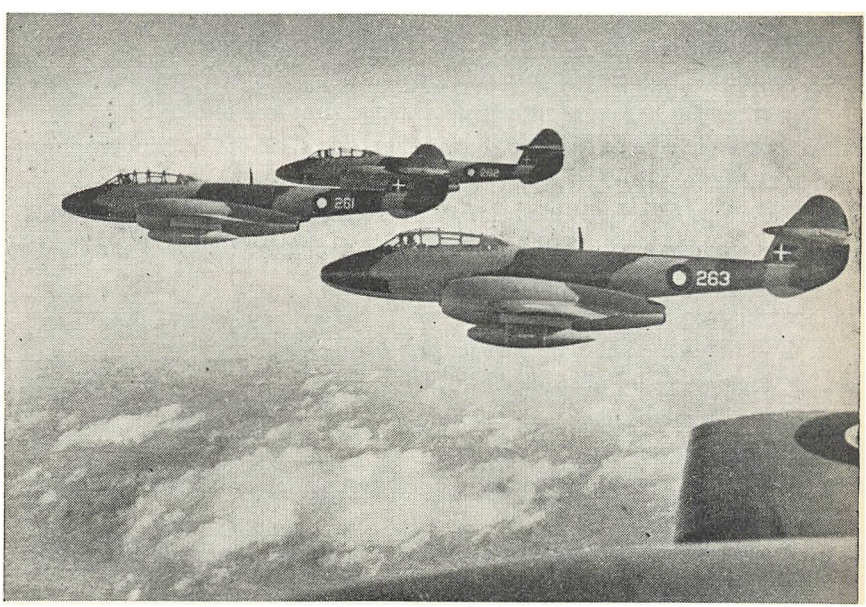
Fig. 13. Bjærgemers med stage.

nogle af dem er forsynet med stager med flag, således at man lettere får øje på dem.

I de mørke timer forsynes bjærgemersene med redningsblus, disse er fyldt med et stof, der udvikler flammer og røg, når det kommer i forbindelse med søvand. På blusset, der har hul i top og bund, er der påloddet en metalstrimmel, der lukker for disse. Strimlen er forsynet med et øje, der najes til gelænderet. Midt på blusset findes et øje med stjert, der fastbindes til bjærgemerset. Når bjærgemerset falder, vil det med sin vægt rive blusset fri af den påloddede strimmel, således at søvandet kan trænge ind i blusset gennem bundåbningen. Ild og røg vil da kunne slippe ud gennem topåbningen. Lyset hjælper til at finde den overbordfaldne i mørke.

Blussene skal behandles forsigtigt under af- og tilrigning, da den påloddede strimmel ellers går los, og blusset er da ødelagt.

Husk! Bjærgemerset skal falde tæt ved den overbordfaldne, men det må ikke ramme ham.



Meteortræner.

SØUDTRYK

Afdrift, vinklen mellem beholdne og styrede kurs.

Aftakle et skib, (at), nedtage løbende og stående gods (tovværk) fra rejsningen.

Agtergaster, del af mandskabet, hvis plads under øvelser og arbejder er i agterskibet.

Agterhånden, 1) at være i –, at være tilbage med et arbejde, 2) at stå i –, under et arbejde, at stå bagved andre.

Agterudsejlet, er et medlem af besætningen, der ikke er mødt ombord før skibets afgang.

Alle mands tag (tov), arbejde hvori hele besætningen deltager.

Amning, aflæsning af dybtgående for og agter efter skala malet på stævnene.

Anduve (at), sætte kursen på sømærke eller mærke i land.

Ankerplanke, anvendes ved udførelse af sværanker fra fartøj.

Ansætte, at sætte an, at stivhale f.eks. et stag.

Babian, mand anbragt i fartøj på siden af skib. Skal påse at fartøjet ikke hugger mod skibssiden og beskadiges.

Bardun, tovværk (wire), der forstøtter mast eller stang agterefter og til siden.

Bekneb, at sætte i –, at komme i –, f.eks. at kile tovværk fast.

Bestik, at føre –, at beregne gissede (formodede) plads ved hjælp af styrede kurser, afdrift, strøm og udsejlede distance samt evt. lodskud.

Bidevind, at ligge så tæt til vinden som muligt, d.v.s. ca. 45° fra vindretningen (en råsejler 65–70°).

Bigat, træring (pokkenholt) med skølp i omkredsen. – Til løbende gods i sejl.

Bjærgemers, redningskrans forbundet til stage med flag, flyder og vægt, der kan markere en overbordfaldens position.

Bleg, søen er bleg, søen er rolig.

Bloks, til –, blokkene i en talje er halet helt sammen.

Bomdirk, tovende til løftning af bom til sejl.

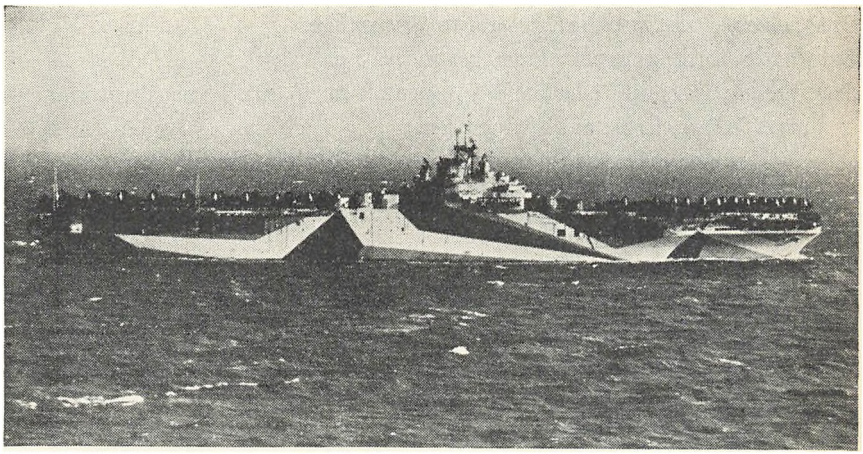
Bord, planke i træskibsside.

Bov, skibsside, ved stævnen.

Bras, tovende, der anvendes til drejning (brasning) af en rå i det vandrette plan (se toplent).

Broge, brede seler til forstøtning af f.eks. udenbords hængende sidefartøjer eller lodhivere.

Bugt, er en enkelt omgang (ring) af en opskudt (opkvejlet – opringlet) tovende.



Amerikansk hangarskib »Shangri-La«.

Butelur, (boudelur) kort bom, anbragt på skibssiden over vandlinien over skibsskruen til beskyttelse af denne.

Bådsmandsstol, brædt forsynet med firgrenet hanefod. Stikkes på topjolle (fald). Beregnet til folk, der skal arbejde til vejrs i længere tid (feks. under lapsalving og maling af rigningen).

Dagvagt, i reglen en befaren værnepligtig, der går matrosregnskabsføreren til hånde.

David, f. eks. kraftig bom til udlægning af varpanker.

Dreje bi, at stoppe farten ved at løbe fartøjet op i vinden.

Dreje til, eller dreje under, (ligge underdrejet), siges man at gøre, når vejret er så hårdt, at man med mindst fare må tage søen på en af bovene for at undgå for svære virkninger på skibet.

Drejer, rundstok, tilspidset i begge ender. Bruges under skibsmandsarbejde til sansning (stramning) af klædning.

Drivpose, kegleformet sejldugspose, anbragt i søen foran for fartøj. Medvirker til at holde stævnen op mod søen.

Drenge, knudetove, anbragt på mellemhaler mellem fartøjsdavider – anvendes som sikkerhedsforanstaltning af fartøjsbesætningen under fartøjets hejsning eller affiring.

Dræg, lille fartøjsanker med faste flige 90° fra hverandre.

Dræg, patent-, med fire flige, hvoraf to bevægelige.
Duc d'Albe, fortøjningspæl i havnebassin (ikke på kajen).
Dug, bredde af sejldug eller flagdug (normalt ca. $^1/_2$ m). Et flags størrelse angives i duge, f. eks. et $3^1/_2$ dugs flag.
Duvning, (at duve), skibets drejning om en vandret tværskibsakse.
Dyvelskløer, en flad dobbelthage, der danner et lukket øje.
Dønning, sø efter storm, intet bråd.
Dørken, »gulvet« om læ.
Fald, tovende til at hejse i, f. eks. flagfald, signalfald, fokkefald.
Falde af, dreje væk fra vinden, modsat at luve.
Fange en ugle, det uheld, der kan ske en roer, når han ikke kan få sit åreblad ud af vandet.
Fare, 1) at fare til søs, 2) en tovende farer, d. v. s. skærer f. eks. gennem en blok, 3) et stykke inventar farer, d. v. s. opbevares et bestemt sted.
Fast, ordre til at tørne (sætte) f. eks. en trosse fast om en pullert.
Favn, $^1/_{1000}$ sømil = 1,852 m.
File i vinden, at ligge for tæt til vinden under bidevindsejlads. Sejlene sjevrer, d. v. s. at det luv lig lever (blafrer).
Fisk, hul i dækkene, hvorigennem masten går.
Fjolse, at opfriske udenbordsmalingen ved at indgnide skibssiden med et tyndt lag maling. – Værk dyppet i maling bruges hertil.
Flot, siges et skib at være, når det efter at have været grundstødt atter flyder.
Fordevind, siges et skib at sejle, når det har vinden ret agterind.
Forhånden, i –, siges man at være, når man under et arbejde er foran andre.
Fribord, er den del af skibssiden, der er over vandet (højt eller lavt fribord).
Førlighed, tovværks – angives enten i mm (diameter) eller i engelske tommer (omkreds). 2 mm svarer til $^1/_4$ tomme, således at en 24 mm trosse også betegnes en 3 tommers trosse.
Gat, spidsgattet – rundgattet. Form på et skibs agterende.
Gire, ikke at holde støt kurs, f. eks. ved dårlig styring, slingerage eller tilsigtede drejninger.
Givtove, tovender til at give sejlene op med, d. v. s. at bjærge sejlene med.
Glas, at slå, tidsangivelse ombord ved slag på skibsklokken. Stammer fra tiden, da man anvendte timeglas. Hvert slag = $^1/_2$ time.
Gods, tovværk (wire) i rigning, stående eller løbende.
Hals, den tovende, hvormed et sejls nederste forreste hjørne (halsbarmen)

manøvreres. – At ligge for bagbords (stb's) halse: At ligge bidevind med vinden bagbord (styrbord) ind.

Hale ud, at ro kraftigt til.

Halv vind, har man med vinden tværs – (vinkelret på kursen).

Heks, (schackle) er en u-formet jernbøjle med bolt.

Hellegat, mindre rum om læ, beregnet til stuvning af inventar eller forbrugsgods.

Hive over, fartøj (skib), der tager en overhaling.

Holde af, for vinden, d.v.s. falde, således at vinden får større indfaldsvinkel i sejlene.

Holde fuldt, under bidevindssejlads at have fulde sejl, således at disse ikke lever (blafrer).

Holde ned på, at styre henimod.

Holde søen, vil sige ikke at gøre land, d.v.s. forblive til søs.

Hækjolle, jolle, der er hejst i to agterud vendende davider.

Jolle, 1) mindre rofartøj, 2) tovende i mastetop (topjolle) til større vægte.

Kabellængde, en tiendedel sømil, d.v.s. 185 m.

Kabelslået, tovværk slået (tilvirket) mod solen.

Kalfatre, at drive værk (uspundet tjæret hamp) med kalfatrejern ned i nådderne mellem dæksplankerne for at skabe vandtæthed.

Kapsejse, kæntre.

Karakter, mærkning af inventar, der angiver størrelse og sort.

Kasteblok, fodblok, der anvendes for at give en løber en hensigtsmæssig visning.

Klo, gaffelformet ende af rundholt (gaflen).

Klofald, tovende (evt. talje), hvormed gaflen hejses, anbragt i kloen.

Klyds, åbning i skibssiden, hvorigennem ankerkæde eller trosse farer.

Klæde, at omvikle tovværk (wire) med en tyndere line (sejlgarn, kabelgarn eller skibmandsgarn) for at beskytte en spledsning. En klædekølle (eller piggeronne) bruges som værktøj.

Knibe til vinden, ligge så tæt til vinden som muligt med fulde sejl og uden at miste fart og højde.

Knob, 1) stik (knuder), 2) fart, d.v.s. sømil (sm) i timen (sm/t).

Kofilnagle, pind af jern, metal eller træ med langagtigt rundt hoved og bryst. Herpå tørnes tovværk. Sidder løst i beslag på naglebænk.

Kovende, at vende med et sejlskib bort fra vinden, modsat at gå gennem vinden.

Krap sø, høj, kort sø.

Kværken, forreste, øverste hjørne af gaffelsejl.
Laber vind, let vind.
Lapsalve, tjære den stående rigning med finsk tjære.
Laste, indtage ladning.
Lejder, 1) trappe (stige), 2) stag, hvorpå sejlets løjerter vandrer under et stagsejls hejsning.
Lever, et sejl lever, når det ikke står fuldt (blafrer, sjevrer).
Lig, et sejls kanter, forstærkes med tovværk, der kaldes lig, f.eks. rålig, agterlig m.fl.
Ligge, 1) – an, kurs på kompasset, 2) – på næsen (hælen), ligger for dybt for (agter), 3) – på ret køl, ikke at have slagside, 4) – på svaj, at ligge til ankers eller i bøje, således at skibet frit kan dreje for vind og strøm, 5) – strømret, at have strømmen ret forind uanset vindretning, 6) – vindret, have vinden ret forind uanset strøm.
Line, tovværk under 12 mm i diameter.
Lodde, måle vanddybden ved hjælp af håndlod, dybdemåler eller ekkolod.
Logge, at måle skibets fart gennem vandet ved hjælp af håndlog, patentlog eller elektrisk log.
Losse, at udtage last (ladning) af skibet.
Luve, et skib siges at luve eller luffe, når dets kurs kommer tættere til vindretningen.
Luvgerrig, er et skib, der uden rorpåvirkning af sig selv går tættere til vinden.
Luvart, vindsiden, modsat
Læ, læsiden.
Lænse, 1) at pumpe læns (at slå læns), tømme en last eller tank for dens indhold. 2) at løbe for vejret, at lænse for takkel og tov (uden sejl) vil sige at tage vind og sø agterind.
Løjbom, jernbøjle agter i fartøj, hvorpå storskødets blok vandrer.
Løjert, øje, der najes til stagsejls standerlig og vandrer på en lejder (stag).
Løjt på roret, ligger et skib, der uden rorpåvirkning af sig selv falder af.
Moring, hvirvelbøjle, anvendes ved ankring med 2 ankre for at forhindre tørn i kæderne.
Muse, at sikre en hage mod at hugge sig ud ved at bændsle med tynd line mellem hagens næb og nakke.
Natte dæk, at væde trædæk. Gøres i stærk varme for at dækket ikke skal ødelægges og for at mindske temperaturen om læ.

Nok, yderste ende af et rundholt.
Nokbarm, yderste øverste hjørne (barm) af et sejl.
Opgå, at fire, at slække.
Overhale, 1) en tovende vil sige at hale i modsat retning af den, man lige har halet i, 2) indhente et andet skib.
Overhaling, en pludselig og hurtig krængning af skibet.
Over stag, at stagvende.
Parter, 1) parallelt løbende dele af tovværk i en talje, 2) fasteparten, den tamp af taljeløberen, der sidder fast i den ene blok, 3) løbende eller halende part, den del af taljeløberen, hvori der hales.
Pert, fodpert, nokpert, trædetov ophængt i bugt forstøttet af heste under en rå.
Pikfald, fald fastgjort i hanefod på gaffelen, løfter nokken af denne.
Pullert, to cylindriske jernstøtter anbragt på dækket i borde i begge sider, for og agter, hvorpå trosser sættes fast.
Rankt, er et skib, der ved en lille kraftpåvirkning krænger over.
Ride for ankrene, gør et skib, når det af sø, vind eller/og strøm holdes i bevægelse på en sådan måde, at det tørner op i ankerkæderne (ride hårdt, mageligt, en storm af).
Rumme, vinden drejer agterlig.
Rumskøds, at sejle for en agterlig vind.
Rundholt, mast, rå, bom af træ.
Sanse, stramme f.eks. et bændsel eller en sejsing med merlespiger eller drejer.
Sejlkøje, rum (hellegat), hvori sejlgods farer.
Skalke, at overdække luger og skyligther med kapper og fastholde disse med skalkejern og skalkekiler for vandtæthed eller blænding.
Skanddæk, kraftig træplanke lagt i borde.
Skibmandsgarn, fremstilles af kabelgarn, tjæret eller hvidt.
Skraller, vinden –, vinden drejer forefter (modsat rummer).
Skrænse, fire småt, f.eks. på stivhalet (tot) trosse.
Skølp, udskæring, f.eks. i en bloks ydertræer.
Skønse, at komme skråt ind.
Slagpøs, sejldugspose med line, anvendes til at tage søvand op med.
Slange, (at –), at skyde en trosse op i slangebugter, at hvile sig.
Sling (slæng), flere enheder af lasten samlet i »bundt« under lastning eller losning.
Slingregrej, trærammer anbragt på skaffeborde. Skal under slingerage forhindre skaffegrej i at gå på dørken.

Slip, ophalerbedding.
Slippestik, knob med beknebet tamp, der hurtigt kan opgås.
Slæbet, et eller flere bugserede skibe med deres slæbetrosser.
Slæk, løst, modsat stiv, tot.
Slæk op! Giv los!
Slør, et fartøj siges at sejle »for en slør« når det har vinden ind på låringen eller agterind.
Skyde op, rebslået tovværk skydes op med solen, kabelslået tovværk skydes op mod solen.
Smerte, bevikle tovværk med sejldugsstrimler for at konservere dette i forbindelse med trensning og klædning.
Smul, søen er –, smult vande, d.v.s. ubetydelig eller ingen sø.
Springe læk, vandfyldes efter at f.eks. en nagle under vandlinien er slået ud.
Stag, – som vant, men stagene forstøtter masten forefter – og er stagene sejlførende, da uden trensning og beklædning.
Stagvende, eller gå over stag, at gå gennem vinden (»først luve, siden falde«).
Stik! Fir!
Stik ud! Fir los!
Stjert, kort tovende, fastgjort til kovs, blok eller en anden tovende.
Stormlejder, »rebstige«, anvendes under hårdt vejr, hænges udenbords, forfærdiges af klædt wire og trætrin.
Styrlastighed, dybtgående for og agter afvigende fra den normale vandlinie.
Stævnrør, 1) rør hvori skrueakslen drejer. 2) torpedorør i stævnen.
Stå, hejse! (hale, fire), ophør med at hejse, (hale, fire)
Surre, binde, bændsle.
Svaj, ligge på –, d.v.s. at skibet ligger til ankers eller fortøjet i bøje uden agterfortøjning.
Svajerum, den plads, skibet behøver for at svaje om sit (sine) ankre (radius = kæde + skibslængde).
Sy, at sy med en smekker ende, at iskære flere slag, f.eks. mellem to kovse.
Sømil, 1852 m = et breddeminut.
Takling, 1) skibs rundholter, stående og løbende gods. 2) bevikling af sejlgarn (kabelgarn etc.) om tampen af en trosse for at forhindre denne i at slå sig op.
Tamp, yderste frie ende af et tov eller en kæde.
Toplent, tovende fra mast til nokken af en rå eller bom. Hermed kan råen (bommen) drejes i det lodrette plan.

Trense, med tynd line at udfylde fouterne (mellemrummene) mellem kordelerne (dugterne) for at give trossen en glat overflade og samtidig forhindre vand i at blive stående mellem trosse og klædning.

Tørn, 1) tørne på, støde imod. 2) tage tørn med en trosse, f. eks. om en pullert. 3) tørn (kinke) i en trosse (wire), d. v. s. forkerte bugter, i urede.

Underdrejet, at ligge – »at dreje til«. Skibet bringes i dårligt vejr til at ligge i en sådan stilling i forhold til søen, at det ligger bekvemt og sikkert samt tager så lidt sø over sig som muligt.

Vant, svær, trenset, smertet og klædt wire, der forstøtter masten agterefter og til siden.

Varp, trosse, anvendt under fortøjning, varpning eller forhaling.

Vindøjet, den retning, hvorfra vinden kommer.

Vel! Tilstrækkeligt! Nok! (»vel roet«, »vel i maskinen«). Forstået.



Sømærkemateriellet i de danske farvande.

Fyrbelysning og optisk dagafmærkning i farvandene fortaber sig langt tilbage i historien, henholdsvis fra oldtiden og den senere middelalder, men blev først virkelig udbygget og organiseret herhjemme i slutningen af forrige århundrede.

I Danmark varetages alt vedrørende belysning og afmærkning af farvandene samt forskellige andre navigatoriske hjælpeforanstaltninger til vejledning for søfarten af *Fyr- og Vagervæsenet* (FVV), der ligeledes fører kontrol med den private afmærkning.

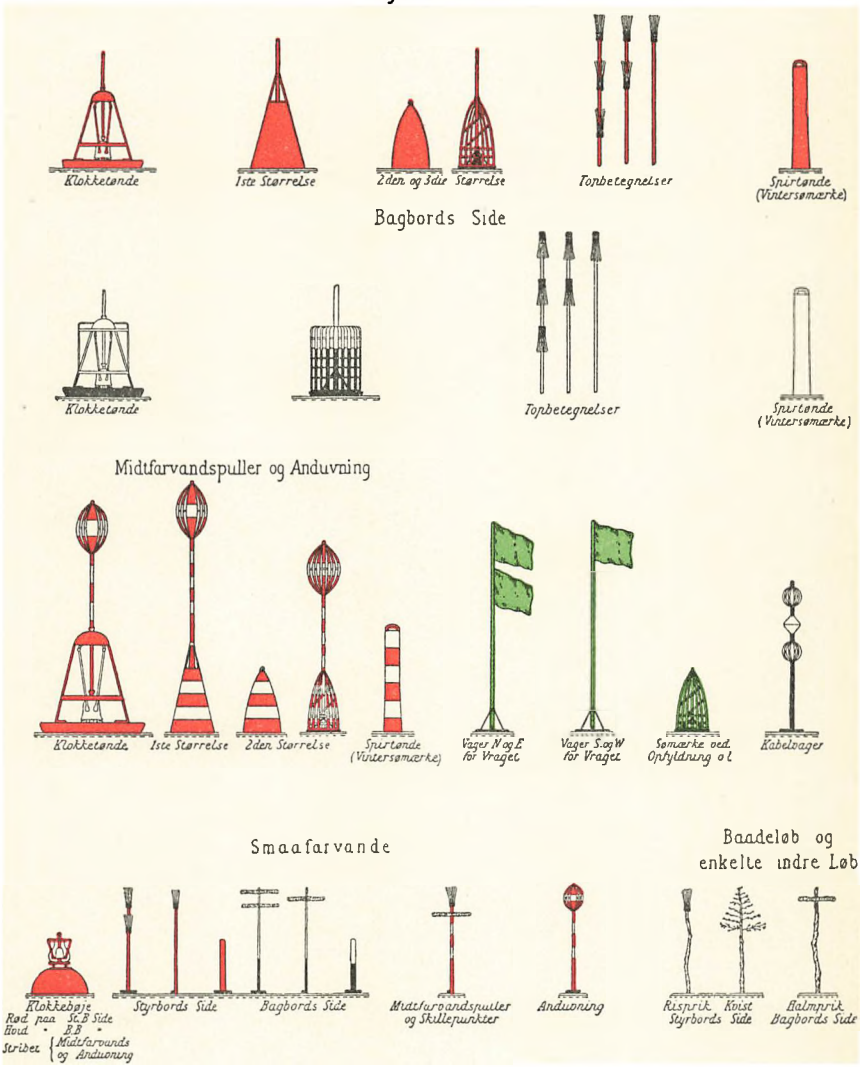
Institutionen, som ledes af fyrdirektøren henhører sammen med forskellige andre civil-maritime institutioner under forsvarsministeriet. Grunden hertil er, at fyr- og vagervæsenets mangeartede vejlednings- og afmærkningsmateriel givetvis i krigstilfælde må være under kontrol af søværnskommandoen og dens forskellige underlagte myndigheder.

FVV.s virksomhed deler sig i hovedtrækkene – foruden den administrative og tekniske ledelse med hertil hørende magasiner på Holmen, gasstation i Korsør m.m. – i 3 hovedgrupper:

A. Landfyrene,
B. Fyrskibe og lystønder,
C. Vagerafmærkningen.

Til B. og C. knytter sig FVV.s inspektionsskibe; disse skibe har 2 gule master, den forreste med en svær bom, 1 gul skorsten med sort top og gul overbygning på sort skrog. Inspektionsskibene fører splitflag med forsvarsministeriets kronede anker i guld i øverste stangfelt. Yderligere haves et stort antal motorfartøjer til rådighed. Dette fartøjsmateriel anvendes – foruden til mange andre opgaver – fortrinsvis til pasning, vedligeholdelse og skiftning af den omfattende afmærkning i de danske farvande, dels dagafmærkningen, dels natafmærkningen.

Styrbords Side



Vedrørende den danske farvandsafmærknings udseende *over vandet* og reglerne for dens anbringelse henvises til Beskrivelsen heraf i *Den danske Lods*, I, side 48 samt til hosstående planche over dagafmærkningen.

Alle flydende sømærker er opført i den af *søkort-arkivet* udsendte »sømærkefortegnelse«. I radioen udsendes meldinger om mangler eller ændringer i farvandsafmærkningen, som af en observator altid snarest vil være at indberette til søværnskommandoens meldecentral.

De større enheder i farvandsafmærkningen passes og skiftes årligt af FVV.s inspektionsskibe, idet dog en lokal tilsynsførende som regel tager gastryk og periodisk tilser lystønder og ubevogtede båkefyr.

Tilsynet med og pasningen af den indre vagerafmærkning, der i reglen er kommunal, varetages af lodserier, havnefogeder og andre vagerstationer (i mange havne ses vagerstationernes let kendelige røde huse med sort tag alle mærket med et kronet K.D.F. & V.).

Under vandet består sømærkerne af vagertønde, fortøjningskæde og vagersten. Vagertønden (Vgtd.) er en kegleformet, bødkerforarbejdet tønde, der er bygget op om den ene ende af en svær cirkulær træstage, som i tøndens flade bund ender med et rundt jern-stagespor. På tøndens flade bund er anbragt et 4-benet jernstativ, hvis brede, samlede ring er overet med førnævnte stagespor.

FVV angiver vagertønderne internt efter størrelse og den minimale vanddybde, hvori de kan stå som: 8m Vgtd. I og II, 4m vgtd. I og II, 4m vager (vg.), 3m vg. I og II samt lodsvagere. De 3 sidstnævnte, hvoraf lodsvageren er af kendelig mindre og spinklere format end de øvrige vagere, har intet jernstativ, men rodstagen er gennemgående og afsluttes over tøndens flade bund som en kort, skråt afskåret (skarret) stage, der er malet rød, sort eller grøn.

Rodstagens underste ende afsluttes med et rodbeslag med ring, hvori fortøjningen (kæden) befæstes med en såkaldt »C.P.« (Corfitzens patentheks). Ved vanddybder under 6 m samt for mindre sømærkers vedkommende anvendes dog en »tovheks« eller »småheks«.

Længden af sømærkernes fortøjningskæde er normalt 3 gange vanddybden. Kædens førlighed er afhængig af vgtd.s størrelse og derigennem dens bæreevne i forbindelse med vanddybden, ligesom den kan være samlet af forskellige ulig-svære kædestykker ved hjælp af de såkaldte samleled. Yderligere

kan der for at få sømærket til at stå ret i søen ved rodstagen være påhængt vægt af gl. kasseret kæde, idet vageren ganske uden belastning af nogen art vil lægge sig langs vandoverfladen.

Fortøjningskæden, der i det såkaldte »bundsted« hyppigt er udsat for slitage mod havbundens sten og sand, bliver ved sømærkets årlige skiftning efterset og de svage, slidte dele udkappes.

Kæden er videre forbundet ved et samleled til vagerstenens øje; disse firkantede, jernfyldte cementsten af FVV.s eget fabrikat haves i vægte på 1300 – 800 – 500 – 300 – 200 og 100 kg. (Lodsvagere står i reglen for en 100 kg sten).

De her omtalte sorttjærede vagertønder og vagere kan alle tilrigges *over vandet*. For *vgtd.s* vedkommende sker det ved, at en stage af den ønskede farve stikkes gennem jernstativets samlering ned i stagesporet og fastgøres med påsømmede kiler og klamper af træ. Derpå skydes der en kurv (træ) af farve og form svarende til den anbragte stage ned over denne. Kurven befæstes til stagen på tilsvarende måde, således at kurvens underring hviler på vgtd.s flade bund. Endelig fastgøres topbetegnelsen på stagen med søm, øskner og skibmandsgarn, og dermed er sømærket klar til udsætning.

For *vagernes* vedkommende samles de skarrede rodstage og stage med 3 jernringe. Vagerne bruges til sømærker i de indre farvande, hvor der ikke anvendes formgivende kurve.

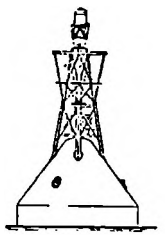
I hver træ-vgtd. eller -vager findes 2 lænsehuller, der er tætnet med træpropper, og på hvert udestående sømærke findes ved stagesporet en umalet træplade med et indbrændt nr. svarende til sømærkets nr. i FVV.s protokoller i inspektionsskibene (»kirkebøger«).

I farvandet omkring Esbjerg anvendes af hensyn til det stærke tidevand nogle specielle *tøndevagere*, ganske uden rodstage, ligesom der enkelte steder bruges store fløjtetønder og klokketønder uden lys, disse har da i reglen form, farve og evt. topbetegnelse som sømærker i den pågældende side af farvandet.

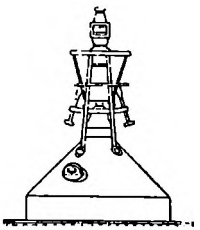
Natafmærkningen der tillige indgår i dagafmærkningen består af:

Lys- og fløjtetønder,
lys- og klokketønder samt
lystønder,

der på oversiden er forsynet med et stillads, i hvilket lanternen, fløjten eller



Lys- og Fløjtetønde.



Lys- og Klokketønde:

PINTSCH



Lystønde.



Lystønde.

AGA

klokken er anbragt. Tønderne er malet efter de almindelige regler for farvandsafmærkningen med undtagelse af lanternens metaldele, der altid er malet røde. De fleste lystønder er påmalet navn eller mærke med henholdsvis hvide eller røde bogstaver.

Når der kan ventes is i farvandene, ombyttes lystønderne som regel med vintersømærker, der består af en spirtønde med samme farve som den tønde, den erstatter.

FVV benytter gas som lysgiver i sine lystønder efter to systemer: det tyske *Pintsch* og det svenske *AGA*.

Ved det førstnævnte med de største og fyldigste tønder er selve tøndelegemet gasbeholder. Gassen, der produceres af Petroleum på FVV.s egen gasstation i Korsør, fyldes på lystønderne fra transportable stålflasker. Fra tønden stiger gassen under et tryk på indtil 10 atmosfære gennem en reduktionsventil til et i lanternen indbygget glippeapparat, der foranlediger afgivelsen af regelmæssige blink eller formørkelser i overensstemmelse med stationens fyrkarakter, idet lystønderne med få undtagelser, reguleres af en solventil, brænder hele døgnet.

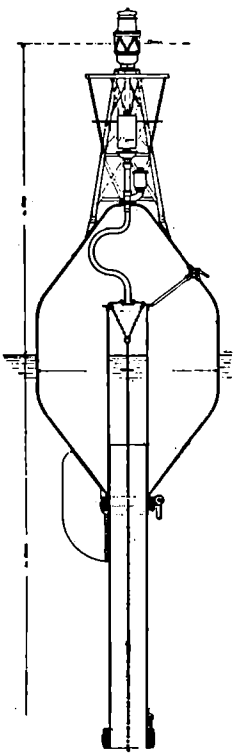
Under vandet har lystønderne et langt rør, og dersom det er en fløjtetønde, er dette rør i forbindelse med en indsugningsventil og en ligeledes i stativet anbragt metalfløjte.

Gennem lufttryksforandringen i røret ved tøndens op- og nedgående bevægelse i vandet fremkaldt af dønningen giver fløjten lyd.

Klokketønderne er derimod for at fremskaffe en rullende bevægelse, som er nødvendig for kneblernes funktion, i stedet for rør under vandet forsynet med en svær kontravægt. Da den rullende bevægelse gør lys- og klokketøndernes fyrkarakter vanskelig aflæselig i forhold til rørtøndernes roligere

bevægelser foretrækkes disse sidste. Der findes dog enkelte lys- og klokketønder af nyere konstruktion, hvis automatiske klokkesignal drives af tøndens gastryk.

AGA-tønderne er forsynet med een eller flere lommer i tøndelegemet, hvori gasflaskerne kan anbringes, således at tønden selv kun virker som flyder. Kun nogle ganske få AGA lystønder er tillige indrettet som fløjtetønder, og i det hele taget er dette systems materiel af lettere og spinklere art end Pintshtønderne, og dets store fordel er, at gasflaskerne let kan udskiftes selv fra en mindre båd.



Snit gennem
Lys- og fløjtetønde

Alle lys- og fløjtetønder, lys- og klokketønder og lystønder står for 45–100 m kæde i forbindelse med en ankerklods af jern eller cement på 1500–2700 kg og det skal her påpeges, at tønderne under strømpåvirkning som regel hælder op mod strømmens ret ning.

I de særlige minestrøgne ruter i de danske farvande efter 2den verdenskrig afmærkes tillige med en speciel *lysspirtønde,* hvis lysgiver – et elektrisk element – giver et svagere blinklys end de almindelige gaslystønder.

DMH.s mulighed for sømærkeindbjærgning og det hertil nødvendige materiel.

Indbjærgning af al indre afmærkning (3m vg. II. og lodsvagere) vil kunne udføres af de fleste DMH-kuttere efter en kort instruktion og vejledning (demonstration), når fartøjet er udstyret med ganske enkle specielle hjælpemidler bestående af:

A. 1 stk. klædt wirestrop,
B. 1 stk. god 4-skåren talje,
C. 1 stk. lidt længere wirestrop med krog.

Den under A. nævnte korte wirestrop smettes om stormasten lige over godset (der klædes for skamfiling). Heri hugges den ene blok af taljen (muses godt), taljeløberens længde skal være rigelig 5 gange afstanden fra godset til vandoverfladen. Den under C. nævnte wirestrop smettes om masten lige over dækket (klædes for skamfiling), denne wire skal være afpasset således, at krogen viser ud over fartøjets lønning.

(NB. Det stræktov, der i visse af DMH-kutterne er anbragt mellem sceptre på lønningen, må – dersom det ikke allerede er således – indrettes med et sytov i den ene ende, så at wiren kan opgås under vagerarbejde).

Iøvrigt vil fartøjets almindelige sømandsværktøj: Hammer, merlespiger, knibtang, mukkert m.m. være at anvende ved det her omhandlede vagerarbejde.

Anvisning på arbejdets udførelse fra et DMH-fartøj.

Fartøjet går på siden af sømærket, i strømfarvand vil ankring strømværts foran for sømærket være nødvendigt. En god tovværksstrop smettes om sømærkets stage eller selve vagerlegemet. Heri hugges taljen, som derefter hales tot. Da der i DMH-kutterne ikke i almindelighed disponeres over mekanisk spil, må 2 mand hale i taljen med hånd og magt. Ved således at hale i taljeløberen løftes sømærket fri af vandet, så højt, at der er rigelig kæde over lønningen. Fodstroppens krog hugges nu i fortøjningskædens led udfor lønningen, taljen opgås, hvorved kæden slækkes op, så at kæden kan hekses fra vagerens rodstage.

Vageren tages til dæks eller sættes eventuelt i vandet igen, hvor den vil lægge sig vandret på vandoverfladen. En tamp fastgøres i rodstagens ring, og vageren vil være let at slæbe.

Derefter hugges taljen i kæden tæt over fodstroppens krog, taljen totnes, og når den »bærer«, hugges fodstroppens krog ud, hvorpå taljen hales helt »til bloks«, hvorved den løfter kæden med sig. Fodblokken hugges atter i kæden udfor lønningen, taljen opgås og hugges påny tæt ved fodblokkens krog. Ved at fortsætte som her beskrevet vil vagerstenen til slut komme til syne og kunne tages ind på dækket. Efter det første »løft« bør kæden slanges på dækket.

NB. 1. Brug *aldrig* fartøjets bom til dette arbejde, da der i så fald ved den mindste søgang, strømskær eller dersom stenen er sandgået ikke haves styr på kæde og sten eller herredømme over fartøjets krængning, spec. ved samtidig manøvre med fartøjet.

2. Vagersten og fortøjningskæde bør ikke skilles ad, men losses samlet i land i nærmeste havn (vagerstation) mærket med sømærkets navn eller nr.

Større sømærker (vagertønder) kan event. fjernes fra station ved på een gang at tynge ned i stagen med et så højt angrebspunkt som muligt samtidig med, at der med bugten af en ende og/eller med en bådshage søges at få tag i kæden. Ved dette arbejde vil det være nødvendigt at opankre fartøjet forinden. I små løft tages kæden op som ovenfor anført, og sømærket vil da – befriet for kædens vægt – lægge sig på vandoverfladen. Når passende slæk på kæden er fremskaffet, stoppes denne af i blakestopper eller med knækgarn, taljen hugges i vgtd.s rodbeslags ring, og der løftes så højt, at »C. P.«-heksen kan udløses. Sømærket fortøjes med henblik på slæbning, og kæden slippes, da DMH-kutterne normalt ikke har mulighed for at løfte større vægte end 300 kg vagersten.

Hurtig og total tilintetgørelse af sømærker.

Hurtigste og letteste – totaltilintetgørende – ødelæggelse af et sømærke udføres ved i passende sikkerhedsafstand at beskyde sømærket i vandlinien med en maskinpistolsalve, det derved perforerede træ-tøndelegeme vil da løbe fuld af vand og synke.

Sømærket kan bringes til at synke uden beskadigelse ved at løfte (lette) det i en strop netop så meget, at man med en hammer kan drive de to træpropper *ind* i tønden. Når vgtd. atter er sat i søen, vil den løbe fuld af vand og synke. Denne fremgangsmåde tager længere tid, men det sunkne, ubeskadigede sømærke vil senere kunne bjerges.

Vedr. lystønders og andre jernsømærkers nedskydning.

På en afstand af 100 m kan det påregnes, at håndvåben-projektiler kan gennembryde en 10 mm jernplade. Ved nedskydning af sømærker må dog erindres, at tøndelegemet dels er cylindrisk, dels kegleformet, hvilket kan

give uheldige anslagsvinkler. Afstanden betyder i denne forbindelse mindre (oplyst af søartilleriet), hvorfor 100 m må anses for en passende sikkerhedsafstand.

Imidlertid er de større lystønder (Pintsch) forfærdiget af 15–20 mm jernplade, hvorfor en beskydning med håndvåben må anses for uden værdi.

Kun overfor de mindre AGA-lystønder, hvis tøndelegeme er forfærdiget af 6 mm jernplade samt de sømærker, hvor vagertønden er af jern, vil en beskydning med håndvåben kunne bringe lystønderne (sømærkerne) til sænkning.

Flytning af afmærkningen.

Foruden total fjernelse af sømærker, vil en flytning af afmærkningen være en effektiv, forsinkende og vildledende foranstaltning over en fjende, og en opgave som DMH-fartøjerne kan magte. De større lystønder, som står for ankerklodser på 1500–2800 kg, kræver kraftige fartøjer og slæbegrejer, medens der i tøndens dertil indrettede faste øje haves god mulighed for anbringelse af slæbetrossen.

Ved vagerne må en god strop smettes om vagertønden så langt nede på keglen som muligt, og slæbetrossen fastgøres da i denne strop.

Maskineriet i DMH's fartøjer.

Maskineriet i et fartøj består af en fremdrivningsmaskine med dertil hørende overførselsarangement til skibsskruen.

Udover selve fremdrivningsmaskinen hører under begrebet »maskineriet« en del andre hjælpemidler, såsom lysanlæg, pumper m. v.

I mindre fartøjer, herunder DMH.s fartøjer, består fremdrivningsmaskineriet som regel af en motor, i større fartøjer bruges motor eller dampdrevet maskineri.

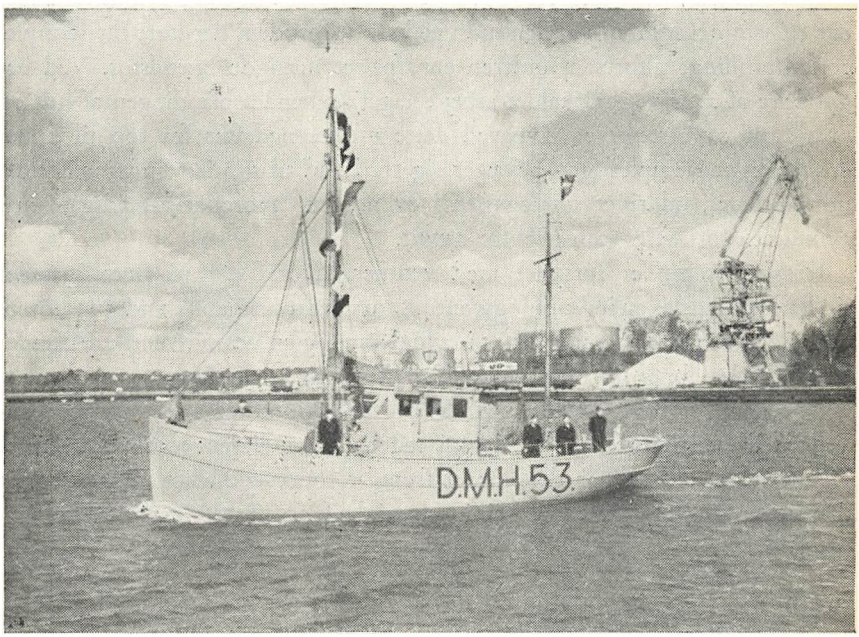
Motorer opdeles i to typer, totaktmotorer og firtaktmotorer. Indenfor hver type kan motorerne opdeles i flere grupper alt efter deres konstruktion, arten af det tilførte brændstof, tændmidler m. v.

Totaktmotoren er på grund af sin simple konstruktion meget anvendt i DMH.s kuttere og har et omdrejningstal mellem 350 og 400 med en kraftydelse på 60–90 HK. Kendetegnet for en totaktmotor er, at der sker en forbrænding af det tilførte brændstof, hver gang stemplet er i top. Den har ingen ventiler på cylinderen, men er i stedet forsynet med indsugnings- og udstødsporte i forbindelse med et lukket krumtaphus. Motoren kan have een eller flere cylindre. Antændelse af det til cylindrene tilførte brændstof kan ske på forskellig måde afhængig af motorens konstruktion.

Almindeligvis anvendes glødehovedtænding i DMH.s fartøjer, hvor et støbejernsglødehoved på toppen af cylinderen inden start af motoren bliver opvarmet ved hjælp af en blæselampe til en temperatur, der er i stand til på effektiv måde at antænde det tilførte brændstof, når stemplet næsten er i topstilling.

Selve motorens start foregår som regel ved hjælp af trykluft, der fremskaffes ved at lade noget af motorens udstødsgas opsamle under tryk i en luftbeholder.

De fleste totaktmotorer anvender gasolie (solarolie) som brændstof, der findes dog mindre benzindrevne totaktmotorer anvendt i motorbåde og lystfartøjer.



Et af DMH's fartøjer »går af havn«.

Af andre tændmidler skal nævnes elektrisk tænding, hvor der enten kan anvendes tændrør eller glødespiraler.

I dieselmotoren anvendes der ikke noget tændmiddel, idet motoren på grund af det høje sammentryk af luften over stemplet, når dette er nær topstillingen, fremkalder en selvtænding af brændstoffet.

Der kan dog i mindre dieselmotorer være anbragt glødespiraler for at lette starten, der iøvrigt for disse typers vedkommende foregår ved hjælp af elektrisk startmotor eller ved hjælp af håndstart.

Firtaktmotorer anvendes i DMH.s motorbåde, hvor motorernes omdrejningstal ligger mellem 900 og 1500 med en kraftydelse på ca. 60–130 HK.

Dens kendetegn er, at der i denne motor kun sker en forbrænding af det tilførte brændstof hver anden gang, stemplet er i top.

Arbejdsgangen i denne motortype er følgende:

Under 1. takt (slag), hvor stemplet bevæger sig fra toppen af cylinderen mod dennes bund, sker der en indsugning af luft i cylinderen.

Under 2. takt, hvor stemplet bevæger sig fra bund til top i cylinderen, sker der en sammentrykning af den indsugede luft, foruden, der kort før stemplet er i topstilling, tilføres cylinderen en afpasset mængde brændstof. Ved begyndelse af *3. takt* (også kaldet arbejdsslaget) antændes blandingen af luft og brændstof over stemplet, hvorved dette presses nedefter fra top til bund. *4. takt,* hvor stemplet igen bevæger sig fra bund til top i cylinderen, kaldet udstødsslaget, uddriver spildegassen i cylinderen, hvorefter arbejdsgangen i cylinderen fortsætter som ovenfor nævnt.

Firtaktmotoren er forsynet med ventiler, hvoraf der på hver cylinder sidder henholdsvis en indsugningsventil, som i det rette øjeblik under motorens gang sørger for indsugning af luft i cylinderen, og en udstødsventil, der under udstødsslaget åbner for uddrivning af spildegassen i cylinderen.

Når man ser bort fra de benzindrevne firtaktmotorer i små fartøjer, anvendes firtaktmotoren nu til dags i regelen som dieselmotorkonstruktion. Denne konstruktion har den fordel fremfor totakt-glødehovedmotoren, at den egner sig for større omdrejningshastighed og har et lavere brændstofforbrug.

Maskinkraftens overførsel fra motor til skrue.

Mellem motorens krumtapaksel og skrueaksel findes indskudt en kobling, som kan udløses. Det bliver derved muligt dels at starte motoren uden belastning, dels at undgå at standse denne, når fartøjet en kortere tid ligger stille.

Det er en betingelse for god manøvreevne, at fartøjet hurtigt og let kan bringes til at gå frem, stoppe og bakke. Dette opnås på een af to måder:

Hvis skruen har faste blade, indskydes der mellem skrueaksel og motorens krumtapaksel et skiftetøj (reversegear), hvorved skruen kan gives modsat omløbsretning. Ved anvendelse af reversegear er koblingen til motoren som regel indbygget i dette.

Har skruen drejeblade, drejes disse i den ønskede stilling ved hjælp af en særlig mekanisme, *drejetøjet.*

For begge metoder gælder, at tilkoblingen såvel som omstyring skal foregå med følelse. D.v.s. man må ikke koble skruen til ej heller skifte fartretning

med fulde motoromdrejninger, da maskineriet i så tilfælde kan tage alvorlig skade. Tilkobling og omstyring bør foregå under langsom gang af motoren.

Fartøjets elektriske anlæg.

Til brug for navigationsbelysning, lys om bord, evt. start af motor samt til radioanlægget, må der i fartøjet forefindes et elektrisk anlæg bestående af en ladedynamo, der bliver trukket af motoren, samt et eller flere akkumulatorbatterier.

Under motorens gang oplader dynamoen batterierne; der kan være særlige batterier for radioanlægget og andre for start af motor samt belysning.

En del fartøjer er endvidere udrustet med et benzindrevet ladeanlæg, der i nødstilfælde, eller hvis man ikke ønsker at starte motoren for at lade, kan oplade batterierne.

Såvel som det er nødvendigt, at fartøjets motor bliver passet på behørig måde, er det ligeså nødvendigt, at akkumulatorbatterierne bliver passet, således at de altid er opladede.

Man må sørge for at vædsken i batteriet altid står over cellernes øverste kant – ca. 6 mm, og at syrevægtfylden, såvel som spændingen, jævnligt kontrolleres. Er syrevægtfylden ved benyttelse af batteriet sunket til under 1,25 må opladning snarest finde sted. Fuldt opladet skal vægtfylden være 1,27–1,28.

Maximal ladestyrke er 15 amp. og under opladningen må det erindres, at der dannes en gasudvikling ved batteriets plader (knaldgas), denne gas er meget eksplosiv, og der må derfor under opladning sørges for god ventilation, og åbent lys må ikke anvendes.

Anvend aldrig en tænt tændstik for at se om vædsken i batteriet står over pladerne – benyt altid en elektrisk lygte.

Et akkumulatorbatteri tager ikke skade af at blive benyttet, og kan holde længe, såfremt det bliver passet på tilbørlig måde.

Er batteriet opladet, bør man slå ladedynamoen fra, idet det er skadeligt at overlade batteriet; man skal først begynde at lade igen, når batteriet er nede på det tilladelige minimum af spænding og syrevægtfylde. Til DMH.s radiotelefoniapparater hører et voltmeter, og når spændingen falder under den røde streg, virker stationen ikke og opladning skal finde sted. Akkumulatorens polsko og forbindelser skal være rene, og for beskyttelse mod angreb af syre holdes indsmurte i vaseline.

Under beddingseftersyn eller i perioder, hvor akkumulatoren ikke er i brug, skal den afleveres til anerkendt akkumulatorværksted (ladestation) for opladning og kontrol.

Til pasning og betjening af maskineriet i et fartøj anvendes særligt uddannet mandskab, der ligeledes er ansvarlig for dettes vedligeholdelse. Orden og renlighed i maskinrummet er af stor vigtighed. Fedtet tvist o.l. må ikke ligge fremme af hensyn til brandfare, men skal anbringes i dertil indrettede bøtter med låg.

Brandslukningsmidler skal være anbragt i maskinrummet. Ved vædskeslukkere (skumslukkere) må man sørge for, at ladningerne bliver udskiftede, jvf. de på skumslukkerne anførte forskrifter.

Miner.

Historie.

Brugen af drivende miner i søkrigen skriver sig fra det 16. århundrede, men i almindelighed tillægger man amerikaneren Robert Bushnell æren af at have været den første, der har udviklet den idé at angribe et skib med en undersøisk sprængladning. Hans miner blev brugt af amerikanerne i frihedskrigen 1776–77, omend kun med ringe held.

Robert Fulton's forankrede mine med en sprængladning på 45 kg blev fremstillet i 1810, og derefter blev miner anvendt med vekslende held i alle større krige. I Danmark anvendtes miner første gang under krigen 1864.

Indførelsen af bundminer i 1855, opfindelsen af syrehorn i 1868, og indførelsen af automatisk dybderegulering for forankrede miner i 1886 er milepæle i minens udviklingshistorie.

I krigen 1914–18 anvendtes for første gang miner i virkeligt stort antal. De anvendte miner bragtes til eksplosion enten ved direkte påsejling eller ved berøring af et antennesystem.

Mellem 1920 og 1939 udvikledes tilfredsstillende typer af magnetminer både i England og Tyskland, og mulighederne for udlægning af miner fra luftfartøjer blev undersøgt.

Umiddelbart efter verdenskrig II's udbrud skete der en kraftig udvikling for alle minetypers vedkommende – mest udpræget for miner beregnet til udlægning fra luftfartøjer. Skønt man indtil videre kun har udnyttet virkningen af skibes magnetiske og akustiske egenskaber, samt deres hydrodynamiske trykvirkninger enten hver for sig eller kombineret, er det sandsynligt, at alle tænkelige former for påvirkningssystemer nu er blevet undersøgt.

Minetyper.

Miner kan karakteriseres ved hjælp af nedenstående definitioner:

A. *Antændelsesmetoder.*

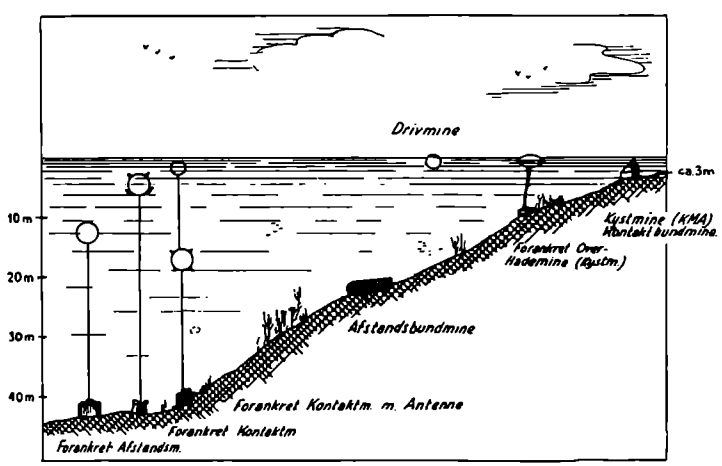
1) Kontaktminer er miner, der bringes til eksplosion ved påsejling.
2) Afstandsminer er miner, der bringes til eksplosion ved målets fjernvirkning.
   Til denne gruppe hører:
   Magnetminer,
   akustikminer og
   trykminer.

B. *Dybdeplacering.*

1) Bundminer.
2) Drivminer.
3) Forankrede miner.

C. *Mulighed for kontrol.*

1) Kabelminer er miner, der er indrettet således, at de efter udlægningen kan armeres og desarmeres fra en søminestation.
2) Selvvirkende miner, der ikke kan kontrolleres efter udlægningen.

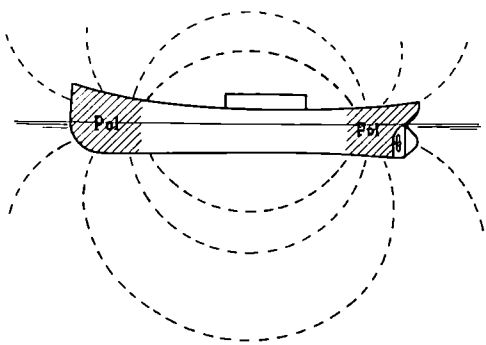


Minetyper.

Antændelsesmetoder.

Før 1914 var næsten alle forankrede miner kontaktminer.

I krigen 1914–18 og 1939–45 anvendtes imidlertid også et stort antal forankrede antenneminer. I disse er minen foroven og forneden forsynet med bronce- eller kobberantenner, der er isoleret fra minen selv og dens fortøjning. Når et jernskib rører en af disse antenner, opstår der et element, jern – søvand – kobber. En lille del af den således frembragte elektriske strøm passerer gennem et kredsløb i minens indre, hvor den kan påvirke et relæ, der slutter et



Et skib med omgivende magnetfelt. De skraverede felter viset to magnetpoler i et jernskib. De punkterede linier viser formen af disse polers magnetfelt.

andet elektrisk kredsløb, der affyrer tændpatronen, som via tændladningen bringer sprængladningen til eksplosion.

Før 1939 fandtes også forankrede magnetminer. Eet system består i, at der i minen er anbragt en lang elektrisk spole med mange tusinde vindinger. Enhver forandring i det jordmagnetiske felt, frembragt f. eks. af et passerende jernskib, vil inducere en strøm i spolen, der gennem et fintmærkende relæ kan påvirke tændkredsløbet.

Det samme antændelsessystem kan også bruges i bundminer.

Et andet antændelsessystem består af en magnetnål, der holdes i vandret stilling af en vridningsfjeder, og som er anbragt i kardansk ophængning. En forandring af det jordmagnetiske felts lodrette komposant, som vil indtræffe ved et skibs passage, vil få nålen til at slå ud og påvirke affyringskredsløbet.

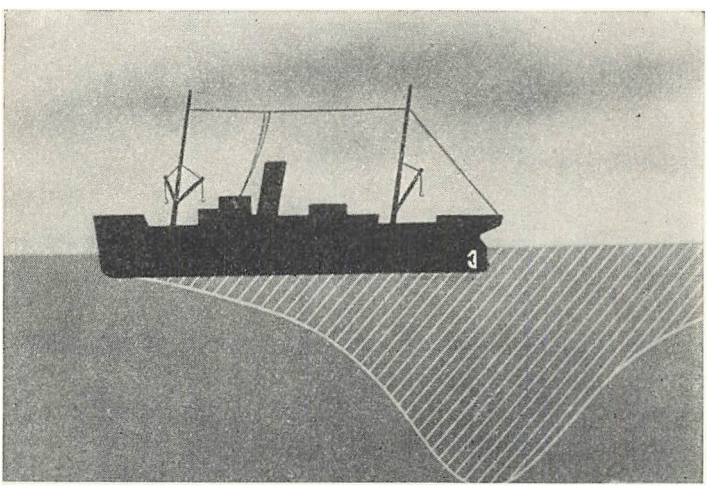
Akustikminer er forsynet med en pick-up, der er følsom for de lydsvingninger, som skyldes skibes maskiner og skruer. For at undgå det slid på de

elektriske batterier, som ville opstå, hvis de nødvendige forstærkere hele tiden var i drift, kan man f. eks. bruge en magnetisk påvirkning til at tilslutte forstærkerne.

Sejlende skibes hydrodynamiske trykvirkninger er også blevet brugt til at påvirke antændelseskredsløbet. Trykminer kan være forsynet med en membran, der er følsom for de trykforandringer, der opstår på havbunden, når et skib passerer henover stedet.

Dybdeindstilling.

Et forankret minesystem består af en minebeholder og et anker forbundet ved et ankertov. Dybdeindstilling foretages automatisk af en særlig mekanisme



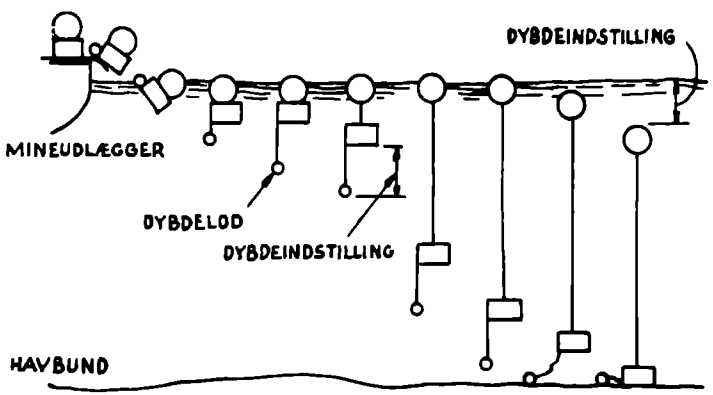
Støjfeltet under et skib.

– dybderegulatoren – der, uafhængig af vanddybden (blot ankertovet har den fornødne længde) indstiller minen i den ønskede dybde. Dybderegulatoren kan være ophængt under minen eller anbragt i dennes anker. Efter at minen er kastet, skilles mine og anker fra hinanden; ankeret søger mod bunden, og dybderegulatoren passer afrulningen af ankertovet, således at minen efter endt regulering indtager den dybde, hvortil regulatoren er indstillet inden udlægningen.

Forholdsregler mod strygning.

Afstandsminer, der som oftest stryges ved fjernvirkning, forsynes med komplicerede antændelseskredsløb, som gør strygningen vanskelig, idet de som regel kræver magnetiske, akustiske eller andre påvirkninger i en bestemt rækkefølge, af en bestemt størrelse og med et bestemt tidsmellemrum. Der er således mulighed for et stort antal variationer.

Armeringsforsinkelse vil bevirke, at sådanne miner først bliver aktive et vist forudbestemt tidsrum (få dage til flere uger) efter udlægningen.



Forankret mines dybderegulering.

Oversejlingskontaktværk kan bevirke, at en mine først bringes til eksplosion efter at have fået et indstillet antal påvirkninger. Med kendskab til fjendens strygeteknik er der en vis mulighed for at undgå, at minen bliver strøget, og i stedet for få ram på de skibe, som minestrygerne skulle beskytte.

For at genere strygningen af forankrede miner, kan man på disse miners ankertove anbringe knive, der kan overskære strygetrosserne, eller man kan anbringe særlige mekanismer, der tillader strygetrossen at passere uden at overskære ankertovet. Endvidere kan man på mineankertovet anbringe gribere, som bevirker, at minen bliver hængende i strygetrossen. Når der således er samlet to eller flere miner, er der risiko for, at de ved deres eksplosion vil ødelægge strygeredskaberne.

Udlægningsmetoder.

Miner kan udlægges fra luftfartøjer, overfladeskibe og u-både.

Udlægning fra luftfartøjer. Minerne medføres som regel i luftfartøjernes bombelast. For at formindske faldhastigheden, hvilket er nødvendigt, for at ikke anslaget mod vandet skal beskadige de følsomme elektriske instrumenter i minen, kan denne være forsynet med en faldskærm, der frigøres, idet minen tager vandet.

Udlægning fra overfladeskibe. Minerne kan udlægges af alle slags skibe, lige fra hurtige motortorpedobåde, der kan medføre ca. 6 miner, til specielt byggede skibe eller ombyggede handelsskibe, der medfører flere hundrede miner. I større minelæggere findes der skinnebaner, der fører ud over skibets agterende. Minerne er anbragt på disse skinnebaner, på hvilke de enten mekanisk eller med håndkraft føres agterefter og udlægges een efter een.

Udlægning fra u-både. Tre forskellige metoder haves:

a) Udlægning fra torpedorørene. Minen udskydes akkurat som en torpedo. Såvel forankrede miner som bundminer kan udlægges på denne måde.

b) Udlægning fra skinner på dækket. Denne metode minder meget om den ovenfor omtalte mekaniske udlægning fra overfladeskibe, idet dog selvfølgelig alt skal kunne foretages fra u-bådens indre.

c) Udlægning fra lodrette skakter anbragt langs u-bådens sider. Hver skakt kan indeholde en eller flere miner, fastholdt af stoppere. Når stopperne trækkes bort, vil minen rutsje ud forneden under påvirkning af tyngdekraften.



Bundmine til udlægning fra luftfartøj.

MINESTRYGNING

Ved minestrygning forstås fjernelse af udlagte miner.

Minestrygningens historie er nær knyttet til søminens, idet minestrygningsmateriellet er blevet udviklet efter den kendte regel, at ethvert våben skaber sit modvåben.

Minestrygning omfatter minesøgning, minerydning og kontrolstrygning.

Når tilstedeværelsen af miner er konstateret, bliver opgaven enten at rydde og afmærke en rute eller rydning inden for hele området.

Til rydning af forankrede kontaktminer anvendes redskaber, der overklipper eller overriver minernes ankertove, således at minerne kommer til overfladen og kan uskadeliggøres. Endvidere kan minestrygningsredskabet være forsynet med eksplosionsknive eller -gribere, der ved påvirkning af ankertovet bringes til detonation og sprænger tovet.

Til rydning af afstandsminer, såvel forankrede miner som bundminer, anvendes elektromagnetiske og akustiske redskaber, der påvirker minerne på en sådan måde, at de bringes til eksplosion.

Kystminer bortsprænges som regel een ad gangen med en sprængladning, der anbringes af en dykker – et langsommeligt og farligt arbejde.

Strygning af forankrede kontaktminer.

Fig. A og B viser en *enkeltskibsstryger,* der på grund af sin form kaldes en »Y-stryger«.

I minestrygningsfartøjet er fastgjort to strygetrosser, hvis agtertampe er forsynet med skæredrager, der bringer trosserne til at skære ud til siderne, når fartøjet går frem.

Strygetrosserne føres ned i den ønskede dybde, dels ved hjælp af en dybdedrage, der slæbes et stykke efter skibet, og som samler strygetrosserne og trækker dem nedefter, dels ved hjælp af flydere med hangere fastgjort i skæredragerne. Hangernes længde bestemmer, i hvilken dybde skæredragerne skal gå.

På strygetrosserne er der med mellemrum indsat knive, der kan kappe minernes ankertove.

Foruden de ovennævnte redskaber findes en paravane-stryger, der minder meget om den ovennævnte Y-stryger, blot er skæredragen, hangeren og flyderen erstattet med en paravane, der kan indstilles til at indtage forskellige

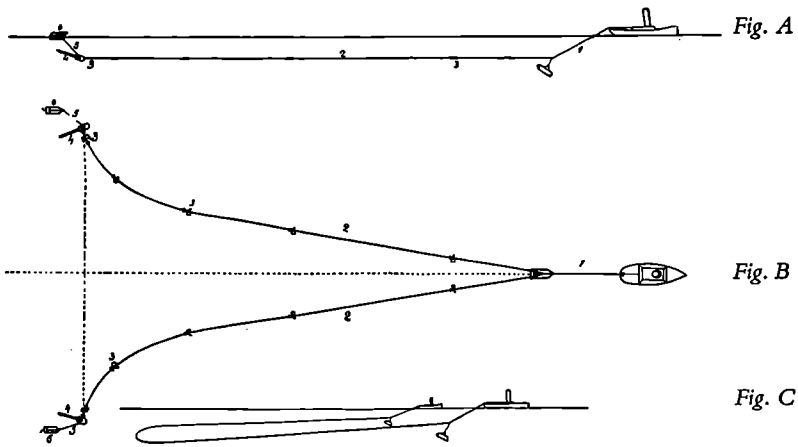


Fig. A

Fig. B

Fig. C

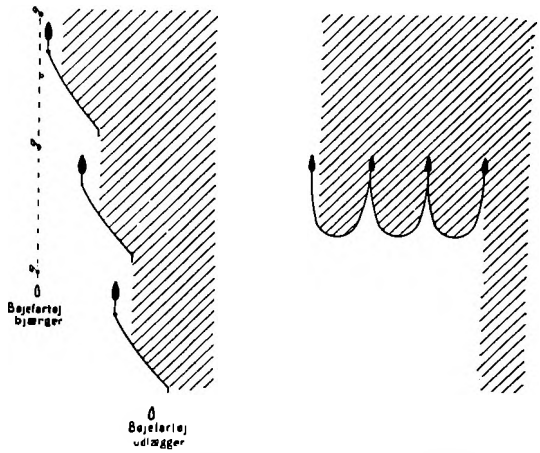
dybder. Hver paravane er udstyret med en kniv, der træder i stedet for knive på strygetrosserne.

Fig. C viser hovedprincippet for en *flerskibsstryger*. Her føres en strygetrosse mellem to fartøjer, der går side om side. Strygetrossen føres ned i den ønskede dybde ved hjælp af dybdedragere, der slæbes agtenfor fartøjerne. Strygetrossen er ikke forsynet med knive, men i trossen er snoet tråde af meget hårdt stål, der kan overfile minernes ankertove. Når strygeren føres gennem vandet, vil trossen fange minernes ankertove, der overfiles, eller også vil efterhånden flere miner samles i bugten af strygetrossen, hvor de vil bringes til eksplosion ved at tørne mod hinanden. Det ses, at der til denne strygemetode kræves meget solide redskaber.

Denne stryger – den såkaldte »D-stryger« (Dybtvandsstryger) – er den moderne udformning af de allerførste redskaber, der blot bestod af en jernkæde slæbt mellem to skibe.

Under minestrygning går de deltagende fartøjer i særlige formationer, der giver sikker »overlapning« af de strøgne arealer. Disse arealer markeres ved bøjer, der sættes og bjærges af særlige bøjefartøjer.

Fig. D viser 2 typiske minestrygningsformationer. Den ene med enkelskibsstryger, den anden med flerskibsstryger.



Enkeltskibsstrygning i formation. *Flerskibsstrygning i formation.*

Fig. D. Minestrygningsformationer.

Strygning af afstandsminer.

Til strygning af magnetminer kræves et magnetfelt, der giver samme virkning som et skib, der passerer hen over minen.

Et sådant magnetfelt kan frembringes på forskellig måde:

Kabelstryger. Denne består af et langt kabel, som bugseres efter minestrygningsfartøjet, og som er omgivet med en porøs gummimasse, der sætter det i stand til at flyde i vandskorpen. Sendes en elektrisk strøm fra skibets dynamoer gennem dette kabel, vil det omgives af et magnetisk felt. Kablet har form som en sløjfe, der kan være enten lukket eller åben. Ved lukket sløjfe er begge kablets tampe i forbindelse med minestrygningsfartøjets strømgiver, medens kablets bugt slæbes efter fartøjet. Ved åben sløjfe benyttes to kabler, af hvilke hver har en tamp i forbindelse med strømgiveren ombord, medens de andre to tampe – hvis yderste ender er afisolerede – slæbes agter. Sløjfernes form (strygebredden) bestemmes ved hjælp af skæreflydere eller skæredrager.

Når der ikke stryges, er kablet oprullet på en stor tromle på agterdækket af minestrygningsfartøjet.

Flydemagneten (se fig. E) er en stor elektromagnet, hvis størrelse er afpasset efter de minestrygningsfartøjer, der skal slæbe den. De små flydemagneter er 12 m lange, vægt 7 tons; de store er 18 eller 24 m lange og vejer henholdsvis

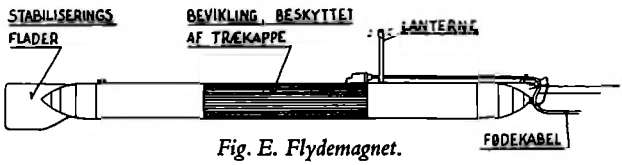


Fig. E. Flydemagnet.

23 og 56 tons. Ligesom kabelgrejet får flydemagneten strøm fra skibets dynamoer.

Sperrbrecher er et stort, hurtiggående fragtskib, hvis forreste lastrum er fyldt med jern, hvorefter skroget på dette sted er omviklet med en elektrisk spole. Skibet virker altså som en kæmpemæssig elektromagnet, med hvilken det er hensigten at skabe et så kraftigt magnetfelt, at minerne bringes til eksplosion inden skibet kommer hen over dem.

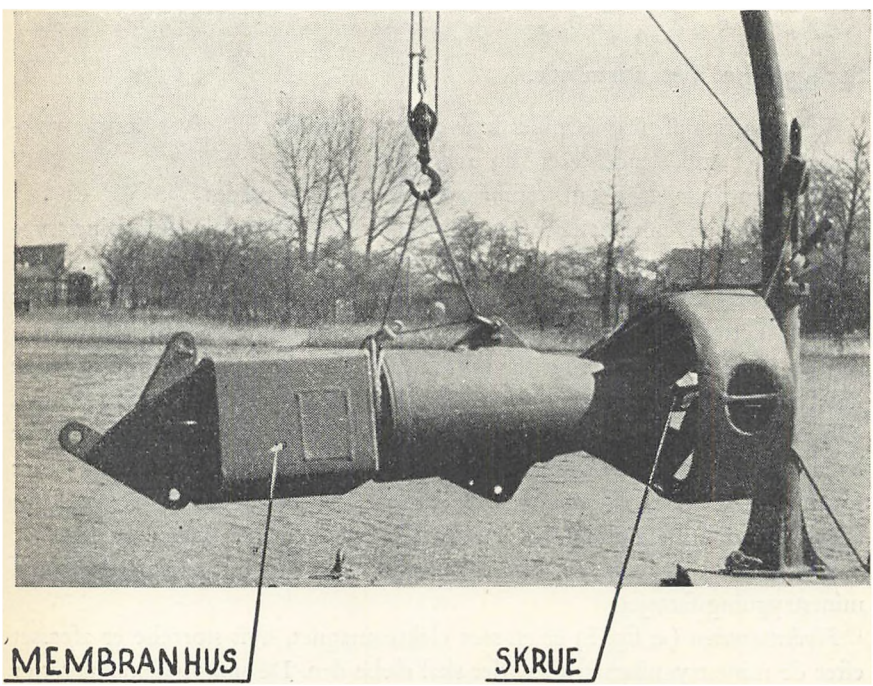


Fig. F. Støjbøje.

Til strygning af akustiske miner anvendes forskellige redskaber:

Knaldgrej består af sprænglegemer eller håndgranater, som med bestemte mellemrum kastes i vandet, hvor deres eksplosion frembringer lydbølger.

Støjbøjer (se fig. F) består af et hus, hvis fire sider virker som membraner. Inde i huset sidder roterende hamre. Når bøjen slæbes gennem vandet, sættes hamrene i bevægelse af en skrue og slår mod membranerne, der udsender støj.

Hammerbox har kun een membran, hvis hammer drives af en elektromotor, der fødes fra minestrygningsfartøjet.

Som omtalt under miner anvendes ofte kombinationer af magnetiske og akustiske miner, hvilket medfører, at der også må være kombinationer af elektromagnetiske og akustiske redskaber, f. eks. føring af støjbøje fra flydemagneten. Muligvis vil ikke alle typer af miner kunne stryges med samme kombination, således at farvandet først må stryges med een sammensætning af redskaber, og derefter med en anden, for at man kan være sikker på, at alle miner er ryddet. Når dertil kommer, at minerne, som nævnt, er udstyret med oversejlingskontakter, hvilket kræver, at hvert punkt i det område, der skal ryddes, skal oversejles mange gange med hver kombination af redskaber, forstås det, at rydningen af sådanne miner vil tage lang tid.

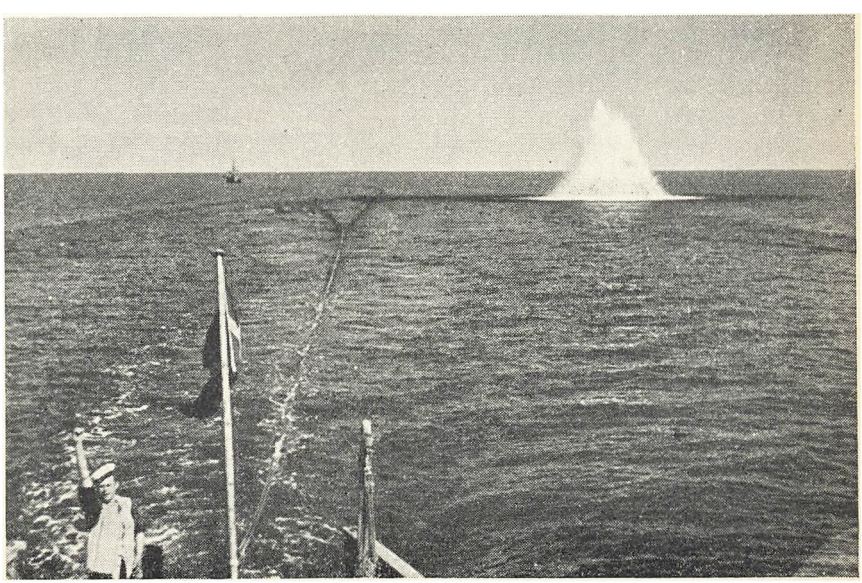


Fig. G. Afstandsmine bringes til detonation.

Minesikring.

Sikring imod alle minetyper sker ved foranstaltninger i skibets konstruktion i form af vandtætte skodder og dobbeltbund med celleinddeling, hvorved en minesprængnings virkning begrænses.

Sikring mod forankrede kontaktminer sker ved et på skibet anbragt afvisersystem. Princippet er følgende:

Fra et punkt så forligt og dybtliggende som muligt fører to stålwirer agterefter og så langt ud til siderne som muligt, således at mineankertovet af afvisertrosserne føres ud til siden fri af skibet. Afvisertrosserne ender i en kappeanordning, der river ankertovet over. Et eksempel herpå er paravanesystemet.

Sikring mod magnetminer skabes ved hjælp af elektriske spoler, der frembringer magnetfelter, der formindsker skibets egne felter. En del af den permanente magnetisme, som ikke kan kompenseres på denne måde, kan reduceres i afmagnetiseringsanlæg, af hvilke der findes eet i København.

Sikring mod akustiske miner og trykminer haves ikke. Sejlads på dybt vand og med reduceret fart er det eneste middel, hvilket også beskytter mod magnetminer.

Endelig skal nævnes sikring ved forangående minestrygning – såkaldt »taktisk minesikring«.

Flag og kommandotegn.

Dannebrog har været den danske nations samlingsmærke siden Volmerslaget 15. juni 1219. Flåden og alle statsinstitutioner bruger splitflag, medens handelsflåden og alle enkelte borgere bruger stutflag (handelsflaget). De 2 flag er opbygget som følger:

Orlogsflaget (splitflaget): Af dybrød farve med hvidt kors og split; korsets bredde er $^1/_7$ af flagets højde, firkanterne nærmest det stående lig er kvadrater, hvis sider er $^3/_7$ af flagets højde; længden af de yderste firkanter er $^5/_4$ af de inderste; længden af fligene er $1^1/_2$ gang længden af de yderste firkanter.

Handelsflaget: Af dybrød farve med hvidt kors. Korsets bredde er $^1/_7$ af flagets højde ved det stående lig. Felterne ved stangen er kvadrater med sider på $^3/_7$ af højden. Længden af de yderste felter er $1^1/_2$ gange de indre felters.

Kipning med flaget er en hævdvunden høflighedstilkendegivelse over for orlogsskibe fra andre skibe. Kipning med orlogsflaget må kun finde sted som besvarelse af en kipning. Orlogsflaget kippes kun een gang. Ved kipning hales orlogsflaget langsomt $^3/_4$ ned og derefter straks op igen.

Føres orlogsflaget på halv stang, når en kipning skal besvares, hejses det først helt for, inden kipningen besvares. Når kipningen er udført, sættes flaget atter på halv stang.

Kommandotegn.

Når en besætning går om bord i et skib for togt, »*hejses kommando*«, det vil sige, at chefens kommandotegn hejses på en af masterne.

Enhver skibschef, undtagen admiraler, fører en *orlogsvimpel* som kommandotegn; den vajer fra stormasten. Såfremt der ingen mast findes, føres den på et dertil egnet sted.

Admiraler fører, uanset om de er skibschefer, deres kommandoflag på fortoppen. (Salut: *Kontreadmiral* 13 skud og *viceadmiral* 15 skud).

De højere kommandotegn *admiralsflag* (17 skud), *marineministerflag* (17 skud), *rigsforstanderflag* (21 skud) og *kongeflag* (27 skud) føres alle på stortoppen.

Haves kongeflag ikke ombord, bruges i stedet orlogsflag med vimpel over på stortoppen.

Ønsker kongen ikke det for kongeflaget normerede ceremoniel (salut og paradering m. m.), føres *kongestander.*

Alle ovennævnte flag m. m. er kommandotegn. Når et højere kommandotegn hejses, nedhales det lavere.

Almindelige regler for brug af flag og vimpel.

Vort flag – Dannebrog – er nationens samlingsmærke og bør behandles med den ærbødighed, som finder udtryk i visse, alt for ofte tilsidesatte, sædvaner.

Der tænkes her ikke alene på de traditionelle orlogsskikke vedrørende flaget, som læres i tjenesten. Det bør være en pligt for enhver, der ejer eller benytter flag og vimpel, at behandle disse symboler efter de regler, som gennem tiden har vundet hævd, og for hvilke der skal redegøres i det følgende.

Størrelsen af flag og vimpel.

Flagets størrelse må stå i passende forhold til flagstangens højde. Efter den i søværnet udviklede praksis skal flagets højde inde ved stangen være ca. $^1/_5$ af stangens højde; når flagstangen er anbragt på bastioner o. l. eller på bygninger, bør flagets højde være større, efter skøn i de enkelte tilfælde.



Vimpel.

Længden af en vimpel vil passende kunne sættes til halvdelen af flagstangens højde.

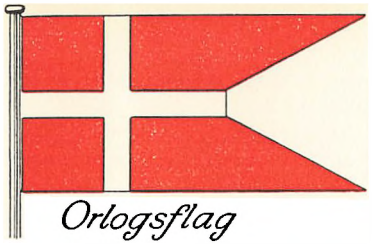
I vimplen skal korsets længste arm nå helt ud i vimplens spids.

Vimplen bør vaje dag og nat, når ejendommen er beboet, og kun nedtages, når flaget skal hejses.

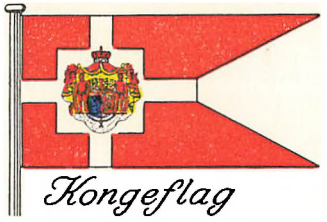
Almindelige regler for flagning.

Flaget hejses kl. 0800 og forbliver vajende til solnedgang.

Danske flag og kommandotegn.


Orlogsflag


Handelsflag


Kongeflag


Kongestander


Dronningeflag


Marineministerflag


Admiralsflag

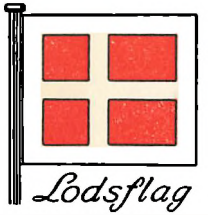

Viceadmiralsflag

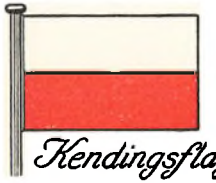

Kontreadmiralsflag


Orlogsstander


Anciennitetsstander


Fiskeriinspektionsstander


Lodsflag


Kendingsflag for lodsfartøjer


Gudstjenestestander


Orlogsvimpel

På de tider af året, hvor solen står op efter kl. 8, hejses flaget først ved solopgang.

Flaget må aldrig være hejst efter solnedgang.

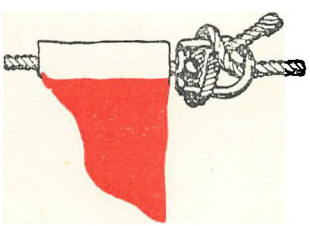
Hejsningen og nedhalingen af flaget bør foregå langsomt. Flaget må ikke røre ved jorden under hejsningen og nedhalingen, hvorved det udsættes for tilsmudsning. Et iturevet, snavset eller falmet flag bør ikke benyttes.

Ved hejsning og nedhaling af flaget bør mænd blotte deres hoved, ligesom den, der hejser eller nedhaler flaget, bør lægge sin hat fra sig. Eventuelle nærværende bør alle have front mod flaget.

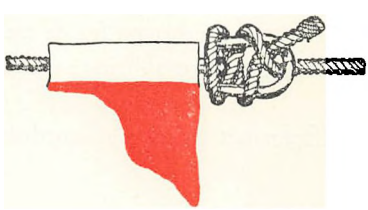
Skal flaget hejses på en fritstående stang udendørs, bør det holdes over den ene arm såvel under fastgørelsen som under hejsningen. Ved nedhalingen samles flaget over den ene arm og lægges derefter sammen således, at det hvide kors er dækket af den røde dug.

Ved hejsning af flag bør følgende regler iagttages:

Bemærk hosstående tegninger af flagstik:



Flagstik.



Flagstik med rundtørn.

Ophalerlinen skal være tot, d. v. s. flaget halt helt op til flagknappen.

Nedhalerlinen skal være slæk, således at flaget vajer frit ud fra stangen, hvorved opnås en vis elasticitet, som i høj grad skåner flaget i stærk blæst.

Hvadenten flagstangen står med eller uden vimpel, tilrådes det at slå den flettede flagline 1 til 2 gange meget løst omkring flagstangen, da linen i fugtigt vejr kan trække sig sammen i temmelig høj grad. Ved denne forsigtighedsregel forlænger man flaglinens levetid betydeligt, forhindrer, at en strakt, spændt line krummer flagstangen samt undgår endelig den generende lyd og det slid, som flaglinens slag mod stangen forårsager, når det blæser.

For at undgå, at bomuldsdugens røde farve løber ud i det hvide kors, tilrådes det ikke at hejse flaget første gang, når det er fugtigt vejr. Flaget må helst forinden have været hejst 5 à 6 gange i tørvejr. Flaget bør aldrig lægges sammen i fugtig tilstand.

Særlige regler for anbringelse af Dannebrog i forbindelse med andre nationers flag.

I en stående række af flag på flagstænger skal Dannebrog anbringes enten på den for tilskueren længst til venstre stående flagstang (højre fløj) eller på den midterste flagstang i rækken.

Ved hejsning af flagene hejses Dannebrog først og nedhales sidst. Alle flagstænger bør have ens højde og alle flag tilnærmelsesvis samme størrelse. Man må ikke give noget andet flag mere fremtrædende plads eller større dimensioner end Dannebrog eller anvende flere af en enkelt anden nations flag end af Dannebrog. Forskellige nationers flag må ikke hejses på samme stang.

Ved anbringelse af Dannebrog i forbindelse med andre *nordiske* statsflag bør anvendes følgende rækkefølge:

4	2	1	3	5
Finland	Sverige	Danmark	Norge	Island

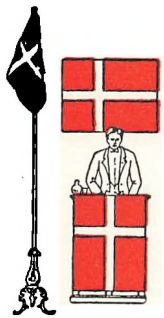
Såfremt et statsoverhoved fra de tre sidste lande er til stede, vil den pågældende stats flag være at anbringe umiddelbart efter Dannebrog (altså plads 2).

I en vifteformet gruppe af nordiske flag på stang bør flagene anbringes således:



Forskellige nationers flag.

I en vifteformet gruppe af forskellige nationers flag på stang bør Dannebrog anbringes i midten. Hensigtsmæssigt bør de øvrige nationers flag anbringes i alfabetisk orden; regnet fra midten skiftevis til venstre og højre.



Dekoration af talerstol.

Indendørs dekoration.

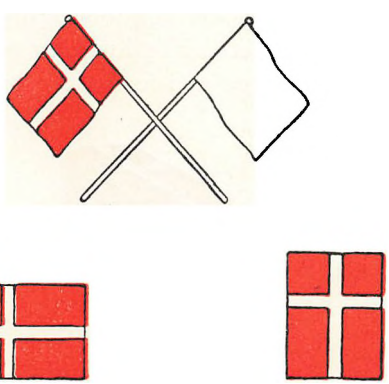
Ved indendørs hejsning og nedhaling bør Dannebrog anbringes på en stol ved flagstangens fod, og alle bør rejse sig med front mod flaget.

Føres faner gennem en festsal, bør alle rejse sig med front mod fanerne, indtil disse er ført på plads.

Anvendes der en fane på stang, bør den anbringes på ærespladsen til højre for taleren og såvidt muligt lidt foran denne.

Når en talerstol skal dekoreres med Dannebrog, bør det anbringes på talerstolens forside.

Dannebrog bør aldrig lægges over pulten på en talerstol eller benyttes som borddug eller til andre flaget uvedkommende formål.

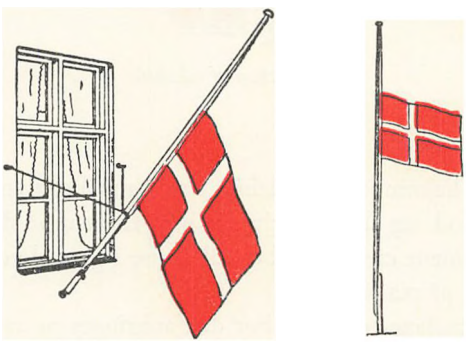


Dekoration på væg eller flade.

Skal flaget uden stang danne baggrund for f. eks. en talerstol, bør det anbringes bag ved og over taleren.

Når Dannebrog på stang anbringes opad en væg sammen med en anden nations flag, bør Dannebrog anbringes til venstre for tilskueren med stangen foran det andet flags stang.

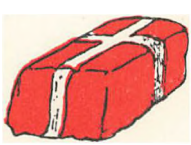
Anbringes flaget udspændt på en væg eller anden flade, bør de kvadratiske felter vende opad eller til venstre for tilskueren.



Flag på halv stang.

Ved flagning i anledning af dødsfald flages der på halv stang: flaget bør hejses til tops og forblive der et øjeblik for derefter at blive sat på halv stang, d. v. s. nedhalet så langt, at flagets midte er ca. en trediedel af flagstangens højde under flagknappen. Når det ved solnedgang skal nedhales, hales det først til tops og forbliver der et øjeblik, hvorefter nedhalingen finder sted.

Der bør ikke anvendes sørgeflor i forbindelse med flag på halv stang og faner.

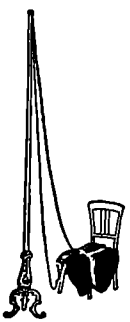


Kistedekoration.

Er en kiste dækket med Dannebrog, skal korset anbringes ved hovedenden. På bisættelsesdagen hejses flaget først helt op og derefter på halv stang. På

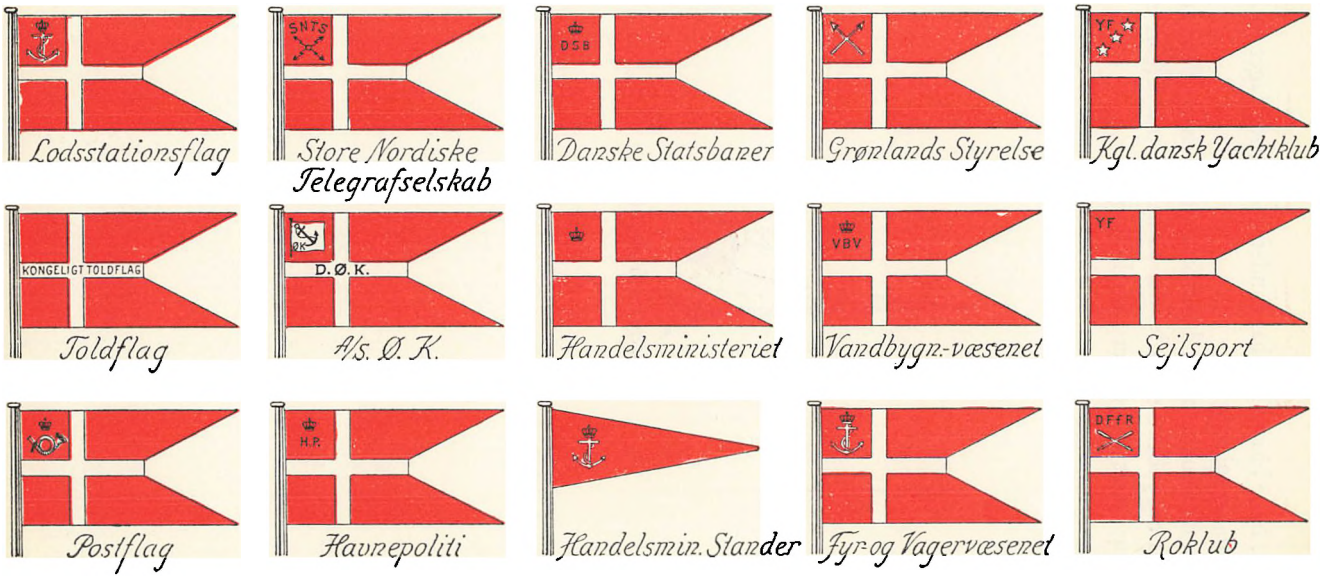
det tidspunkt, hvor bisættelsen har fundet sted, hejses flaget på hel stang, hvor det forbliver indtil solnedgang.

Ved mindegudstjeneste hejses flaget først på hel stang. Et kvarter før mindegudstjenestens begyndelse nedhales det på halv. Umiddelbart efter gudstjenestens afslutning hejses flaget atter på hel stang.



Indendørs flaghejsning.

Statsanerkendte splitflag.



Honnør for flaget.

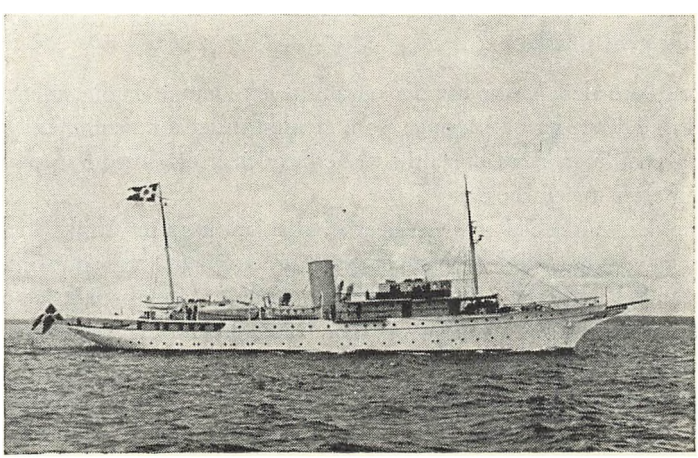
Kong Christian stod ved højen mast
i røg og damp;
hans værge hamrede så fast,
at gotens hjælm og hjærne brast;
da sank hver fjendtlig spejl og mast
i røg og damp.
Fly, skreg de, hver som flygte kan,
hvo står mod Danmarks Christian,
i kamp?

O, Nordhav! Glimt af Wessel brød
din mørke sky;
da tyede kæmper til dit skød,
thi med ham lynte skræk og død.
Fra Vallen hørtes vrål, som brød
den tykke sky:
Fra Danmark lyner Tordenskjold;
hver give sig i himlens vold
og fly!

Niels Juel gav agt på stormens brag:
Nu er det tid!
Han hejsede det røde flag,
og slog på fjenden slag i slag;
da skreg de højt blandt stormens brag.
Nu er det tid!
Fly, skreg de, hver som ved et skjul,
hvo kan bestå mod Danmarks Juel
i strid?

Du danskes vej til ros og magt,
sortladne hav!
Modtag din ven, som uforsagt
tør møde faren med foragt,
så stolt som du mod stormens magt,
sortladne hav!
Og rask igennem larm og spil
og kamp og sejer før mig til
min grav!

Johs. Ewald.



Kongeskibet »Dannebrog«.

Sundhedspleje og første-hjælp ved ulykkestilfælde.

Det er enhvers pligt at pleje sin krop og passe sit helbred.

Den militære tjeneste og især tjenesten til søs nødvendiggør, at mange mennesker opholder sig, sover og spiser tæt op ad hinanden og i mindre rum end under civile forhold. Kravene til den almindelige, såvel som til den personlige renlighed må derfor være større end ellers.

Almindelig renlighed.

Daglig afvaskning af alle rum er absolut påkrævet. Omhyggelig afvask af borde og skaffegrejer efter hvert måltid er nødvendig, ligesom omhyggelig orden og renlighed med de rum, hvor mad og beklædningsgenstande opbevares. Hyppig udluftning af køjer og køjeklæder vil blive beordret.

Personlig renlighed.

De skal ikke alene vaske hænder og ansigt flere gange daglig, men ligeledes daglig vaske de steder på kroppen, som er mest udsat for sved, nemlig fødder, skridt og armhuler. Man bør altid vaske hænder efter aftrædning på naturens vegne og efter malerarbejde.

Opstår der hudløshed mellem tæerne, skal orlogsgasten straks melde sig i sygelukafet, da denne lidelse både er generende og kan være smitsom.

Fodsved bekæmpes ved daglige fodbade, hyppig vask af sokkerne og eventuelt ved salicylpudder i sokker og sko. Dette pudder fås ved henvendelse i sygelukafet.

Tænderne skal børstes mindst 1 gang daglig. – Afføringen skal holdes i orden og normalt finde sted 1 gang daglig og så vidt muligt på samme klokkeslet.

Badning.

Badning i varmt vand bør foretages 1 gang ugentlig med indsæbning af hele kroppen og påfølgende afskylning med koldt vand og derefter grundig aftørring. Glem ikke aftørring af mellemrummene mellem tæerne – man bliver lettere angrebet af fodsvamp, når tæerne er våde. Ved samme lejlighed skal undertøj skiftes. Om sommeren bør den lette adgang til søbade benyttes, men under iagttagelse af følgende forsigtighedsforanstaltninger:

Bad aldrig før 1 time efter et måltid (gælder særlig frokost- og middagsmåltid).
Bad aldrig, når De er overanstrengt, forpustet eller meget varm.
Bad ikke i vand, som er forurenet af kloakvand. Der er ofte i dette vand talrige sygdomsfrembringende bakterier, især tarmbakterier.
Bad ikke, hvor der findes hajer, medmindre der er truffet særlige foranstaltninger mod disse.
Vær ikke for længe i vandet.

NYDELSESMIDLER

Tobak.

Tobak ryges, tygges eller snuses. Det virksomme stof i tobak er nikotin, en meget stærk gift. Den dødelige dosis ligger mellem 20 mg og 50 mg nikotin. Skråtobak indeholder fra 2% til 5% og røgtobak indeholder fra 1% til 3% nikotin, hvorfra en betydelig del går over i røgen, og en endnu større del findes i tobakssovsen.

Giften opsuges let fra slimhinderne, og den opsugede mængde bliver særlig stor, når røgen inhaleres (»sluges«). Denne form for tobaksrygning må derfor anses for særlig skadelig.

Den *akutte tobaksforgiftning* (kaldes i daglig tale den *akutte nikotinforgiftning*) viser sig ved bleghed, kold sved, hovedpine, kvalme og opkastninger. Den minder meget om søsyge. Ved tilvænning opnås dog en betydelig tålsomhed.

Den kroniske tobaksforgiftning (»*kron. nikotinforgiftning*«) viser sig ved nervøs hjertebanken, smerter i hjerteegnen, dårlig søvn, svimmelhed, senere nedtrykt sindsstemning, synsforstyrrelser og almindelig nervøsitet. Der er dog stor forskel på, hvor meget de forskellige individer kan tåle.

Overdrivelse fører altså til forgiftning, medens en mådeholden tobaksnydelse uden »inhalation« næppe er til større skade. – På tider, hvor der stilles store krav til legemlige ydelser, f. eks. under træning til idrætskonkurrencer o. lign., bør man ikke nyde tobak under nogen form.

Alkohol.

Alkohol optages i legemet gennem fordøjelseskanalen, går over i blodet og påvirker så at sige alle cellerne i legemet.

Langt den største del af den indtagne alkohol forbrændes, og kun en ringe del udskilles gennem urinen, lungerne og huden.

Den akutte alkoholforgiftning begynder med en følelse af velvære, løftet stemning, blussende ansigt, derefter tilbøjelighed til voldsomme og uoverlagte handlinger, senere hen vaklende gang, utydelig tale, blegt ansigt samt kvalme og opkastninger. Fortsættes med tilførsel af alkohol, indtræder bevidstløshed, åndedrættet bliver snorkende og ansigtsfarven blålig.

Døden kan indtræde som følge af lammelse af åndedrætscentret. Den mindste dødelige mængde af ren alkohol er for mennesker, som ikke er vænnede til alkohol, 200–400 g – for børn 30 g d. v. s. et snapseglas.

Ved *den kroniske alkoholisme* lider så godt som alle organer og funktioner i legemet. Hjernens ydeevne nedsættes, nerverne angribes, hvilket viser sig ved rysten af lemmerne og senere lammelse af musklerne. Der kan komme betændelse af slimhinderne (svælgkatarrh og mavekatarrh), og blodkarrene angribes, særlig blodkarrene i hjernen, hvilket kan blive årsag til hjerneblødning. Alkoholen angriber desuden hjertets muskulatur, og den kan være årsag til nogle af de alvorligste nyre- og leverlidelser.

Den kan endelig give anledning til en akut sindssygdom »delirium tremens«, der viser sig ved stærk uro, uklarhed og synshallucinationer, en sygdom som ofte ender med døden.

Af det foregående fremgår, at vil man nyde alkohol, bør dette kun ske med stor mådehold. Et overdrevent forbrug skader ikke alene det pågældende individ, men også samfundet, idet den kroniske alkoholist hyppigt kommer til at ligge samfundet til byrde igennem udgifter til drankerhjem, sindssygeanstalter, fængsler o.s.v.

Særlig vigtigt er det at være afholdende under opvæksten og under træning.

Der er i tidens løb utvivlsomt sket en forandring af den danske befolknings tankegang og dens syn på alkohol, en forandring hvori såvel afholdsforeningernes arbejde som den stigende oplysning sikkert har deres store andel. I det almindelige omdømme anses i vore dage fuldskab – og det deraf følgende manglende herredømme over ens handlinger – som en skam og et tegn på manglende kultur.

SMITTE

Ved smitte forstår vi den tilstand, der fremkommer, når sygdomsvækkende bakterier slår sig ned i en anden organismes væv og udvikler sig der.

Smitte opstår lettest, når mange mennesker må leve på en forholdsvis begrænset plads.

De vigtigste smitteveje er huden, åndedrætsorganerne, fordøjelsesorganerne og kønsorganernes slimhinder.

Huden. Ved rifter eller sår kan bakterier trænge ind og fremkalde filipenser, bylder og større betændelser. Det er derfor, som tidligere omtalt, en absolut nødvendighed, at orlogsgasten holder sin hud ren, samt at han ved ethvert sår straks henvender sig i sygelukafet.

Lad være med at kradse hul på myggestik. Kløen bekæmpes bedst ved at bade dem med salmiakspiritus.

Åndedrætsorganerne. Her spiller dråbesmitte den største rolle: Ved tale, hosten og nysen slynges utallige, ganske små spytpartikler som dråber ud i rummet og kan indåndes af andre og derved overføre smitsomme sygdomme. De sygdomme, der overføres på denne måde, er tuberkulose, meningitis, influenza, difteri og almindelige forkølelsessygdomme.

Glem derfor aldrig – ved hosten og nysen – at holde et lommetørklæde eller venstre hånd for munden, og lad være med at spytte på dørken.

Tuberkulose viser sig ved afmagring, bleghed, nattesved, stærk træthed, hoste og opspyt. Hvis en orlogsgast i lang tid har gået med hoste uden at henvende sig i sygelukafet, er det en kammeratlig pligt at henlede lægens, sygepasserens eller hans nærmeste foresattes opmærksomhed herpå, så hans lunger kan blive undersøgt.

Fordøjelsesorganerne. I mundhulen og svælget findes altid masser af bakterier, særlig hvis tænderne er dårlige. Mandlerne kan danne indgangsport for en række af vore almindelige sygdomme, halsbetændelse, difteri, skarlagensfeber og gigtfeber.

Hvis orlogsgasten får ondt i halsen og synkebesvær, skal han straks henvende sig i sygelukafet, både for sin egen skyld og for ikke at smitte sine kammerater.

Nogle sygdomme f. eks. tyfus og dysenteri kan overføres fra snavsede hænder, idet bakterierne med føden kan komme ned i tarmkanalen. Orlogsgasten må derfor også af den grund huske at vaske sine hænder før måltiderne, samt når han har været på w. c.

KØNSSYGDOMME

er en fælles betegnelse for en gruppe smitsomme sygdomme, der i almindelighed overføres ved samleje, nemlig blød chanker, gonorré og syfilis. Sidstnævnte sygdom kan også overføres ved kys, ved fælles brug af skaffegrejer, piber o.s.v.

Spiritus gør een mindre nøjeregnende med, hvem man indlader sig med; kønssygdomme påføres derfor mere eller mindre berusede personer i et meget stort antal tilfælde – endnu en grund til mådehold med alkohol.

Som ved alle smitsomme sygdomme må man tilstræbe at undgå smittemulighed. Sikrest er det ikke at indlade sig med løse bekendtskaber, da man må være forberedt på, at tilfældige bekendtskaber fra gader og restauranter kan udsætte een for en betydelig risiko for smitte. Har man alligevel udsat sig for smitte, kan man anvende forebyggende midler, som udleveres i sygelukafet i et særligt bestik. Nogen absolut sikkerhed yder de dog ikke.

Kønssygdomme er så alvorlige og giver så stor risiko for senere alvorlige lidelser, at ingen kan forsvare over for sig selv ikke at gøre sit yderste for at undgå dem. Smittefaren er størst, hvis der findes hudløshed eller rifter på kønsdelene, det er derfor vigtigt at hindre sådanne ved en gennemført renlighed med daglige afvaskninger.

Blød chanker

er et sår, der fremkommer få dage efter smitten. Søges straks lægehjælp, kan den helbredes hurtigt og fuldstændigt, i modsat fald kommer der nye sår og kirtelbylder i lysken, så operation kan blive nødvendig.

Gonorré

viser sig ved svien ved vandladningen og materieudflod fra urinrøret få dage efter smittetidspunktet. Iværksættes behandlingen straks, kan sygdommen oftest helbredes på få dage, forsømmes den, kan den brede sig til testikler, blære o.s.v. Der kan opstå ledtilfælde, der kan medføre invaliditet. Behandlingen kan da strække sig over mange måneder, ja år.

Materieudfloddet ved gonorré kan, når det overføres til øjnene, forårsage en voldsom øjenbetændelse, der i visse tilfælde ender med blindhed; gonorrépatienter må derfor være yderst renlige og påpasselige, både af hensyn til sig selv og til kammeraterne.

Syfilis eller hård chanker

er en endnu alvorligere sygdom end gonorréen. Det første symptom er et sår, der fremkommer 2–3 uger efter smitten på det sted, hvor smitstoffet er trængt ind – hyppigst på eller omkring kønsdelene. Sygdommen kan i løbet af kort tid brede sig til hele legemet, kan give svære lidelser i livsvigtige organer (hjertelidelser, nervelidelser, sindssygdom o.s.v.). Behandlet rettidigt og omhyggeligt er sygdommen helbredelig.

For alle kønssygdomme gælder det, at de ikke kan komme for hurtigt under behandling, og hver dag, der forsømmes, kan blive af skæbnesvanger betydning. Ved mindste symptom, ja den ringeste mistanke, skal man melde sig i sygelukafet; ethvert nok så lille sår, den ubetydeligste hudløshed, kan være begyndelsen til den alvorligste sygdom.

For patienter med kønssygdomme gælder forskellige lovbestemmelser, af hvilke særlig skal fremhæves:

> Det er efter straffeloven forbudt enhver, der lider af kønssygdom eller som har mistanke om at gøre dette, at have samleje.
> Enhver, der lider af kønssygdom, er pligtig til at lade sig behandle af en læge, indtil helbredelse er opnået.
> Enhver patient har uanset sine formueforhold ret til gratis behandling hos læger, ansat af det offentlige. (Under militærtjenesten af de militære læger).

For personer, der har eller har haft en kønssygdom, gælder der før indgåelse af ægteskab visse lovbestemmelser, som fordrer, at en læge rådspørges.

Fladlus og *fnat* kan passende nævnes i tilslutning til kønssygdommene, da overførsel hyppigst finder sted ved samleje. Symptomerne er kløe, for fladlus' vedkommende især i hårene omkring kønsdelene, for fnats vedkommende ethvert sted på huden. Såvel fnat som fladlus kan overføres til kammeraterne, hvis man ikke er påpasselig. Orlogsgasten skal derfor ved mindste mistanke henvende sig i sygelukafet. – Hudløshed eller kradsninger er ofte indgangsport for senere smitte, især med kønssygdomme, og derfor er det vigtigt at komme under lægebehandling.

FØRSTE-HJÆLP

Ved første-hjælp forstår man den første hjælp, som man, inden lægen kan komme til stede, yder den kammerat, der er kommet til skade eller pludselig er blevet syg. Den kan være af stor betydning ikke mindst om bord i et orlogsskib i krigstid, men også f. eks. ved druknetilfælde, elektricitetsulykker, blødning, sår og nervechok. Her gælder det nemlig, at hurtig hjælp er dobbelt hjælp.

Enhver vil kunne forstå, at en rigtig ydet håndsrækning fra kammeraterne i adskillige tilfælde kan hjælpe til at redde den såredes liv.

Enhver tilskadekommen er tilbøjelig til at fryse. Glem derfor aldrig at lægge et tæppe eller en stortrøje over ham.

Drukning.

Hvis De ser en mand falde overbord, skal De øjeblikkelig kaste et bjærgemers ud til ham og varsko den vagthavende officer ved at råbe: *Mand overbord.* Når man har fået den druknende op i fartøjet, skal man hurtigst muligt:

Løse alle strammende klædningsstykker (flip, halslinning, livrem).

Rense hans mund og svælg for dynd, tang og lignende med en pegefinger omviklet med et lommetørklæde.

Når man fra fartøjet har fået manden op på dækket, må man ikke spilde tiden med at prøve på at få vandet ud af lungerne, men man lægger ham på maven og giver ham et par slag med flad hånd imellem skulderbladene, så løber det meste vand ud, og tungen falder fremad og giver fri luftpassage gennem munden.

Livredning.

Det er et meget vanskeligt arbejde, evt. efter en anstrengende svømmetur, at hente en druknet op fra blot få meters dybde. Det er derfor uhyre vigtigt at nå den forulykkede, *inden* han går til bunds.

Hurtig hjælp er dobbelt hjælp.

Den druknende, der kæmper for at få luft, vil gribe fat i den, der nærmer sig ham. Får han lejlighed til at omklamre hjælperen, vil begge være fortabt. Det er derfor ***absolut nødvendigt, at hjælperen ved, at han skal svømme i så stor bue uden om den forulykkede, at denne ikke kan nå ham.*** (fig. 1).

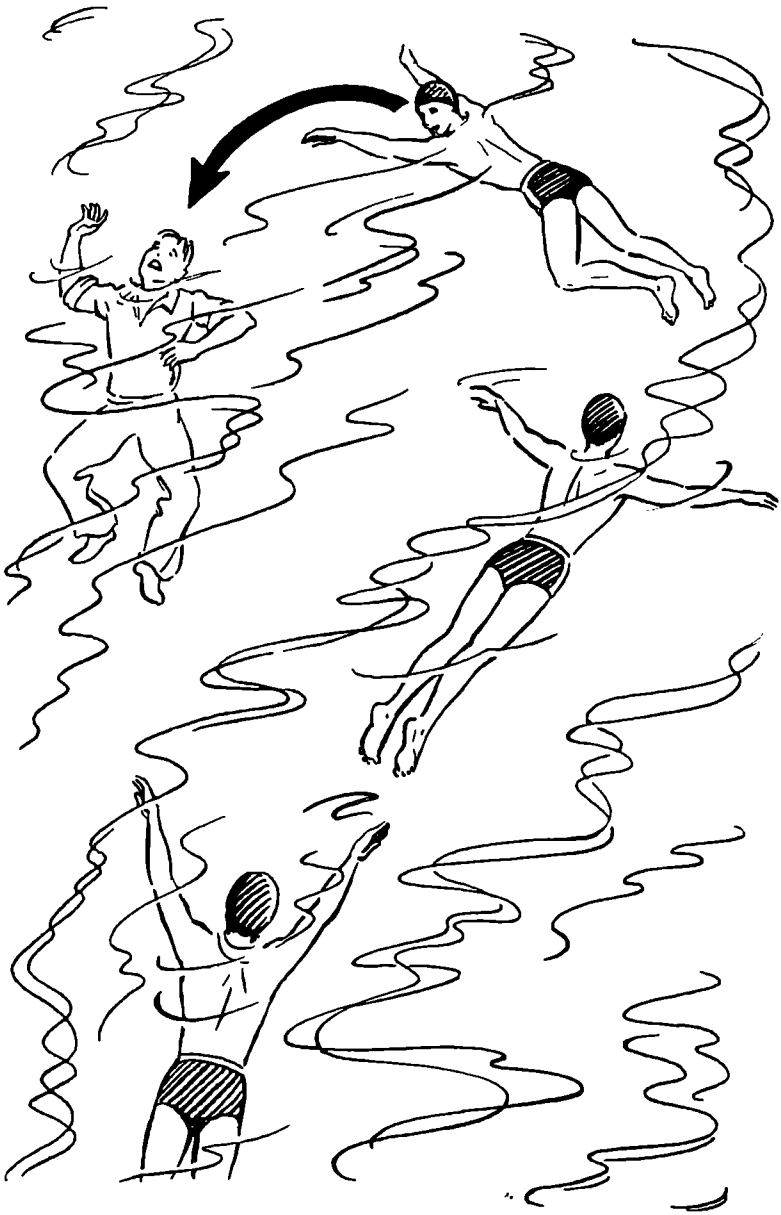


Fig. 1.

Bjærgemetoder.

Har hjælperen nået den forulykkede, medens denne endnu er i vandoverfladen, og har han fået held til at gribe den forulykkede med et favntag bagfra, bjærges han indefter med *favntagsbjærgning* (fig. 2). *Hjælperen holder sine arme fast om brystet på den forulykkede,* så denne ikke kan dreje sig og gribe fat i hjælperen. *Han arbejder indefter med benene alene.*

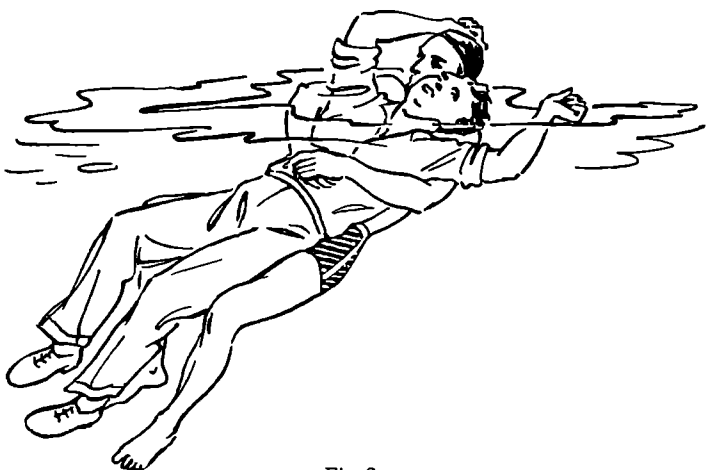


Fig. 2.

Bliver modstanden mindre voldsom, kan bjærgeren lade sine hænder glide hen under den forulykkedes arme og gribe om dem med undergreb lige over albuerne og bjærge videre (fig. 3).

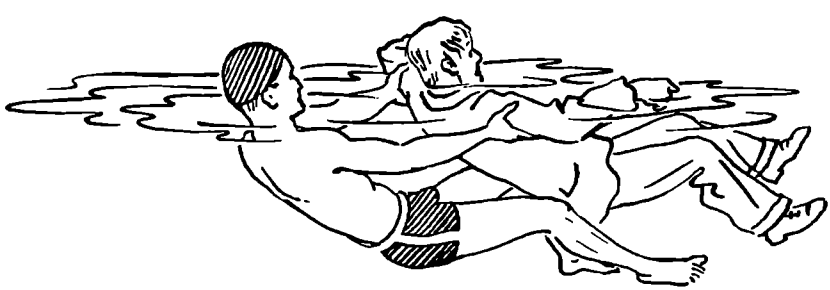


Fig. 3.

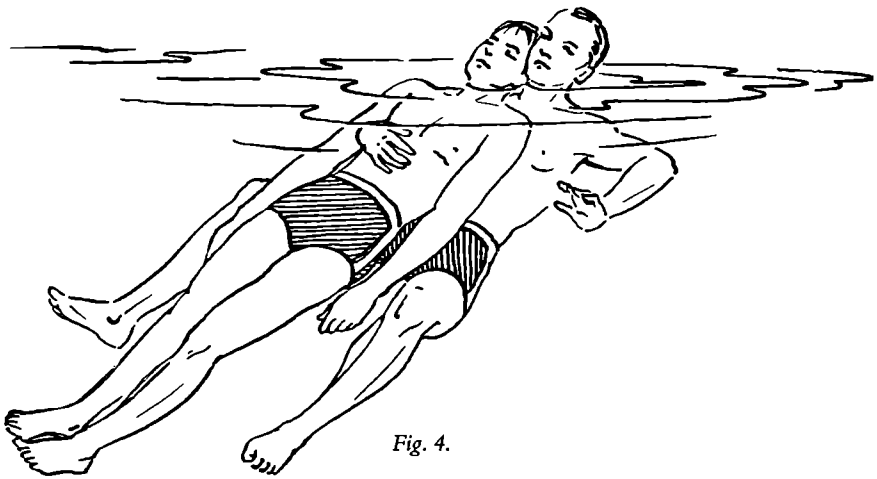


Fig. 4.

Er den forulykkede hentet op fra bunden, bjærges han ind som vist på fig. 4.

Bemærk: *Den forulykkedes nakke skal hvile på hjælperens skulder, og hjælperen holder fast på den forulykkede ved at lægge sin ene arm om hans bryst. Benbevægelsen* er som ved *vandtrædning,* og *armbevægelsen* af den frie arm er en mellemting mellem en *rygsvømnings- og vandtrædningsbevægelse,* således at farten gennem vandet bliver så jævn som muligt. Under bjærgningen kan hjælperen skifte arm.

Er den forulykkede svømmer, og er han helt fortrolig med vandet, kan han bjærges som vist på fig. 5. Denne bjærgemetode er hurtigere og lettere at udføre end de to foran nævnte.

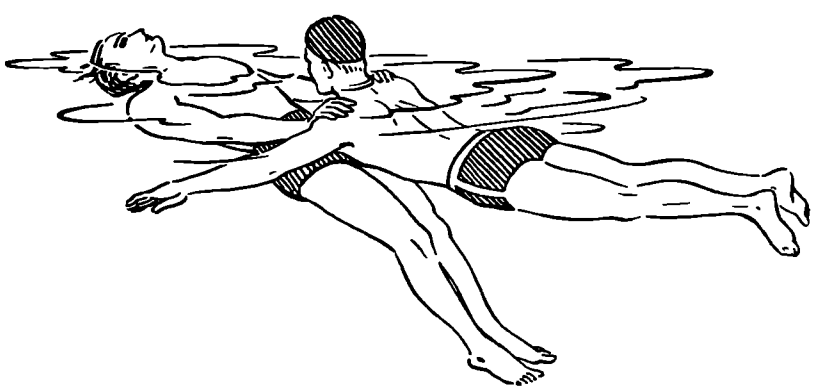


Fig. 5.

Den forulykkede lægger *med strakte arme begge sine hænder på hjælperens skuldre og bøjer nakken godt tilbage i vandet,* så han ligger i *flydestilling.* Nu kan hjælperen ret hurtigt svømme indad med almindelige *brystsvømningsbevægelser,* og på denne måde bringe dem begge i land.

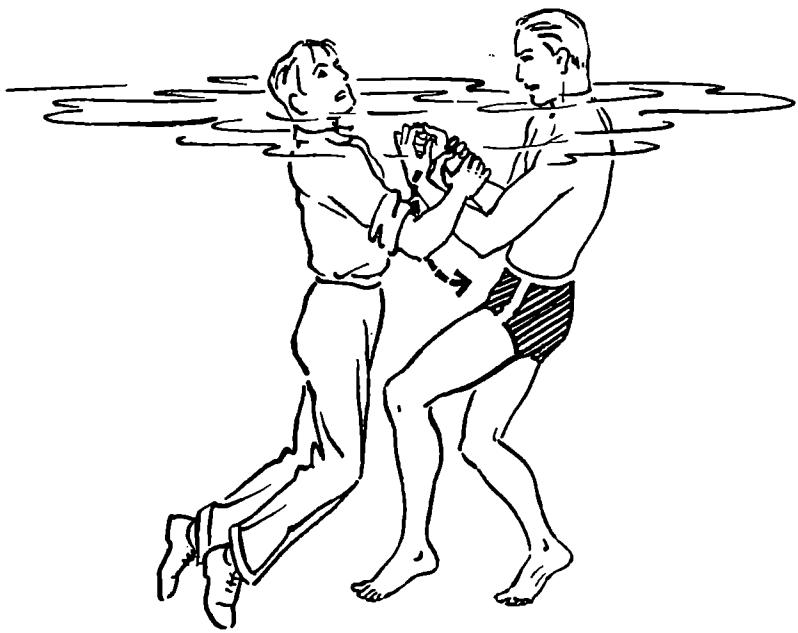


Fig. 6.

Frigørelsesgreb.

Er det trods al forsigtighed sket, at den druknende omklamrer hjælperen, må denne for enhver pris søge at komme fri af det krampagtige greb.

Fig. 6 viser, hvorledes hjælperen gør sig fri af et *dobbeltgreb om een arm.* Ved hjælp af sin frie hånd rykker hjælperen hurtigt den fastholdte arm nedad, så den forulykkedes greb om hans højre arm løsnes.

Fig. 7 viser frigøring ved *undergreb om begge arme*. Bevægelsen skal udføres samtidig med begge arme (på fig. 7 er hjælperens venstre arm vist frigjort). Der svinges *ned – ud*.

Ved *overgreb om een eller begge arme* er bevægelsen modsat.

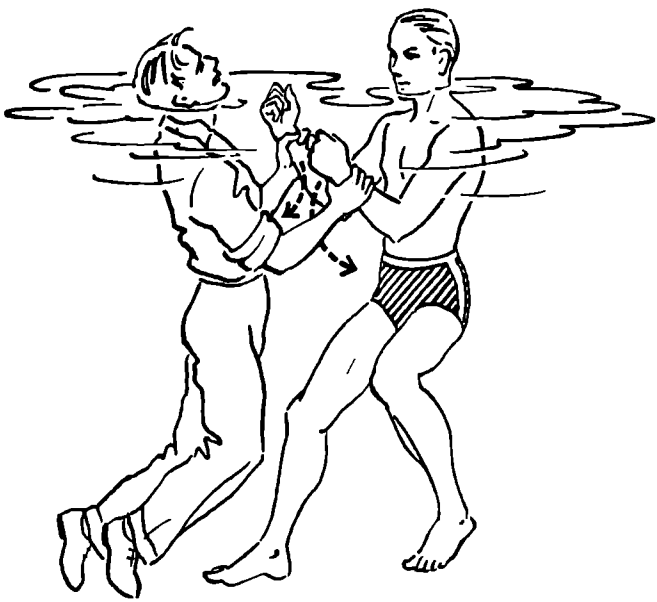


Fig. 7.

Om alle disse frigørelsesgreb gælder det, at hjælperen med et ryk fører sine arme til den side, hvor den forulykkedes tommelfingre er, altså *mod tommelfingrene*.



Fig. 8.

Har den forulykkede fået *fat om livet* eller *om halsen på hjælperen,* er der kun eet at gøre: *Hjælperen trykker den forulykkede tæt ind til sig med den ene arm* (se fig. 8) *og lukker for hans mund og næse med den anden hånd* ved at trykke håndfladen mod hagen og klemme næsen sammen med to fingre. Derved standses hans åndedræt. Desuden hindres, at der slipper vand ned i lungerne, når *hjælperen nu trykker den forulykkede bagover ned i vandet ved at svømme hen over ham.*

Han vil blive bevidstløs, og hans krampagtige tag vil snart løsnes, så han uden fare for hjælperen kan bjærges ind og genoplives med kunstigt åndedræt. Er hjælperen kommet fri af et greb og ikke igen tør nærme sig den forulykkede, fordi denne muligvis kan dreje sig efter ham, er der endnu en udvej: Hjælperen bliver ved at svømme rundt om den forulykkede eller lægger sig lidt fra ham, så han ikke kan nå ham, medens han stadig holder øje med den forulykkede. Når dennes kræfter omsider er opbrugt, og han er ved at gå ned, griber hjælperen ham hurtigt bagfra med et favntag og bjærger ham ind.

Holger Nielsens kunstige åndedræt (H. N.-metoden).

Læg begge den druknendes hænder oven på hinanden, således at panden hviler derpå. Derved er mund og næse fri. Knæl ned på det ene knæ ved den druknendes hoved f. eks. det venstre knæ ud for hans højre kind og sæt den højre hæl ud for hans venstre albue. (Fig. 1).

Læg hænderne på hans ryg, således at håndfladerne kommer til at ligge på hans skulderblade.

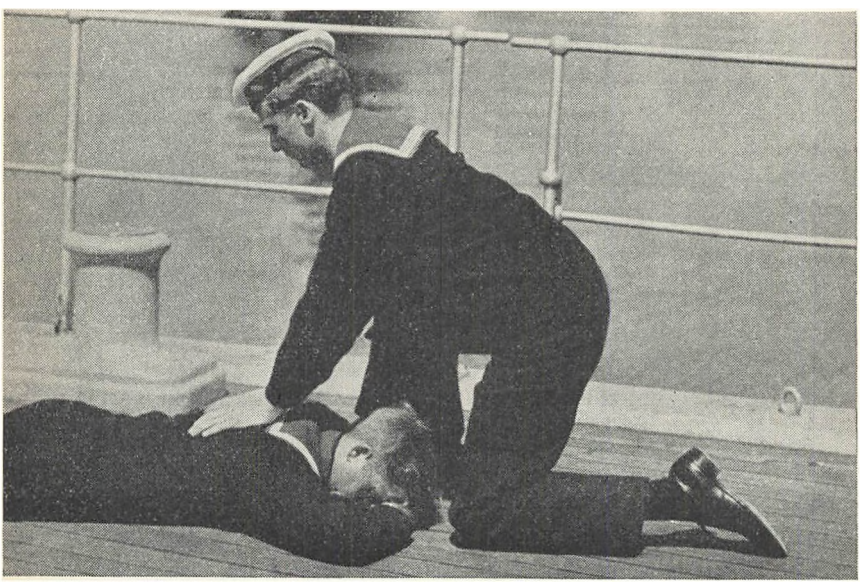


Fig. 1. H. N.-metoden. Begyndelsesstilling. Bemærk armenes skrå stilling.

Gyng overkroppen frem på de *strakte arme*, således at håndfladerne udøver et jævnt tiltagende tryk på den druknendes skulderblade, indtil armene har nået den lodrette stilling (udånding). (Fig. 2).

Under denne udåndingsperiode tæller man 1 – 2 – 3. På tælling 4 fatter man med begge hænderne den druknendes overarme, omtrent nede ved albuen, gynger med sin overkrop lidt tilbage og løfter derved hans overarme

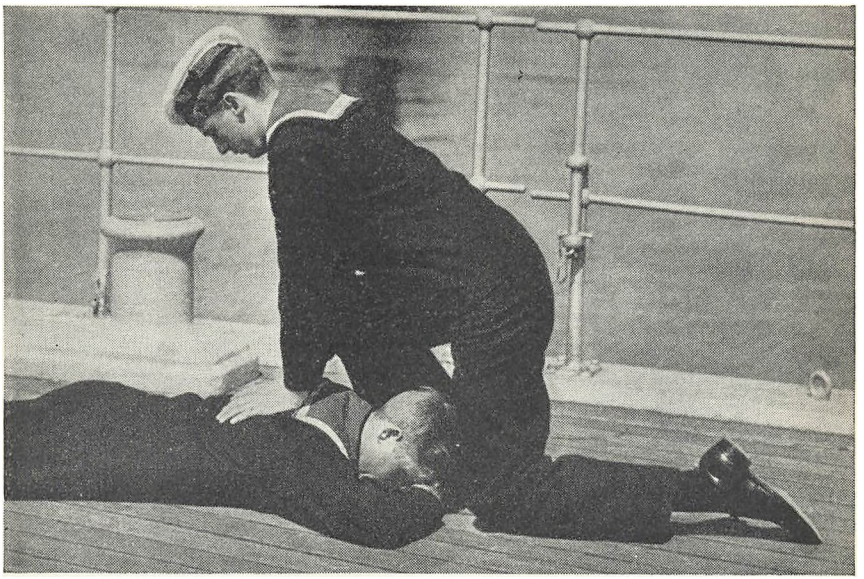


Fig. 2. H.N.-metoden. Udånding. Armene er lodrette.

op fra dækket uden dog at løfte hans overkrop (fig. 3), (indånding). Man tæller 5 – 6 – 7 og på 8 sænker man roligt hans arme ned mod dækket. (Se nærbilledet fig. 4).

Derpå lader man atter sine hænder hurtigt glide frem til begyndelsesstillingen på skulderbladene, foretager den næste udåndingsbevægelse og så fremdeles.

Disse dobbeltbevægelser gentages roligt og regelmæssigt ca. 8 gange i minuttet – hellere lidt for langsomt end lidt for hurtigt. Begyndere er tilbøjelige til at arbejde for hurtigt.

Man skal altid drage nytte af de omkringstående. En sendes således efter lægen og sørger for, at der er en køje eller seng parat med varmedunk og uldtæpper. En anden skaffer et tæppe til at lægge over den druknende, så at han ikke bliver afkølet. En tredie medhjælper udfører med sine hænder kraftige gnidninger af den druknedes legeme (underben, lår og hofter) nedefra i retning mod hjertet for at få blodomløbet i gang.

Skulle der ikke vise sig livstegn, må man dog ikke opgive arbejdet med det kunstige åndedræt før efter 5 timers forløb.



Fig. 3. H.N.-metoden. Indånding.

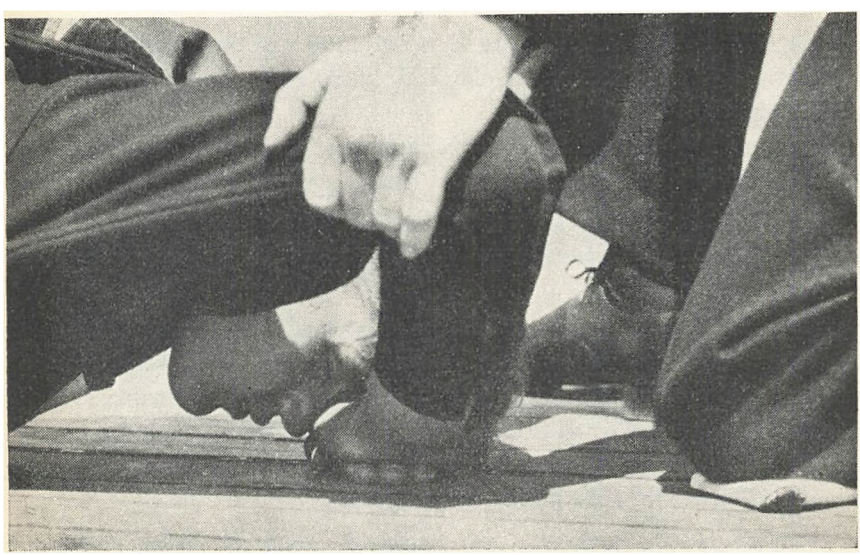


Fig. 4. H.N.-metoden. Indånding. (Nærbillede).

Det vil være en god hjælp, hvis man kan skaffe et karbogenapparat. Karbogen består af 93 dele ilt og 7 dele kulsyre, som fra en stålflaske ledes igennem en slange til en maske, som man anbringer for den druknendes næse og mund.

Følg iøvrigt brugsanvisningen på indersiden af kassens låg. *Karbogenapparatet skal altid bruges samtidig med H.N.-metoden.*

Karbogenapparater er nu indført i de større orlogsskibe samt på de fleste af søværnets etablissementer.

Hvis den druknende viser livstegn, ophører man med trykket, men fortsætter endnu nogen tid med armløftningen.

Når han trækker vejret selv, bringes han til køjs med varmedunk og uldne tæpper. Giv ham oplivningsmidler (vin, hoffmannsdråber, stærk kaffe eller the), når han er i stand til at synke. Der må holdes vagt ved ham i de første 24 timer. Man ser nemlig undertiden, at åndedrættet igen kan blive svagt og uregelmæssigt. Hvis dette er tilfældet, må vagten straks bringe ham ud på dørken og gå i gang med det kunstige åndedræt påny.

Pulsåreblødning

viser sig ved, at lyserødt blod sprøjter ud af såret stødvis. Hurtig indgriben er nødvendig for at undgå forblødning.

Hold legemsdelen i vejret. Anlæg en fast forbinding bestående af rigelig gaze, vandskyende vat og bind.

Bløder det igennem, eller har man ingen forbindsstoffer ved hånden, anvend da en af følgende metoder til standsning af svære pulsåreblødninger:

Fingerpres. Med tommelfingeren eller de fire andre fingre sammenpresses pulsåren oven for såret, d.v.s. på den side, der er nærmest hjertet (fig. 5). Kendskab til pulsårenes beliggenhed erhverves ved de sanitære foredrag og øvelser, der er påbudt om bord på flådens skibe og institutioner i land.

Knebelpres. En slynge d.v.s. et sammenfoldet tørklæde (spejdertørklæde, trekantet armklæde) lægges to gange omkring legemsdelen – oven for såret – den sidste gang løst. Efter knytning af sidste tur stikker man en stok, bajonetskede eller lignende ind i denne og drejer rundt, indtil blødningen standser (Fig. 6).

Et knebelpres må aldrig ligge længere end højst 2 timer af hensyn til faren for lammelser eller koldbrand. Det kan løsne sig under transporten og bør derfor

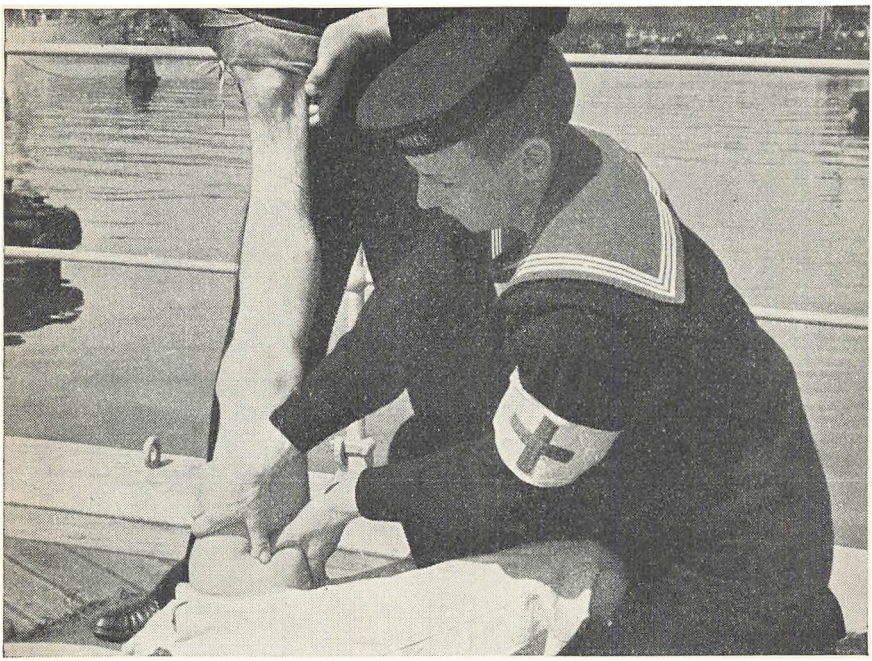




Fig. 5. Fingerpres. (Lårpulsåren) (øverst).

Fig. 6. Knebelpres (nederst).

overvåges af hjælperen, som må følge med, indtil den tilskadekomne overgives til lægen.

Elastisk omsnøring, som brugtes meget tidligere, må ikke anvendes, da risikoen for koldbrand af vedkommende legemsdel er meget stor.

Sår.

Den øjeblikkelige fare ved sår er blødningen, senere kan hertil komme en anden fare, nemlig betændelse, der udvikler sig i løbet af de følgende dage og skyldes de bakterier, der eventuelt er kommet ind i såret.

For sårbehandling gælder følgende regler:

Stands blødning. (Se foregående afsnit).

Ved *små sår* (hudafskrabninger o.l.) pensles såret med jodsprit og forbindes med plasterforbinding (hansaplast, hafniaplast eller tensoplast) eller en Bloch's forbinding (se overfor).

Ved *større sår* forholder man sig forskelligt, eftersom der er let adgang til læge eller ikke. I første tilfælde må hjælperen ikke udføre nogen form for sårbehandling; der lægges blot en Bloch's forbinding på såret uden at rense dette, uden at fjerne fremmedlegemer og uden at pensle med jod. I mange tilfælde må man undlade at vikle gazebind om og blot lægge gazekompres + vat på såret. Forbindingsmaterialet fastholdes ved at lægge et tæppe om patienten. Denne behandling kaldes *normalbehandlingen.* Hvis der derimod ikke kan skaffes lægehjælp inden for de første ca. 12 timer, hvilket f.eks. kan ske, hvis man er blevet indespærret i et beskyttelsesrum eller er til søs, skal hjælperen gøre adskilligt mere (*nødbehandling*). Denne består i følgende:

Vask hænderne. I almindelighed er det tilstrækkeligt at vaske hænderne grundigt med sæbe, vand og neglebørste, derefter skylles med sprit eller propylalkohol eller akvavit – i nødsfald kogesprit.

Fjern fremmedlegemer. Disse kan f.eks. være tøjstumper og meget andet, men man må kun fjerne løstsiddende fremmedlegemer. Hvis et fremmedlegeme har boret sig fast i et sår, f.eks. en granatstump eller en træsplint, skal orlogsgasten lade det blive siddende, da man ellers risikerer en alvorlig blødning.

Rens sårets omgivelser. Dette sker bedst og hurtigst ved at rense med jodsprit. Er der maskinolie uden om såret, fjernes olien med benzin. Hvis man ikke

har jodsprit, bruges almindelig sprit, propylalkohol eller akvavit. Pas på, at disse vædsker ikke løber ned i såret.

Forbinding. Efter rensningen må såret forbindes, for at helningen kan foregå og for at skærme imod smuds og bakterier.

Den almindeligst anvendte forbinding er *Bloch's forbinding* (opkaldt efter opfinderen professor Oscar Bloch). Den består inderst af et gazekompres d. v. s. et flere gange sammenlagt stykke gaze, derefter et lag vandskyende vat og til sidst et bind til at fastholde forbindingen på legemsdelen. Inde i forbindingen er der anbragt 2 små papirstrimler, for at man kan røre så lidt som muligt ved forbindingen. Det er naturligvis særlig vigtigt at fatte om disse strimler, hvis man ikke kan komme til at vaske sig – f. eks. under kamp.



Fig. 7. Bloch's forbinding.

Har man ikke en Bloch's forbinding ved hånden, kan såret i nødstilfælde dækkes med et rent lommetørklæde og fastholdes med et andet, der bindes omkring legemsdelen.

Ved skudsår pensles med jod, anlægges Bloch's forbinding, og legemsdelen støttes bedst muligt.

Benbrud.

Nogle af de vigtigste kendetegn er følgende:

Ujævnhed af knoglens overflade (fig. 8) og forandring af legemsdelens form f. eks. vinkeldannelse, desuden hævelse, ømhed og smerte på brudstedet og omkring dette. Hvis bruddet er åbent, ses et sår; undertiden borer knoglen sig ud igennem dette (åbent brud). Ved formodning om knoglebrud må man gå forsigtigt til værks. En uforsigtig bevægelse kan nemlig omdanne et ufuldstændigt eller lukket brud til et fuldstændigt brud med fare for åbent brud. Man skal røre så lidt som muligt ved den brækkede legemsdel. Diagnosen knoglebrud stilles af hjælperen kun med øjnene – ikke med hænderne.

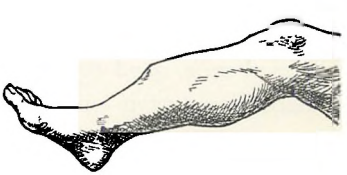


Fig. 8. Simpelt benbrud.

Normalbehandling. Hvis der er let og hurtig adgang til læge, hvilket jo er det normale her i landet (heraf navnet), lejres den læderede legemsdel så be-

kvemt som muligt imellem puder, sammenrullede tæpper eller stortrøjer, og man afventer lægens ankomst.



Fig. 9. Trekantet armklæde.

Nødbehandling. Hvis en læge ikke kan komme til stede inden for en rimelig tid, eller hvis patienten skal transporteres, anlægges der en støttende forbinding (bandage).

Ved brud på *arm eller hånd* anlægges et *trekantet armklæde* (fig. 9).

Ved brud af benet anlægges en *rullebandage:* Et tæppe lægges sammen, så det kan nå fra midten af låret ud over den tilskadekomnes fod. Under tæppet lægges slynger (sammenlagte tørklæder). Tæppet sammenrulles fra siderne (helst om et par stokke), så der dannes en solid støtte (»rulle«) på hver side. Når dette er parat, løftes benet forsigtigt så meget, at hele bandagen kan skydes

ind under benet. Bandagen tilbindes med tørklæderne, idet knuderne knyttes på siderne. Den nederste slynge anlægges som en ottetalstur, der går ned under fodsålen (fig. 10), hermed får foden en god støtte.

Tilsidst bindes rullebandagen fast til det andet ben, man telefonerer efter en ambulance, og patienten bringes til det nærmeste hospital.

Kan grejerne til en rullebandage ikke skaffes, bindes det brækkede ben ind til det raske ben, der da tjener som støttende skinne for det brækkede.

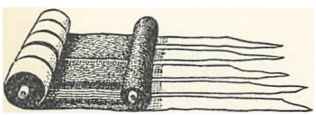


Fig. 10. Lille rullebandage: Bemærk de 5 slynger; de rulles samtidigt fra begge sider ind mod midten; man ser såvel udgangs- som slutstillingen.

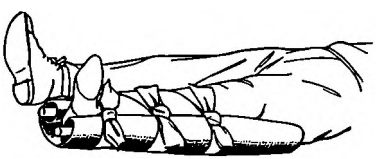


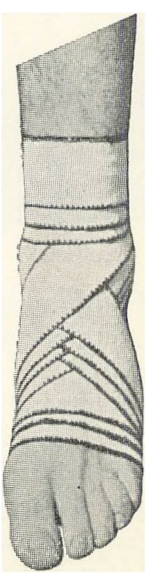
Fig. 11. Rullebandagen er anlagt. Man ser kun de 3 slynger, der holder rullerne til det syge ben. Derefter bindes det syge ben sammen med det raske ved hjælp af 2 slynger.

Skinnebandager må ikke anvendes, da de er meget vanskelige at anlægge og i ukyndige hænder ofte gør mere skade end gavn. Anlæggelsen af rullebandagen må, ligesom fingerpres, indøves ved de sanitære foredrag og øvelser.

Hvis knoglen har boret sig ud igennem huden (åbent benbrud), må man først behandle såret – altså lægge en Bloch's forbinding udenpå, – først derefter anlægger man bandagen.

Forstuvning

viser sig ved ømhed, smerte og hævelse omkring leddet. Det er hyppigst fodleddet (ankelen) og tommelfingerens grundled, det går ud over.



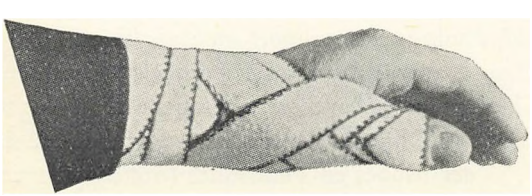


Fig. 12. Forbinding ved ankel- og tommelfingerforstuvninger.

Man lægger et bind (helst flonel- eller uldbind) fast omkring leddet, som må holdes i absolut ro. (Fig. 12).

Ved forstuvning af ankelen må patienten ikke træde på benet, men skal straks til køjs.

Forvridning. Ledskred.

Hvis en skulder eller albue »går af led« (forvridning), må man ikke forsøge at sætte den i led igen, men skal lægge armen i et armklæde (fig. 9), hvorefter den tilskadekomne så snart som muligt bringes under lægebehandling.

Forbrænding.

Går der ild i et menneskes tøj, skal man straks kaste et tæppe, en frakke eller en stortrøje over ham for derved at kvæle ilden. Hvis man ikke har noget sådant ved hånden, skal den, der er ild i, kaste sig ned på dækket og rulle sig rundt. Samtidig sørger kammeraterne for at hale en pøs vand op for at slukke ilden.

Forbrændingen inddeles i 3 grader:

1. grad viser sig ved rødme og let hævelse af huden (ses ofte når »solen falder i«),

2. grad viser sig ved *brandblærer,*

3. grad viser sig ved *brandsår med skorpedannelse* og undertiden forkulning af vævene.

I mange tilfælde udvikler der sig et *chok,* der viser sig ved bleg, kølig, svedende hud, svag puls, mathed og omtågethed, undertiden taber patienten bevidstheden.

Chok kan også fremkomme ved andre læsioner af alvorlig art (større sår, brud af lårbenet o.s.v.).

Behandlingen må først og fremmest gå ud på at forebygge chok'et, der er dødsårsag i 80 pct. af de dødeligt forløbende forbrændinger.

Den *normale behandling -normalbehandlingen-* består derfor i, at tilskadekomne med blot nogenlunde udbredte forbrændinger (f.eks. en underarm eller en fod med 2. grads forbrænding) så hurtigt som muligt kommer under lægebehandling. Den moderne lægebehandling formår i de fleste tilfælde at forhindre chok'et i at udvikle sig, men betingelsen er, at hjælperen ikke (som det har været skik og brug) smører de forbrændte steder med tilfældige salver,

olier, cremer eller pudder. Der anlægges kun en Bloch's forbinding. Selve behandlingen skal foregå hos lægen.

Nødbehandling. Hvis den tilskadekomne derimod ikke kan komme under lægebehandling inden for en rimelig tid (f. eks. hvis ulykken sker til søs), skal de forbrændte steder dækkes med en salve, som påsmøres det sterile kompres i en Bloch's forbinding eller på et stykke rent linned. Bedst er *euflavin-vaselin,* der virker smertestillende og hemmer vækst af bakterier. Man kan også bruge kloramin-vaselin, perubalsam-vaselin eller alm. vaselin.

Brandblærerne lades urørte af hensyn til faren for betændelse.

Chok'et behandles på følgende måde:

Patienten skal have så meget ro som muligt. Han tildækkes af tæpper, så at han ikke kommer til at fryse. Af oplivende midler gives varme drikke (kaffe, the, toddy).

Fosforforbrændinger (jfr. brandbomber eller brandplader). Den forbrændte legemsdel stikkes i vand. Fosforet skrabes af med en pind eller ryggen af en kniv. Derefter lægges et drivvådt stykke på det forbrændte sted, og lægehjælp søges.

Forfrysning.

Forfrysning angriber navnlig øre, næse, fingre eller tæer, da blodforsyningen er dårligst i de legemsdele, der ligger længst fra hjertet.

En sådan lokal forfrysning viser sig ved afgrænsede, hvidlige pletter på huden, som desuden bliver følelsesløs. Når patienten kommer ind i varme, bliver huden rød og svulmer op. Undertiden kommer der frostblærer, der kan briste og give skorpedannelse.

Den angrebne legemsdel forbindes med olier eller salver. Et af de bedste midler er perubalsam-vaselin; også kloramin-vaselin kan bruges. Vore flyvere bruger lige dele vaselin og lanolin.

Forfrysninger af fingre og tæer *forebygges* ved at tage rigelige handsker på, f. eks. »lufvanter« og uldne sokker samt rigeligt fodtøj f. eks. søstøvler.

Ulykker forårsaget af elektricitet.

Rammes et menneske af lynet eller af elektrisk strøm, lammes hjernen og nervesystemet, så at den ramte styrter om, dræbt eller skindød. På huden ses ofte strømmærker og forgrenede figurer (»lynfigurer«).

Elektriske anlæg inddeles i højspændings- og lavspændingsanlæg.

Højspændingsanlæg. Disse benyttes om bord især ved radiosending.

Hvis en mand – trods advarselstavlerne – er kommet i berøring med en højspændingsledning, må man endelig *ikke* søge at trække ham væk fra ledningen, da dette er livsfarligt for hjælperen, men så hurtigt som muligt melde det til den vagthavende officer eller på radiostationen, for at strømmen kan blive afbrudt.

På landjorden telefonerer man straks til elektricitetsværket, og først når dette har meldt, at strømmen er afbrudt, må man trække ham væk fra ledningen.

Lavspændingsanlæg. Hvis en mand er blevet ramt af en lavspændingsledning, søger man først at afbryde strømmen ved at trække stikproppen ud eller slå afbryderen fra. Hvis dette ikke er muligt, må man isolere manden fra jorden eller dækket ved at skubbe et tørt tæppe, en frakke eller nogle aviser ind under ham.

Derefter fjernes han fra ledningen ved, at man trækker i det yderste af hans klæder (bukseben, frakkeskøder). Sine egne hænder kan orlogsgasten isolere ved hjælp af tørre, uldne vanter, gummihandsker, eller ved at tage sin stortrøje af og tage den omvendt på, så at hænderne kan stikkes halvt igennem ærmet (dette gælder dog kun, hvis tøjet er tørt).

Hvis det er muligt, afledes strømmen ved med en tør stok eller træpind at bringe ledningen i forbindelse med jord- eller vandforbundne metaldele (vandrør eller et skibs jerndele f. eks. gelændere m. m.).

Fatter fingrene krampagtigt om ledningen, vristes de op, f. eks. ved hjælp af en tør træpind.

Når den forulykkede er befriet, foretages øjeblikkelig oplivningsforsøg (Holger Nielsens kunstige åndedræt). Det kunstige åndedræt bør – hvis han ikke forinden er kommet til live – fortsættes i indtil 5 timer.

Berør aldrig på samme tid en elektrisk installation og jordforbundne metaldele – f. eks. en stålampe, der på grund af isolationsfejl er kommet til at føre spænding, eller et radioapparat eller en støvsuger samtidig med et gasrør, vandrør, telefon, centralvarmeanlæg, jerngelændere og lignende.

Kulilteforgiftning.

Brandrøg, eksplosionsgas og udstødsluften fra eksplosionsmotorer (bådmotorer) indeholder kulilte, der er en stærk gift for blodet. Kulilteforgiftning

kan indtræde på grund af utætheder i udstødsrøret, eller når man opholder sig nær ved udstødet.

Ved kulilteforgiftning bliver patienten først omtåget, derefter bevidstløs. Den forgiftede bringes hurtigst muligt ud i fri luft, og kunstigt åndedræt påbegyndes straks. Denne forgiftning er den *eneste* gasforgiftning, hvor kunstigt åndedræt må anvendes. Det kunstige åndedræt suppleres ved hjælp af *karbogen,* hvis det er muligt at fremskaffe det.

Hedeslag.

Hedeslag kan skyldes stærk varme på fyrpladser og i maskinrum, hvis ventilationen er utilstrækkelig. Det kan også skyldes solens stråler og kaldes da solstik. Den angrebnes ansigt bliver rødligt, og han får stærk hedefornemmelse, banken og tunghed i hovedet.

Hedeslag er farligt og kræver hurtig behandling. Den syge anbringes snarest på et køligt, skyggefuldt sted. Tøjet fjernes fra overkroppen, eventuelt overhældes hoved og overkrop med koldt vand, og der gives koldt vand at drikke. Befinder den syge sig på fyrplads eller i maskinrum, bringes han straks op på dækket og i skygge.

Orlogsgasten må ikke i middagsstunden lægge sig til at sove i solen uden beskyttelse af hovedet.

Transport af tilskadekomne

kan – uden hjælpemidler – ske ved, at 2 eller helst 3 mand skyder deres hænder ind under ham. Den ene under benene, den anden under sædet og hoften, den tredie under overkroppen og nakken.

På førstnævntes kommando løfter de alle samtidig og lægger patienten hen på en båre. (Fig. 13).

Krampe.

Krampe optræder hos voksne personer oftest som »ligfald«, der viser sig ved, at patienten falder om med et skrig, mister bevidstheden og får krampetrækninger i alle musklerne.

Da man ikke kan gøre noget for at påvirke krampen, må man indskrænke sig til at sørge for, at han ikke gør sig selv skade.

1. Læg ham på et tæppe eller en madras; hvis disse ting ikke kan skaffes, læg da en pude eller en stortrøje ind under hans hoved.
2. Stik en pung, en tegnebog eller en træpind omviklet med et lommetørklæde ind mellem hans tænder for at hindre tungebid.
3. Hold lempeligt på hans arme og ben og »følg med« ved hans bevægelser, for at krampetrækningerne ikke skal blive for voldsomme.

Den videre behandling må overlades til lægen. Ligfald er kassationsgrund.

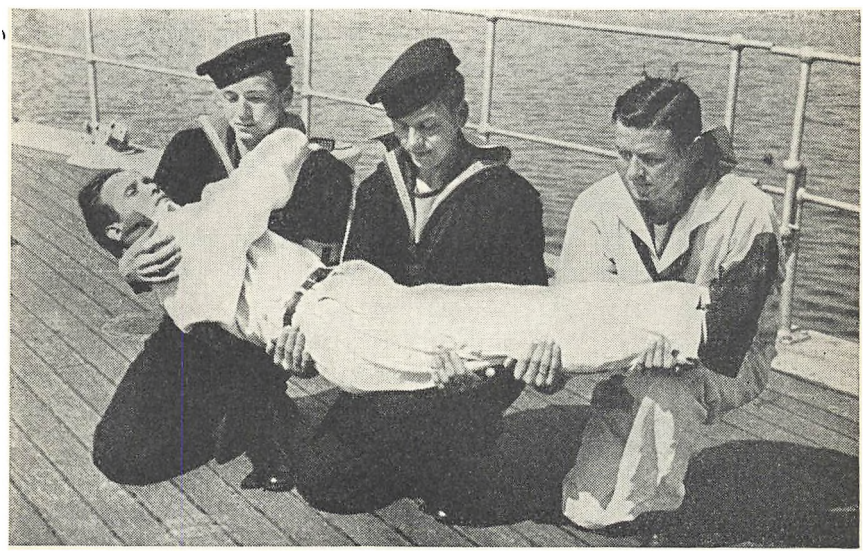


Fig. 13. Således løfter man en patient op fra dækket.

Første-hjælp ved krigsgasforgiftning.

Ved krigsgas eller »gas« forstår vi giftige luftarter, som første gang anvendtes i stor stil i verdenskrigen 1914–18.

Til søs fik gaskrigen kun ringe betydning, men der berettes dog fra den første verdenskrig om adskillige tilfælde, hvor et skib er blevet angrebet af krigsgas.

I fremtiden må man imidlertid være forberedt på denne mulighed, særlig ved angreb af luftfartøjer.

Mere udsat end skibe i rum sø vil skibe i havn være, desuden kystforterne og de militære anlæg på Holmen.

Derfor må enhver orlogsgast være fortrolig med den første hjælp og nødbehandling af gasangrebne. (Om krigsgas og gasbeskyttelse se side 220).

Husk: De almindelige gasmasker må kun bæres i fri luft f. eks. på dækket. Under dækket og i lukkede rum må der bæres kuliltemasker eller gasmasker med ilttilførsel, der helt udelukker den omgivende luft (»røgdykkerapparater«). I lukkede rum under dækket er det iltmangelen, der er den største fare og ikke krigsgassen.

Har man ikke gasmaske og bliver udsat for et gasangreb, skal man holde et vådt lommetørklæde for munden, da mange gasarter f. eks. fosgen spaltes af vand. Endnu bedre er det at svøbe et vådt stykke tøj omkring hovedet. For et landgangskompagni vil det være bedst at tage en klump fugtig jord i et par lommetørklæder eller et stykke gaze og søge at trække vejret derigennem så godt som muligt. Vejrtrækningen må være rolig og langsom.

Enhver, der ubeskyttet har været udsat for kvælende gasarter, f. eks. fosgen eller klor, *skal bæres* på båre til læge, sanitetsstation eller hospital og *bæres langsomt:* Sygebærerne må altså ikke løbe med ham.

Det er almindeligt, at fosgenforgiftede ikke straks mærker noget til forgiftningen og synes, at de med lethed kan gå til sygelukafet eller sanitetsstationen. Dette må aldrig tillades. Det er nemlig vigtigt, at deres iltforbrug nedsættes mest muligt, og derfor skal de bæres.

Kan ingen båre skaffes, dækkes den gasforgiftede med et tæppe, for at han ikke skal fryse. Mange gasangrebne får et nervechok, og den bedste behandling heraf er ro og varme (tæpper, varmedunke og varme drikke, kaffe, toddy o. s. v.).

Hvis en mand er blevet gasforgiftet til trods for, at han har gasmaske på, må denne først fjernes, når han er bragt ud af farezonen.

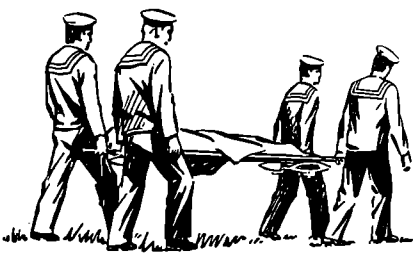
Hvis den gasangrebne har stærk, irriterende hoste og lægehjælp ikke kan skaffes, kan man lindre hosten ved at give ham indånding af vanddampe eller kamilledamp.

Ved stærk irritation af øjnene, hvilket særlig ses ved tåregas-, nysegas- eller sennepsgasforgiftning, kan man som nødbehandling dryppe dem med 2% opløsning af tvekulsurt natron eller med olie.

Hvis der er kommet flydende *sennepsgas* på huden, kan man fjerne gassen ved hjælp af stoffer, der ved iltningsproces uskadeliggør den, f. eks. ved at bade

huden med kloramin-opløsning eller ved at komme gaspudder på. Derefter renses legemsdelen bedst muligt. (Se iøvrigt: »Krigsgas og gasbeskyttelse«).

Kunstig åndedræt må aldrig bruges ved krigsgasforgiftning. Mange gasarter fremkalder nemlig ætsning af lungevævet. Lungerne skal derfor have så megen ro som muligt. Findes derimod en iltflaske i nærheden, kan man give patienten iltindånding, der i de fleste tilfælde bringer udmærket lindring.



Krigsskibstyper.

Ved konstruktion af et krigsskib og i dets senere brug i søforsvaret er forskellige faktorer taget i betragtning. Disse faktorer, som nødvendigvis bestemmer den strategiske og taktiske anvendelse af et hvilket som helst skib, er: Bevæbning – panser – sødygtighed – fart og aktionsradius.

Ved *bevæbning* forstår man alle de våben, hvormed et skib kan rette slag mod fjendens skibe, luftfartøjer og landinstallationer. Disse våben kan være artilleri – torpedoer – dybdebomber og miner.

Foruden at være i stand til at angribe fjenden må krigsskibe også kunne modstå fjendens granater – bomber og torpedoer. For at kunne dette anbringer man *panser* til beskyttelse af vitale dele. Det er indlysende, at kun store skibe kan bære mange tunge panserplader.

Ved *sødygtighed* forstår man skibets egnethed til at operere i dårligt vejr. Ved *manøvreegenskaber* forstås evnen til at dreje hurtigt og hurtigt at kunne komme i gang og stoppe. For u-både omfatter det også evnen til at kunne dykke hurtigt.

Fordelen ved *fart* er indlysende. Et hurtigtsejlende skib kan hurtigt komme til krigsskuepladsen; det kan indhente en flygtende fjende, og det er vanskeligt at ramme med artilleriild og torpedoer. Høj fart opnås kun ved at beslaglægge store dele af skibets tonnage til maskineri og oliebeholdning.

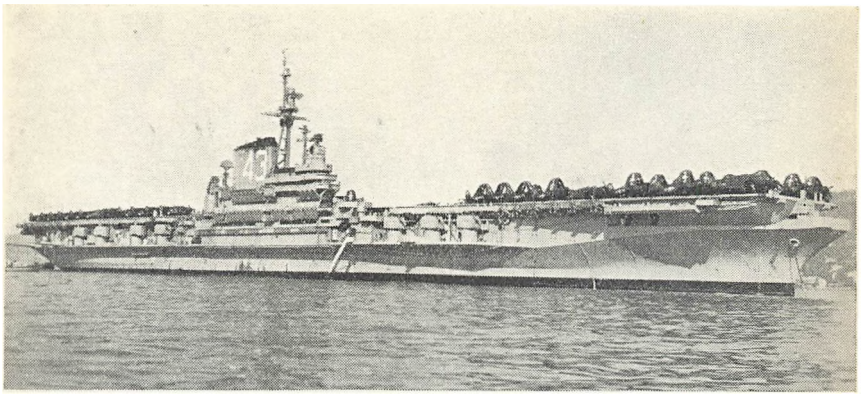
Ved *aktionsradius* forstår man skibets mulighed for at holde søen i en længere tid samt den distance, den kan udsejle uden at fylde olie eller andre forsyninger såsom vand, proviant etc.

Store krigsskibe.

Hangarskibe.

Hangarskibe er krigsskibe, der retter deres offensive slag, ikke ved hjælp af kanoner og torpedoer, men ved hjælp af luftfartøjer.

Hangarskibenes luftfartøjer har fire hovedformål:



Amerikansk hangarskib »Coral See«.

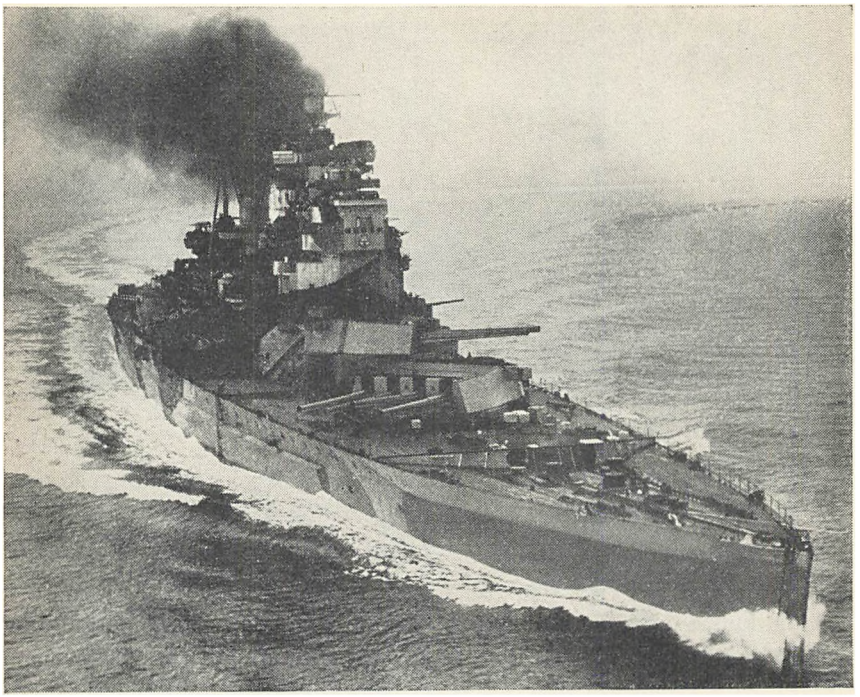
1. De bruges som spejdere til at lokalisere og observere fjendtlige styrker.
2. De iværksætter indledende langdistanceangreb på fjenden.
3. De optræder som luftdækning for egne styrker.
4. De bruges til lokalisering og bombning af u-både.

For at kunne opfylde disse opgaver er hangarskibene udstyret med samme hjælpemidler som en flyveplads i land for at kunne dirigere og vedligeholde luftfartøjerne. Det har et flyvedæk og et hangardæk samt værksteder til vedligeholdelse og reparation af motorer, landingsstel, radio, radar o.s.v.

Hangarskibe spænder i tonnage fra 6.000 tons til 45.000 tons med farter fra 16 knob til ca. 33 knob. Længden af flyvedækket varierer fra ca. 160 m til ca. 350 m. Armeringen består af 12,7 cm luftværnskanoner og et overmåde stort antal hurtigskydende automatiske våben. De større hangarskibe er pansrede i lighed med krydsere.

Slagskibe.

Slagskibene bærer flådens store kanoner. De er konstrueret til at opfylde to hovedformål. For det første kan de optage kampen med og sænke alle typer af fjendtlige skibe med kanonild på lang afstand. For det andet kan de rette kraftige og vedvarende bombardementer mod fjendtlige havne og lignende. Det kan eksempelvis nævnes, at et 40.000 tons slagskib med *een* bredside kan ramme et mål nøjagtigt på en afstand af 36 km med mere end 10 tons stål og sprængstof.



Engelsk slagskib »Howe«.

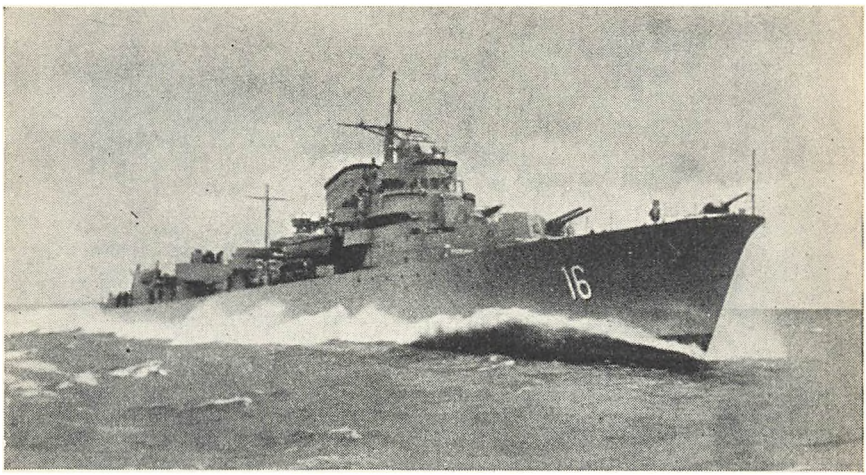
Moderne slagskibe er på 35-45.000 tons og er armeret med 8–10 stk. 30,5–40,6 cm kanoner samt et luftværn bestående af 16–20 stk. 10–15 cm kanoner samt 100–150 stk. maskinkanoner. I de nyeste slagskibe eksperimenteres der med at erstatte det svære artilleri med fjernstyrede raketter.

For at begrænse skaderne fra træffere af granater eller bomber, er slagskibene kraftigt pansret med det tykkeste panser langs vandlinien midtskibs, på tårne og kommandobro og rundt om magasiner og maskinrum.

For at begrænse skaderne fra torpedotræffere er skibet inddelt i mange vandtætte rum og afdelinger.

Krydsere.

Krydsere er de mest alsidige skibe i en flåde. De kan operere alene, i grupper eller med en slagflåde.



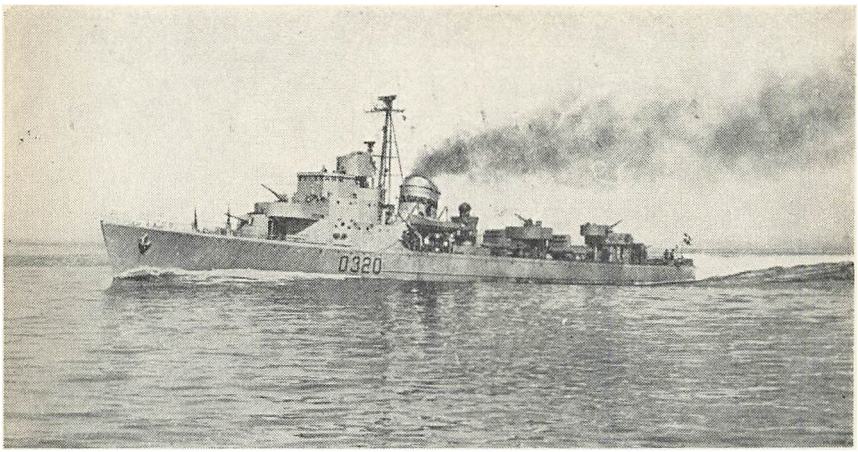
Svensk jager »Øland«, søsat 1945, 1800 t, 35 knob, 4 stk. 12 cm kanoner, 8 stk. 51 1/2 cm torpedorør.

De er hurtige skibe med stor aktionsradius med relativ kraftig armering, men ringe pansring. De er konstrueret til at kunne tage kampen op med alle slags skibe bortset fra slagskibe.

Krydserne spænder i deplacement fra 6.000 tons til 15.000 tons. Ordene *svær* eller *tung* og *let* har en speciel mening, når de bruges i forbindelse med krydsere; de henviser ikke til vægten af skibet, men til størrelsen af de kanoner, de har. Krydsere med kanoner på over 15,5 cm kaldes svære krydsere; de med kanoner på 15,5 cm og derunder kaldes lette krydsere.

Lette krydsere spillede en vigtig rolle i 2. verdenskrig. Deres aktionsradius går helt op til 15.000 sømil, og deres fart går op til 31–33 knob. Deres armering består af 12–15 stk. 15,5 cm kanoner, 8–12 stk. 12,5 cm luftværnskanoner samt et stort antal 40 mm maskinkanoner.

Svære krydsere har som regel 20,3 cm kanoner som hovedarmering og overgåes i armering kun af slagskibene. (En 20,3 cm kanon udskyder et projektil, der vejer ca. 125 kg på afstande op til 25 km). Deres deplacement ligger imellem 10.000 og 17.000 tons, og deres største fart ligger normalt på ca. 32 knob. Besætningen på en svær krydser er på over 1.000 mand.



»Huitfeldt«. Længde: 86,5 m. Tonnage: 780 t. Fart: 35 knob. Søsat: 1943. Besætning: 100 md. Armering: 2 stk. 10,5 cm pk., 9 stk. maskinskyts, 6 stk. 53,3 cm torp., miner og dybdebomber.

Torpedofartøjer.

Jagere over 1.000 tons.

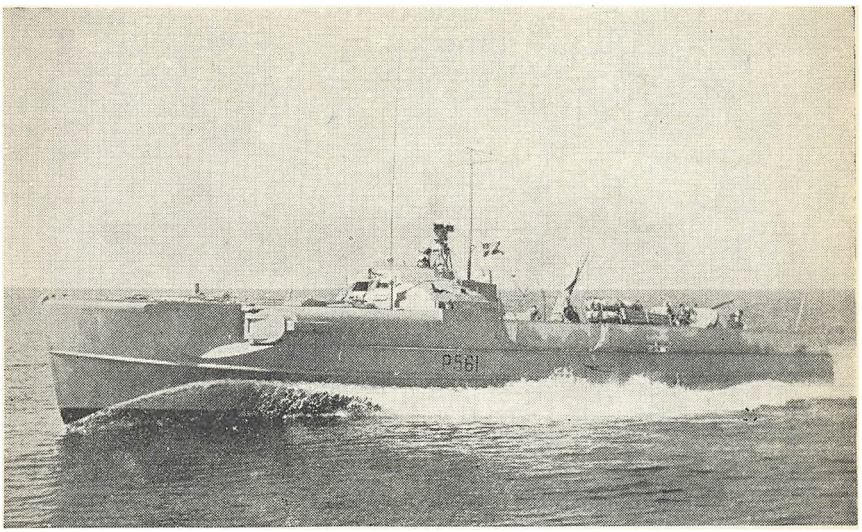
Jagerne er næsten uundværlige i en hvilken som helst operation på søen. Deres største fortrin er deres høje fart og i forhold til størrelsen kraftige armering. Foruden torpedoer har de fra 3 til 8 stk. 10–13 cm kanoner (enkelte 15 cm).

Jagerne bruges som dækning for konvojer og større enheder over for angreb fra luftfartøjer, u-både og større fjendtlige skibe; de lægger røgdækninger, og de bruges til rekognoscering. Deres torpedoer er velegnede til overraskelsesangreb på fjendtlige, større enheder, og deres anti-u-bådsvåben en fare for enhver fjendtlig u-båd, der nærmer sig.

Jagerens deplacement er normalt mellem 1.500 og 3.000 tons og deres fart over 30 knob, enkelte med en maksimalfart på helt op til 45 knob.

Kystjagere under 1.000 tons.

Kystjageren er på grund af sit lille deplacement (under 1.000 t) ikke så sødygtig som den egentlige jager og er derfor ikke egnet til at operere på de store have. Dens opgave er den samme som jagerens, selv om den dog er begrænset til at operere relativt nær ved en base på grund af dens ringe aktionsradius.



»Skaden«. Længde: 35 m. Tonnage: 100 t. Fart: 38 knob. Søsat: 1941. Besætning: 25 md. Armering: 2 stk. 53,3 cm torp., 2 stk. maskinsk.

Motortorpedobåde.

Motortorpedobåden er en hurtiggående (32–40 knob) motorbåd med gode manøvreegenskaber, armeret med torpedoer og maskinskyts. Den benytter sig af slå- og løb-taktikken, idet den almindeligvis angriber om natten eller i dårlig sigtbarhed, hvorefter den hurtigst muligt trækker sig uden for de fjendtlige kanoners rækkevidde.

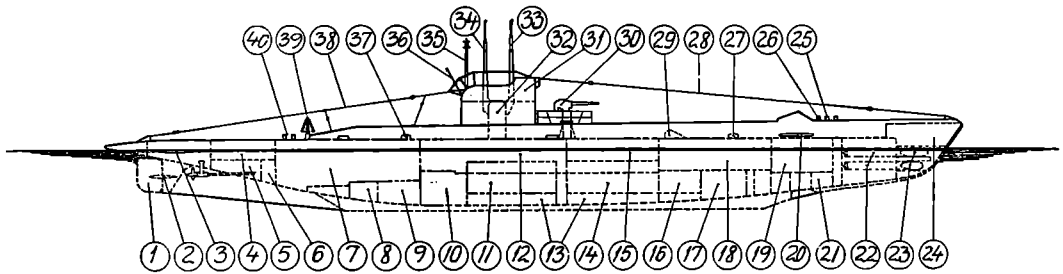
Motortorpedobåden kan, på grund af dens lette konstruktion og høje fart, ikke operere i alt slags vejr, hvorfor den må betragtes som et chancevåben, der kun i snævre farvande, som de danske, i visse tilfælde kan erstatte kystjagere og jagere.

Undervandsbåde.

Undervandsbådenes hovedopgaver er i neddykket tilstand med torpedoer at angribe og ødelægge fjendtlige krigs- og handelsskibe, men u-både kan tillige anvendes til fremskudt observation og mineudlægning.

U-bådenes størrelse varierer fra 5 til ca. 2.000 tons, og de kan almindeligvis dykke indtil 100–150 m's dybde.

Undervandsbåd af U-klassen.



1. Sideror.
2. Højderor.
3. Finne.
4. Styremaskinrum.
5. Tank.
6. Tank.
7. Maskinrum.
8. Tank.
9. Tank.
10. Tank.
11. Batteritank.
12. Kommandorum.
13. Tanke.
14. Batteritank.
15. Beboelse.
16. Tank.
17. Tank.
18. Mandskab.
19. Torpedorum.
20. Forror.
21. Tank.
22. Torpedoudskydningsrør.
23. Torpedorørsmundinger.
24. Opdriftsrum.
25. Pullert.
26. Spilkop.
27. Nødluge.
28. Afviserwire.
29. Torpedoluge.
30. 75 mm P.K.
31. Kommandobroen.
32. Kommandotårn.
33. Periskop.
34. Periskop.
35. Antenne.
36. Flagspil.
37. Nødluge.
38. Afviserwire.
39. Pejler.
40. Pullert.

U-bådene har et elektrisk (akkumulatorbatterier + elmotorer) maskineri samt et dieselmaskineri til opladning af akkumulatorbatterierne. For at dieselmotorerne kan få luft, når båden er neddykket, har man forsynet alle moderne u-både med en snorkel (luftmast), hvorigennem dieselmotorerne kan suge luft, når båden befinder sig i periskopdybde (ca. 13 m).

U-bådenes hovedarmering er torpedoer. De fleste udskydningsapparater findes i stævnen, desuden kan der være flere agterudskydningsapparater og eventuelt drejelige dæksapparater. U-bådene medfører deres torpedoer dels i rørene og dels inden i bådene klar til at indlade i udskydningsrørene. Til eksempel skal nævnes, at en 1.500 tons u-båd medfører ca. 20 torpedoer.

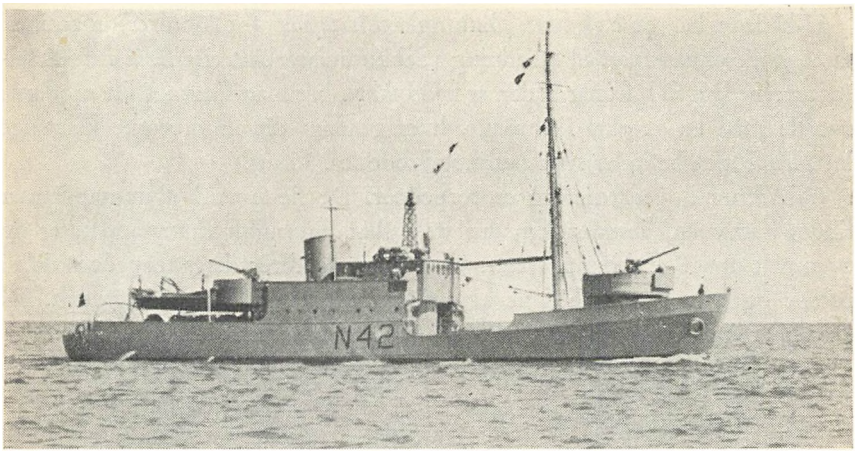
Mineskibe.

Minelæggere.

Søminer, såvel forankrede som bundminer, kan udlægges fra de fleste skibe (krydsere, jagere, kystjagere, u-både og koffardiskibe), såfremt disse er forsynede med de nødvendige udlægningsgrejer. De egentlige minelæggere er upansrede, mindre skibe hovedsagelig til defensiv mineudlægning.



»Lindormen«. Længde: 53,5 m. Tonnage: 600 t. Fart: 14 knob. Søsat: 1940. Besætning: 66 md. Armering: 1 stk. 75 mm pk., 3 stk. maskinsk., miner.



»Langeland«. Længde: 41 m. Tonnage: 400 t. Fart: 14 knob. Søsat: 1950. Besætning: 35 md. Armering: 4 stk. maskinsk., miner.

De har ringe fart og armering, men størst mulig minebeholdning, og de kan kun optræde i umiddelbar nærhed af egen base.

Minelæggerens opgave er at lægge sine miner i felter for at spærre gennemsejlingsfarvande, beskytte havne, forstyrre sejlruter eller vanskeliggøre fjendtlige operationer.

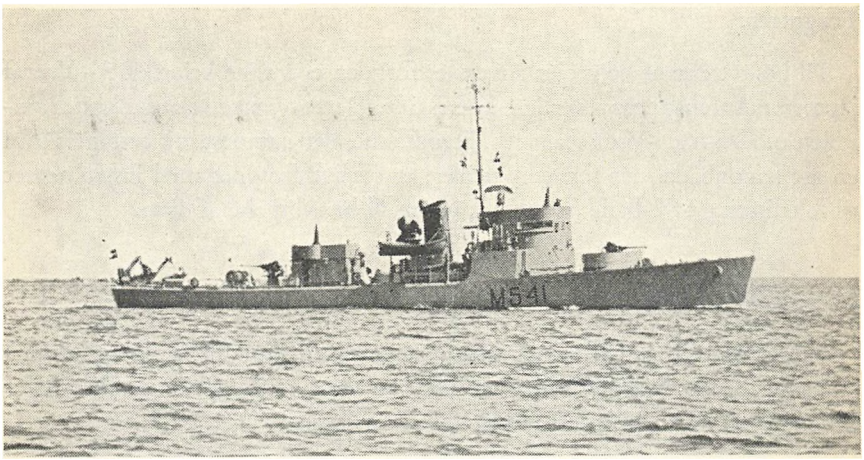
Minestrygere.

Til minestrygning anvendes dels egentlige minestrygere – lette, lavtstikkende fartøjer med god maskinkraft – dels omdannede krigsskibe og koffardiskibe, hovedsagelig jagere, slæbebåde og fiskedampere (trawlere). De fleste egentlige minestrygere kan tillige anvendes til mineudlægning. Til strygning af magnetiske miner anvendes fortrinsvis minestrygere, der er bygget af træ.

Skibe til særlige formål.

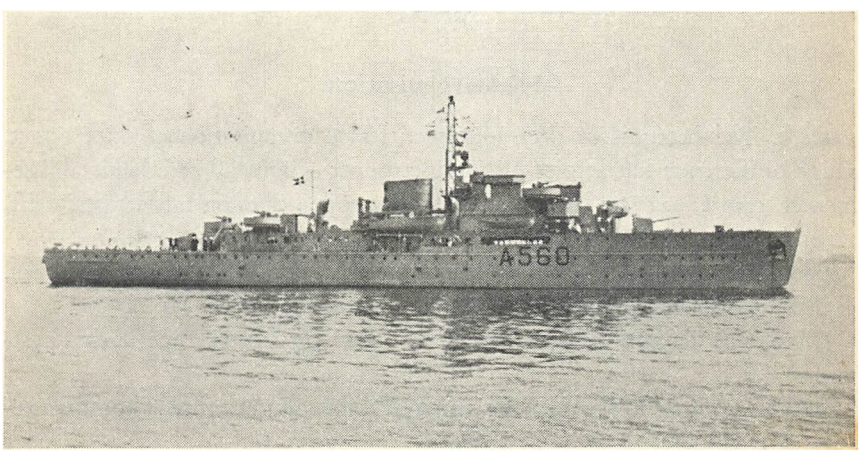
Moderskibe.

Mindre krigsfartøjer – såsom u-både og motortorpedobåde – må – for at kunne operere effektivt – have et moderskib, der kan optræde som en flydende base. De er ofte ombyggede handelsskibe, der er indrettet med magasiner og



»Søhesten«. Længde: 53,8 m. Tonnage: 270 t. Fart: 18 knob. Søsat: 1938. Besætning: 48 md. Armering: 6 stk. maskinsk.

værksteder i overensstemmelse med deres formål. De er som regel kun armeret med luftværnsskyts.



»Ægir«. Længde: 90 m. Tonnage: 2.620 t. Fart: 17 knob. Søsat: 1938. Besætning: 262 md. Armering: 2 stk. 12,7 cm pk., 6 stk. maskinsk.

Fregatter.

Til beskyttelse af konvojer anvendes foruden egentlige krigsskibe – hvoraf jageren må fremhæves – særlig eskorteskibe. Deres opgave er at beskytte konvojen mod u-båds- og luftangreb. Fregatterne, der nærmest må betragtes som en art kanonbåde, der foruden artilleri er særligt forsynet med instrumenter til lokalisering af u-både (sonar) og våben til bekæmpelse af disse.

Patrouillefartøjer.

Til afpatrouillering af minespærringer, gennemsejlingsfarvande og kontrol af havne bruges patrouillefartøjer, der kan være ombyggede handels- eller fiskefartøjer, eller ældre dertil indrettede krigsskibe.

Opmålingsskibe.

Opmålingsskibe varierer i størrelse fra 50 til ca. 2.000 tons, eftersom de skal anvendes i indre farvande eller på de store have. De store opmålingsskibe udfører som regel tillige havundersøgelsesarbejder. Ved kystopmåling kan opmålingsskibene eventuelt samtidig varetage inspektionsopgaver.

Flådeorganisation.

Flåde. Ved betegnelsen *flåde* forstås en større organisation af skibe – evt. tillige omfattende luftfartøjer og marinetropper – samt af visse landetablissementer, som er snævert knyttet til vedkommende skibes og luftfartøjers drift, alt under kommando af een chef.

Betegnelsen flåde kan gøres entydig bestemt ved tilføjelse af et navn, f. eks. »kystflåden«. Flåden opdeles i følgende underafdelinger.

Division er benævnelsen for 2 eller flere skibe af samme type (f. eks. kystjagere).

Eskadre omfatter 2 eller flere divisioner af skibe samt eventuelle kommandoskibe eller tendere.

Flotille består af 2 eller flere eskadrer af jagere, eller mindre skibe samt eventuelle kommandoskibe eller tendere.

Deling er benævnelsen for en flådestyrke, hvori indgår skibe af mindst 2 forskellige typer.

Gruppe er benævnelsen for en større flådestyrke, hvori indgår skibe af mindst 3 forskellige typer.

Den danske fiskeriinspektions opgaver.

Fiskeriinspektionens hovedopgave er at hævde højhedsretten og kontrollere, at der ikke sker ulovligt fiskeri dels i lukkede, indre farvande, dels på et søområde uden for kysten ved det åbne hav – normalt strækkende sig 3 sømil til søs fra strandkanten ved lavvande. Hvor, som i Sundet, farvandets bredde er mindre en 2 gange 3 sømil, strækker dette søterritorium sig som regel til midtfarvandslinien – hvor ikke, som tilfældet bl.a. er vest for Hveen og øst for Saltholm – grænselinien er fastsat ved en særlig overenskomst. Ved bugter og fjorde regnes søterritoriet at strække sig 3 sømil uden for en linie, som trækkes mellem punkter på de to bredder, hvor afstanden fra bred til bred er 10 sømil eller derunder.

Ved ulovligt fiskeri forstås dels alle fremmede fiskeres fiskeri på statens territorium – medmindre en traktat giver særlig tilladelse hertil – dels alt fiskeri på territoriet med ulovlige redskaber (trawl og andre bundslæberedskaber) – hvadenten det foretages af fremmede eller egne fiskere.

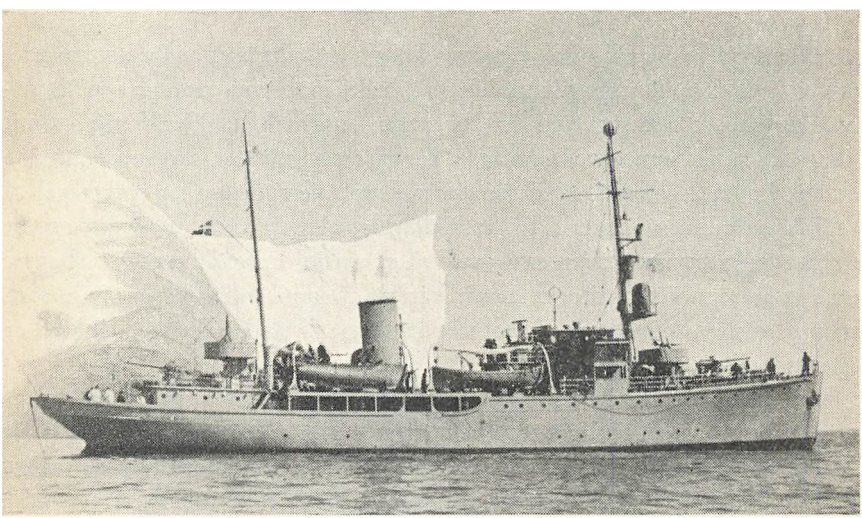
Desuden er det fiskeriinspektionens opgave at yde danske fiskere beskyttelse mod overgreb fra fiskere af anden nationalitet – i visse tilfælde også uden for territoriet. En særlig konvention mellem de forskellige nordsøstater – Haagerkonventionen – har givet den enkelte stat ret til at lade sine orlogsskibe føre tilsyn også med de øvrige staters fiskefartøjer i Nordsøen, således at modstand mod en fremmed stats inspektionsskib i dette farvand er lige så strafbar som modstand mod eget lands myndigheder.

Fiskeriinspektionen deles i inspektion 1) inden for Skagen, 2) i Nordsøen, 3) ved Færøerne og 4) ved Grønland.

I forbindelse med fiskeriinspektion gør inspektionsskibene tillige stationstjeneste og optræder som søpoliti på territoriet (over for smuglere o.s.v.). Under stationstjeneste kan skibet desuden være til assistance for de lokale myndigheder f.eks. i havaritilfælde, ved eftersøgning af drivende vrag og anden assistance til skibsfarten, ydelse af lægehjælp og transport af patienter,

når andre trafikmidler svigter. Endvidere kan inspektionsskibene i forbindelse med inspektionen anvendes til opmåling eller som skoleskibe.

Inden for Skagen er inspektionen efterhånden indskrænket noget, idet fiskerikontrollen (fiskeriministeriet), som fører særligt tilsyn med fiskenes mindstemål m.m., nu også delvis har overtaget inspektionen.



Opmålingsskibet »Hejmdal« i grønlandske farvande.

Krigsgas og gasbeskyttelse.

Krigsgas.

Ved krigsgas forstår man ethvert fast, flydende eller luftformigt stof, som anvendes i krig på grund af dets giftige eller anden skadelige virkning på det menneskelige legeme.

Man skelner mellem flygtige og varige gasarter. De flygtige gasarter er i reglen luftarter eller vædsker, der hurtigt fordamper (fra nogle minutter til nogle timer). De har derfor kraftig virkning i kort tid. De varige gasarter fordamper derimod langsomt (fra nogle timer til flere uger). De har en langvarig, men svagere virkning.

Efter virkningen inddeles krigsgas i:

Tåregas, nysegas, kvælende gas og ætsende gas.

Tåregas

fremkalder en øjeblikkelig og voldsom svie og smerte i øjnene samt stærk tåreflod og tillukning af øjnene. Virkningen er forbigående og aftager af sig selv, når man kommer i fri luft. Husk: Øjnene må aldrig gnides, selv om smerten er voldsom.

Gasmasken beskytter imod tåregas.

Nysegas

er ligesom tåregas ikke dødelig. Den virker voldsomt irriterende på næse og svælg og fremkalder stærk nysen og hoste. Virkningen er mere langvarig end virkningen af tåregas, men aftager dog af sig selv, når man kommer i fri luft. Da nysegas indeholder arsenik, kan den fremkalde forgiftninger i fordøjelsesorganerne, ligesom den ødelægger spisevarer og drikkevand.

Rent legemligt er nysegas ikke særlig farlig; men virkningen tiltager de første 10–15 minutter efter angrebet, selv efter at man har taget gasmaske på. Dette kan give folk den fejlagtige tro, at gasmasken er utæt, hvilket kan forlede dem til at rive den af hovedet; men derved udsætter man sig for uhyre

fare fra andre, evt. dødelige gasarter. Det må derfor være en ufravigelig regel, at gasmasken *skal* beholdes på, indtil man har sikkerhed for, at den omgivende luft er gasfri.

Gasmasken beskytter imod nysegas.

Kvælende gas

(bl.a. fosgen og klorpikrin) kan være dræbende og angriber lungerne (i begyndelsen med bivirkninger i øjnene og næsen). Virkningen i lungerne er af en så farlig karakter, at den kræver øjeblikkelig lægebehandling; men da virkningen som regel først viser sig flere timer efter angrebet, må det være en regel, at enhver, der har mistanke om at være angrebet af kvælende gas, *skal* transporteres til lægen hurtigst muligt under nøje iagttagelse af følgende:

1. Transporten skal foregå i liggende stilling.
2. Den angrebne må ikke rystes eller på anden måde udsættes for legemlig bevægelse.
3. Den angrebne skal pakkes godt ind, således at han ikke fryser.
4. Er luften ikke gasfri, eller er der stærk gaslugt ved klæderne, skal den angrebne have gasmaske på.
5. *Kunstigt åndedræt må aldrig anvendes,* selv om den angrebne har store åndedrætsbesværligheder.

Gasmasken beskytter mod kvælende gas.

Ætsende gas

angriber i modsætning til andre krigsgasarter ikke blot øjne og åndedrætsorganer, men også huden. Den kan ydermere trænge igennem klæder og fodtøj ind til huden.

Sennepsgas, der er den mest kendte, er en olieagtig vædske med en meget langsom fordampning, hvilket gør, at den kan holde sig i indtil flere uger på stedet. Den er altså en typisk *varig krigsgas.* Den virker både i dampform og som vædske.

Dampene angriber:

Øjnene, hvor der fremkaldes voldsom betændelse, der dog i reglen kan helbredes,

Huden, hvor der opstår sårdannelser, der nærmest kan sammenlignes med svære solforbrændinger, og

Lungerne, hvor der skabes sådanne tilstande, at voldsomme lungebetændelser med dødelig udgang kan opstå.

Vædsken angriber:

Øjnene, der totalt ødelægges, og

Huden, hvor der opstår dybe, langsomt lægende og meget smertefulde sår.

Vædsken kan vanskeligt komme i lungerne, der ellers ville blive totalt ødelagte.

Sennepsgas ødelægger proviant og drikkevand.

Gasmasken beskytter øjne og åndedrætsorganer mod såvel flydende som dampformig sennepsgas. Det øvrige legeme må beskyttes af særlige gasdragter; men da kun personel med særlige opgaver får sådanne dragter, må alt andet personel beskytte sig efter følgende regler:

1. Enhver, der får sennepsgas på sig, skal straks påtage gasmaske for at beskytte øjne og åndedrætsorganer mod den livsfarlige virkning.

2. Enhver, der får sennepsgas på sig, er »smittefarlig«, og det er derfor den enkeltes *pligt* at holde sig borte fra alt ikke sennepsgasbeskyttet personel samt at undlade at overføre sennepsgassen til materiel, der skal benyttes af andet personel.

3. Sennepsgas trænger gennem tøj og læderfodtøj, og når den kommer ind til huden, opsuges den heri i løbet af 10–20 minutter, hvorefter ethvert forsøg på at afvaske den er resultatløst. Inden ovennævnte tidsfrist er forløbet, skal man derfor søge til en afvaskningsstation, hvor særligt uddannet personel sørger for en total rensning. Findes en sådan station ikke, skal man straks aftage tøjet og kaste det overbord eller henlægge det i gastætte beholdere for senere rensning. Derefter skal man foretage en rensning med sæbe og rindende vand (helst varmt styrtebad) flere på hinanden følgende gange, hvorunder man stadig beholder gasmasken på. Kan angrebet lokaliseres til f. eks. den ene arm, skal denne befries for tøjet, hvorefter man drysser gaspudder på, eller i mangel heraf vasker den (aldrig i kar eller kumme – altid i rindende vand – jo varmere, des bedre).

4. Efter endt rensning, og når der ikke længere er gasfare, kan masken aftages. En primitiv rensning giver ingen absolut sikkerhed, med mindre den foretages med kloraminopløsning; men den nedsætter virkningen ganske betydeligt. Efter at være iført rent tøj, bør man derfor altid gå til lægekontrol.

Kulilte.

Foruden ved den egentlige krigsgas, kan der opstå gasfare ved motorudstød, brand, eksplosioner o.lign., idet der herved dannes kulilte, som ødelægger blodets evne til at optage og fordele ilten i legemet. Virkningen viser sig ved indtræden af døsighed og bevidstløshed. Personel, der er angrebet af kulilte, skal hurtigst muligt ud i fri luft og derefter transporteres til læge under iagttagelse af samme sikkerhedsregler som for kvælende gas, dog er det tilladt at anvende kunstigt åndedræt.

Den almindelige gasmaske beskytter ikke mod kulilte eller belysningsgas.

Krigsgassens virkning.

Krigsgassens virkning er – foruden af den enkelte gasarts særlige egenskaber – afhængig af vejrforholdene. Høj temperatur giver en kraftig, men kortvarig virkning; modsat giver lav temperatur en svagere, men langvarig virkning. Stærk regn ødelægger de fleste gasarter, og stor vindstyrke (over 5 m/sek.) spreder gasskyerne.

Krigsgassen anvendes på forskellige måder, og de vigtigste er:

Gasbeskydning,
gasudblæsning og
gasbelægning fra luftfartøjer.

Gasbeskydning foretages enten med almindelige kanoner, hvor en større eller mindre del af projektilets sprængladning er erstattet af krigsgas, eller med særlige gasskydevåben.

Gasudblæsning foretages fra stålflasker med krigsgas under stort tryk og foregår enten fra land eller fra skibe og bøjer, evt. i forbindelse med kunstig tåge.

Luftfartøjer kan nedkaste bomber og beholdere med krigsgas eller foretage udsprøjtning af flydende krigsgas (sennepsgas) fra lav højde.

Gasbeskyttelse.

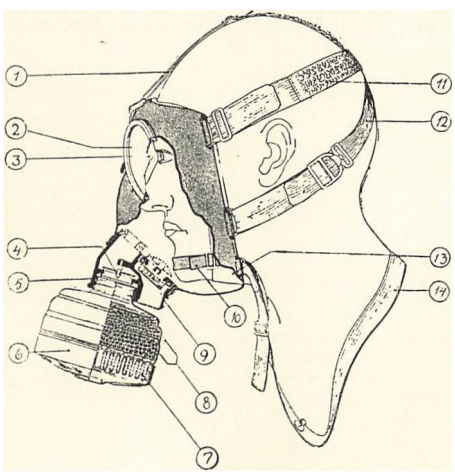
Man skelner mellem kollektiv (fælles) og individuel (enkelt) gasbeskyttelse. Den kollektive gasbeskyttelse har til opgave at:

1) beskytte flere personer samtidig, hvorved undgås en for personellets kampduelighed uheldig bæring af individuelle beskyttelsesmidler,
2) beskytte materiel, proviant, vand og lign.,
3) fastslå krigsgassens tilstedeværelse (gassporing), og
4) uskadeliggøre krigsgassen (gasrensning).

Den individuelle gasbeskyttelse har til opgave at beskytte den enkelte person mod krigsgassens legemsskadelige virkning. Hertil anvender søværnet:

1. Filterapparater,
2. kredsløbs- eller røgdykkerapparater,
3. gasbeskyttelsesklæder.

Til den første gruppe hører gasmasken. Gasmasken udleveres til alt personel i søværnet fra søartilleriets gasbeskyttelsesmagasin, og den er at betragte som



1. Pandebånd.
2. Øjeglas.
3. Metalringe.
4. Indåndingskammer.
5. Ventilhus.
6. Filtrator.
7. Røgfilter.
8. Gasfilter.
9. Udåndingskammer
10. Hagestøtte.
11. Nakkebånd.
12. Nakkerem.
13. Tætramme.
14. Bærebånd.

Gasmaske M/40 med filtrator åbnet.

en personlig beklædningsgenstand, som den enkelte har det fulde ansvar for. Det påhviler derfor enhver at sørge for, at den altid er i brugbar stand, og den skal afleveres igen på magasinet inden hjemsendelse fra tjenesten. Den består af en ansigtsmaske af gummistof med iskruet filtrator. Filtratoren har to filtrerende lag, nemlig et gasfilter (trækul) og et røgfilter (filterkarton). Gasfiltret renser indåndingsluften for luftformig krigsgas, medens røgfiltret

tilbageholder de flydende og faste krigsgasarter, der spredes i form af tåge eller røg. Gasmasken beskytter øjne og åndedrætsorganer mod egentlig krigsgas; men den yder ingen beskyttelse mod andre giftstoffer (bl.a. kulilte) eller mod iltmangel.

Da der i tankanlæg, skibsrum under brand, kloaker og lign. lukkede rum kan opstå en sådan ændring i luften, at den er aldeles uanvendelig til indånding, bl.a. ved iltmangel, anvender søværnet også kredsløb- eller røgdykker- apparater for personel, der skal færdes i sådanne rum. Røgdykkerapparatet gør sin bærer fuldstændig uafhængig af den omgivende luft. Den forbrugte ilt erstattes af ilt fra en iltflaske og den udåndede kulsyre og vanddamp opsuges i en beholder med ætsnatron (kalipatron).

Endelig må gassporere, gasrensere m.fl., der har særlige opgaver i sennepsgasbelagte områder, beskyttes, og det sker ved hjælp af gasbeskyttelsesklæder. Det er svære gummidragter (jakke, benklæder, støvler og handsker), der i forbindelse med filterapparater eller røgdykkerapparater beskytter hele legemet mod sennepsgas.

Kunstig tåge og røg.

Ønsket om under visse forhold at kunne manøvrere uset i nærheden af fjendtlige skibe eller batterier på land, f. eks. under mineudlægning, har bevirket fremkomsten af »kunstig tåge«.

Udvikling af kunstig tåge sker i skibe ved tågeflasker og tågebøjer, i luftfartøjer ved tågebeholdere.

Tågeflasker.

Tågeflaskeapparatet består af 2 stålflasker, hvis indhold sammen med luftens vanddamp kan danne kunstig tåge. Flaskerne skal altid behandles med forsigtighed. Een mand kan betjene eet sæt flasker. Under tågeudvikling skal han have påsat gasmaske og læderhandsker.

Tågebøjen

består af en blikbeholder, der indeholder en tågesats, som danner tåge, når den antændes. Tågesatsen består hovedsagelig af rødt fosfor og thermit.

Bøjens tændmekanisme kan indstilles til at virke øjeblikkelig eller med forsinkelse. Når bøjen er indstillet til at virke, kastes den straks udenbords. Bøjen kan også kastes fra luftfartøjer.

Når tågebøjen er udbrændt, vil den normalt synke. Ser flotillegasten en drivende tågebøje, skal han varsko derom, så den kan blive sænket. Tågebøjer skal behandles med forsigtighed.

Tågebeholdere.

Til udvikling af kunstig tåge fra vore luftfartøjer anvendes tågebeholdere indeholdende tågesyre. Beholderne er ophængt under luftfartøjet, og når tåge skal udvikles åbnes for beholderen, hvorved tågesyren ved luftfartøjets fart gennem luften vil blive suget ud af beholderen og i forstøvet tilstand ved forbindelse med luftens vanddamp danne tåge.

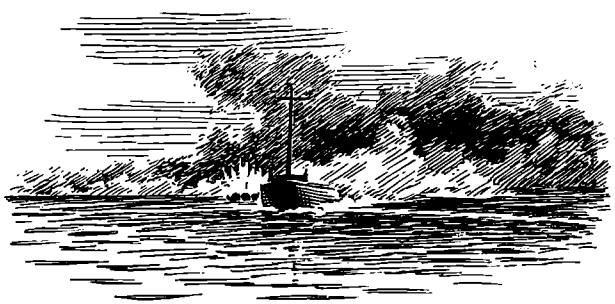
Røg.

Ønsker man at dække sig øjeblikkelig, kan det i oliefyrede skibe ske ved røgudvikling.

Røgudviklingen foretages ved at formindske tilførslen af luft til fyrene under kedlerne. Da røgpartiklerne er tungere end tågepårtiklerne, vil de ikke holde sig så længe i luften.

En meget tæt tåge fås ved blanding af kunstig tåge og røg.

Iøvrigt henvises til hæftet »Huskeregler for ABC-beskyttelse« udarbejdet af forsvarets ABC-skole.



Militær sikkerhed.

Det påhviler flotillegasten – såvel som enhver anden i forsvaret – at udvise den største omtanke og forsigtighed i sine udtalelser om, hvad han erfarer under sin tjeneste.

Den heraf følgende tavshedspligt er ubetinget og gælder altså også efter hjemsendelsen.

Enhver, der bevidst eller ubevidst ved uagtsomhed eller tankeløshed røber forhold, han er kommet til klarhed over under sin tjeneste, kan tiltales og straffes efter »militær straffelov« §§ 34 til 42 eller efter borgerlig straffelov § 105.

Det er imidlertid ikke alene truslen om straf, der skal afholde flotillegasten fra at give nogen som helst tjenstlig oplysning videre. Først og fremmest må enhver i søværnet afholde sig fra dette ud fra en viden om, at enhver militær oplysning – hvor lille og betydningsløs den end kan se ud – kan true landets sikkerhed og koste landsmænds liv.

Der må regnes med, at man fra fremmed side søger at indhente alle oplysninger om søværnets forhold. Det er almindeligt kendt, at forskellige håndbøger og fagskrifter indeholder oplysning om søværnets forhold, og at interesserede dér kan indhente disse hel- eller halvofficielle oplysninger. Alligevel må ingen heraf lade sig forlede til at tro, at han trygt kan omtale disse forhold. *På et givet tidspunkt er det nemlig nødvendigt for fremmed efterretningsvæsen at få disse oplysninger bekræftet, således at man er klar over, om søværnets forhold på en*

række områder stadig er uændrede. En bekræftelse af almindelige kendte forhold kan altså være lige så farlig som en helt ny fortrolig oplysning.

Formålet med militær sikkerhedstjeneste er at beskytte forsvarsmagten gennem forholdsregler taget af denne selv mod:

1) Fremmede magters anstrengelser for på enhver måde at fremskaffe oplysninger,
2) fremmede magters anstrengelser for at sabotere militært materiel eller objekter, for hvilke forsvarsmagten er direkte ansvarlig, og
3) fremmede magters forsøg på at undergrave moralen ved nedbrydende propaganda, rygter eller på anden måde.

Gør dig klart, at fremmede magters efterretningstjeneste evt. med danske som mellemmænd til enhver tid og med alle til rådighed stående midler vil søge at skaffe sig oplysninger om vort forsvarsberedskab. Man vil ikke begrænse sig til at søge oplysninger om militære forhold, f.eks. om fredsstyrkens og beredskabsstyrkens størrelse, bevæbning og udrustning, men også om mobiliseringsforhold, opmarchplaner, samfærdselsvejes kapacitet, havne og besejlingsforhold m.v. Endvidere vil man forsøge at skaffe sig oplysninger om bestående planlagte militære og sømilitære anlæg, ibrugværende våben og materiel, hemmelig ny udrustning, f.eks. radar, teknisk signaludrustning, resultater af foretagne prøver o.l. samt om militære og civile forråds størrelse, beliggenhed og beskyttelse.

Det er naturligt, at fremskaffelsen af alle sådanne oplysninger kun sjældent sker ved store kup, således som man læser om i romaner eller ser på film, såsom f.eks. ved tyveri af mobiliseringsplaner, vigtige kodenøgler, tegninger af nye våben eller befæstningsanlæg og havneområder. I almindelighed fås den ønskede oplysning ved, at en mængde enkeltheder indsamles af forskellige personer for senere at blive sat sammen til et helhedsbillede i den fremmede efterretningstjeneste.

Man må gøre sig klart, at så godt som ethvert land er dækket af efterretningsagenter, der kan søges i alle samfundslag og i alle professioner. En agent ser ud som alle andre almindelige mennesker, og han bevæger sig blandt os så naturligt og lidet påfaldende som muligt. Det er af største betydning for hans lyssky arbejde, at han ikke røber sig ved påtrængende nysgerrighed eller direkte spørgsmål.



Den almindeligste måde at vinde fortrolighed på er indbydelse til privat selskabelighed eller restaurationsbesøg. Under indflydelse af spiritus lader en person sig lettest forlede til ubetænksomme udtalelser. Enhver i søværnet bør derfor – iøvrigt også af personlig æresfølelse – vise tilbageholdenhed overfor fremmede, der uden påviselig grund fremsætter invitationer.

En anden ofte anvendt metode er at få en person til at give oplysninger ved at kritisere noget ved anvendelse af bevidst forkerte påstande. Agenten kan da næsten med sikkerhed gå ud fra, at den umistænksomme vil rette de fejlagtige påstande ved at give de rigtige oplysninger.

Man må være klar over, at enhver oplysning, der først er sluppet ud, ad omveje når til fremmed efterretningstjeneste. Selv om oplysningen i første omgang fremsættes til en fuldkommen hæderlig og sikker person, kan denne bevidst eller ved tankeløshed give den videre, hvorefter den cirkulerer og til sidst havner hos fremmed magt.

Det er forståeligt, at man gerne vil tale om det, man beskæftiger sig med eller har hørt og set. Det er endvidere ganske almindeligt, at folk gerne vil vigte sig med lidt af det, de ved eller kan. Det kræver selvbeherskelse at tie stille, når der bringes et emne på bane, man er godt inde i.



Enhver må være opmærksom på, at fremmede agenter muligvis lytter over alt, og at den største tilbageholdenhed er påkrævet, ikke alene overfor offentligheden, men også i privatlivet, ikke mindst i forholdet til det andet køn.

Det må understreges, at enhver, der gør tjeneste i søværnet, har kendskab til hemmeligheder, og at ganske harmløst udseende oplysninger eller bemærkninger kan være en værdifuld brik i fremmed efterretningstjenestes puslespil.

Overholdelse af tavshedspligten er det vigtigste og mest effektive våben mod fremmed efterretningsvirksomhed.

Det er dog ikke nok, at man selv overholder tavshedspligten. Det er lige så nødvendigt, at man bremser den kammerat, der tankeløst lader munden løbe. Hjælper en kammeratlig påmindelse ikke, er det misforstået solidaritetsfølelse at undlade at indberette forholdet. En løsmundet flotillegast er en fare for helheden, og hans snakkesalighed kan få skæbnesvangre følger.

Derfor: Indlad dig ikke med fremmede, der vil give ud på dig.

Vær på vagt overfor personer, der trænger sig på for at yde dig en eller anden hjælp (kørelejlighed etc.).

Lad dig ikke lokke til at korrigere fremsatte påstande, som du ved er fejlagtige.

Vær agtpågivende og vær tavs, bekæmp kammeraters åbenmundethed.

Enhver flotillegast må betænke, at *han* ved noget, der er af betydning for hans lands forsvar og for hans egen og kammeraters sikkerhed.

Genêvekonventionerne.

Den 12. august 1949 afsluttedes den diplomatiske konference i Geneve med vedtagelsen af en revision af de tre genevekonventioner: Henholdsvis til forbedring af såredes og syges vilkår i de væbnede styrker i felten (her benævnt hærkonventionen), til forbedring af såredes, syges og skibbrudnes vilkår i de væbnede styrker på søen (her benævnt maritimkonventionen), og om behandling af krigsfanger (krigsfangekonventionen). Desuden vedtoges en ny fjerde konvention til beskyttelse af civile personer i krigstid. 64 lande, deriblandt Storbritannien, U.S.A. og Sovjetunionen havde ved udgangen af 1950 underskrevet alle fire konventioner.

Samtlige konventioner finder anvendelse i alle tilfælde af væbnet konflikt, ligegyldigt om denne har form af en erklæret krig, eller om en af parterne bestrider, at der foreligger en krigstilstand, ligesom beskyttelsen også er udstrakt til tilfælde af hel eller delvis besættelse, selvom denne ikke møder væbnet modstand. Selvom en af de stridende magter ikke har tiltrådt konventionerne, er de, der har underskrevet dem, alligevel bundet af dem i deres indbyrdes forhold og endvidere også i forhold til den pågældende magt, hvis denne overholder deres bestemmelser. Traktaterne kan ikke fraviges til skade for krigsfangerne og de syge ved aftale mellem de medunderskrevne parter, ligesom fangerne m.v. selv heller ikke kan give afkald på de rettigheder, der sikres dem ved konventionerne.

Krigsfangekonventionen.

Krigsfanger er i den fjendtlige stats og ikke i de enkelte personers magt, der har taget dem til fange, ligesom det er tilbageholdelsesmagten, der er ansvarlig for den behandling, der ydes fangerne, uanset enkeltpersoners mulige

ansvar. Krigsfanger skal til enhver tid behandles humant, deres person og ære skal respekteres, og i særdeleshed må de ikke underkastes legemlig lemlæstelse eller medicinske eller videnskabelige forsøg. Fangerne bevarer ubeskåret deres rets- og handleevne, hvilket vil sige, at begrebet »borgerlig død«, hvor den pågældende er komplet retsløs, forbydes. For at sikre, at alle parter er nøje kendt med konventionens detaillerede regler, skal den være opslået på fangernes eget sprog på et sted, hvor alle kan læse den.

Med hensyn til selve *fangenskabet* er der kun pligt til at opgive for- og efternavn, grad, fødselsdato samt militært tjenestenr. eller tilsvarende oplysning. Overtræder en fange denne regel, udsætter han sig for en indskrænkning af de forrettigheder, der tilstås fanger af hans grad eller status; på den anden side må han ikke på nogensomhelst måde tvinges til at afgive yderligere oplysninger. Enhver af de stridende parter er forpligtet til at udstyre alle under dem hørende personer med et identitetskort, indeholdende de nævnte oplysninger, hvilket kort på forespørgsel skal forevises af, men aldrig må fratages fangen. Alle personlige genstande skal forblive i fangernes besiddelse, det samme gælder stålhjelme, gasmasker, distinktioner og militær udrustning, der anvendes til beklædning eller bespisning. Fangerne skal samles efter nationalitet, sprog og kulturel baggrund i lejre, der skal opfylde alle beskyttelsesmæssige og hygiejniske krav – overhovedet skal indkvarteringen ske under forhold, der er lige så gunstige som vilkårene for tilbageholdelsesmagtens egne styrker.

Fangerne må ikke hindres i at søge læge, ligesom regelmæssigt lægetilsyn skal finde sted mindst een gang om måneden – idet lægerne fortrinsvis skal have samme nationalitet som fangerne. Tilsvarende regler findes for feltpræsters religiøse funktioner blandt fangerne. Som eksempel på, hvor vidtgående beskyttelsen er, kan anføres, at tilbageholdelsesmagten skal opmuntre fangernes beskæftigelse med åndelige og uddannelsesmæssige interesser, fritidssyssel, sport og spil og træffe de fornødne foranstaltninger til sikring af sådan beskæftigelse ved at stille passende lokaler og fornødent udstyr til fangernes rådighed.

Tilbageholdelsesmagten er berettiget til at udnytte fysisk egnede menige fangers arbejdskraft under hensyn til deres alder, køn, grad og fysik og med særligt henblik på at opretholde en forsvarlig legemlig og åndelig sundhedstilstand. Foruden at yde arbejdsløn herfor er tilbageholdelsesmagten også forpligtet til at udbetale et månedligt forskud på løn, hvis størrelse varierer efter graden.

Detaillerede regler er givet for at sikre *forbindelsen med omverdenen* gennem brevveksling og modtagelse af levnedsmidler, klæder, medicin samt genstande beregnet til religionsudøvelse, studier eller fritidsbeskæftigelse.

Forsåvidt angår *forbindelsen med myndighederne,* har fangerne ret til at henvende sig både til tilbageholdelsesmagtens og til beskyttelsesmagtens repræsentanter angående fangenskabets vilkår.

I *retslig henseende* er en fange underkastet de for tilbageholdelsesmagtens væbnede styrker gældende love, idet dog kollektiv straf for individuelle handlinger, legemlige afstraffelser, indespærring i rum uden dagslys og tortur under alle omstændigheder er forbudt. Flugt kan – selv i gentagelsestilfælde – kun medføre disciplinærstraf. Det indskærpes, at en tiltalt skal gøres bekendt med anklagen og have adgang til at forsvare sig og føre vidner og til at begære appel eller genoptagelse af en afsagt dom.

Fangenskabets ophør.

De stridende parter er forpligtet til at hjemsende alvorligt syge og sårede fanger, såsnart de er i stand til at rejse, og ved de aktive fjendtligheders ophør skal *alle* krigsfanger ufortøvet hjemsendes.

Adskillige af de i det foregående nævnte bestemmelser kan direkte overføres på maritimkonventionen og på hærkonventionen, hvilken sidste også har betydning for søværnets syge og sårede i land, da maritimkonventionen kun gælder for personer på søen. Specielt fra disse konventioner kan nævnes, at en stridende part, der efterlader syge eller sårede i fjendens magt, er forpligtet til, såvidt militære hensyn tillader det, at lade en del af sit sanitære personel og materiel blive tilbage med henblik på at bistå ved deres pleje. De stridende parter skal – iøvrigt ligesom ved krigsfanger – snarest meddele alle oplysninger, der kan bidrage til at identificere modstanderens syge og sårede, som er faldet i deres hænder. Handelsskibe og lystfartøjer kan ligesom befolkningen i land efter anmodning eller på eget initiativ tage sig af syge, sårede og skibbrudne og må i så fald ikke forulempes herfor, men skal tværtimod nyde nødvendig beskyttelse og lempelser. Maritimkonventionen indeholder en række bestemmelser om anvendelse af hospitalsskibe og kystredningsfartøjer, om transport af sanitetsmateriel og om beskyttelse af sygelukafer i tilfælde af kamp om bord i skibe. Som det vil være bekendt, skal sanitære indretninger og enheder respekteres – forudsat de ikke anvendes til skade for fjenden.

Psykologisk krigsførelse.

Den 9. april 1940 kastede tyske flyvemaskiner en løbeseddel i stort tal ned over København og andre af vore store byer. Dette »Oprop« skulle forklare, hvorfor besættelsen var nødvendig; nazisterne måtte komme englænderne i forkøbet, og Danmark skulle beskyttes imod at blive krigsskueplads. Iøvrigt var meningen med opråbet at bekendtgøre, hvad der allerede var sket, at berolige det danske folk med hensyn til fremtiden, og at forberede befolkningen på, at nu skulle vort samfund arbejde med og for nazisterne.

Forsiden af opråbet gengives nedenfor; læg mærke til det mærkelige, halvt norske sprog, som skal skyldes den gennemførte hemmeligholdelse, som omgav hele aktionen.

OPROP!

Til Danmarks Soldater og Danmarks Folk!

Uten Grund og imot den tyske Regjerings og det tyske Folks oprigtige Ønske, om at leve i Fred og Venskab med det engelske og det franske Folk, har Englands og Frankrigets Magthavere ifjor i September erklæret Tyskland Krigen.

Deres Hensigt var og blir, efter Mulighet, at treffe Afgjørelser paa Krigsskuepladser som ligger mere afsides og derfor er mindre farlige for Frankriget og England, i det Haab, at det ikke vilde være mulig for Tyskland, at kunde optræde stærkt nok imot dem

Af denne Grund har England blandt andet stadig krænket Danmarks og Norges Nøitralitæt og deres territoriale Farvand.

Det forsøkte stadig at gjøre Skandinavien til Krigsskueplads Da en yderlig Anledning ikke synes at være givet efter den russisk-finnske Fredsslutning, har man nu officielt erklæret og truet, ikke mere at taale den tyske Handelsflaates Seilads indenfor danske Territorialfarvand ved Nordsjøen og i de norske Farvand. Man erklærte selv at ville overta Politiopsigten der Man har tilslut truffet alle Forberedelser for overraskende at ta Besiddelse af alle nødvendige Støtepunkter ved Norges Kyst Aarhundredes største Krigsdriver, den allerede i den første Verdenskrig til Ulykke for hele Menneskeheden arbeidende Churchill, uttalte det aapent, at han ikke var villig til at la sig holde tilbake af »legale Afgjørelser eller nøitrale Rettigheder som staar paa Papirlapper«

Han har forberedt Slaget mot den danske og den norske Kyst. For nogen Dager siden er han blit utnævnt til foransvarlig Chef for hele den britiske Krigsføring

Opråbet er et eksempel på psykologisk krigsførelse, der sættes ind i tilslutning til krigshandlinger for at få befolkningen til at undlade at lægge den fjendtlige besættelse hindringer i vejen. Men ikke alene når krig forestår eller er i gang, gøres der forsøg på at påvirke vore følelser og meninger; selv til daglig i fredstid når denne virksomhed, der kaldes propaganda, os. Den har tit en kerne af sandhed og kan ofte være vanskelig at blive klar over. De »kendsgerninger«, som propagandaen benytter, vil som oftest være holdbare nok, men det er i kendsgerningernes præsentation og de slutninger, som den træffer – og gerne vil have os til at adoptere – at propagandaens sande væsen røbes.

Propagandaen spiller i høj grad på vore følelser og søger samtidig at overbevise os om, at vi, hvis vi følger dens anvisninger, handler »klogt«. Ofte vil dette betyde, at vi søges overtalt til at tænke og handle i egen snævre personlige interesse i stedet for at gå ind for den fælles indsats.

Denne fremgangsmåde er ingenlunde ny. Det nye er, at propagandaen forberedes og sættes i værk allerede i fredstid med det formål at svække modpartens vilje til modstand. Nazisterne oprettede således længe inden 2. verdenskrig et mægtigt propagandaministerium. De anslag, der dirigeredes herfra, havde deres store andel i, at Frankrig så hurtigt bukkede under i 1940.

Den psykologiske krigsførelse, som drives i fredstid, kaldes ofte »den kolde krig«. Og det bør stå dig klart, at vor demokratiske ytringsfrihed kan benyttes til at påvirke dig i fremmed interesse – og ofte uden at du er klar over det. På den anden side skulle det være en styrke hos demokratiet, at vi gennem mere nøgtern og alsidig orientering vænnes til at tænke selvstændigt og kritisk.



Selv efter et nederlag og et lands besættelse går den psykiske krig – krigen om og i vore sind – videre. Den tyske soldat på billedet studerer en dansk plakat fremstillet »under jorden« kort før tyskernes endelige nederlag i 1945. Teksten lyder: Landsmænd! Hitler driver Tyskland ud i kaos og undergang. Kun Hitlers fald kan redde Tyskland.

Iøvrigt benytter man sig ikke sjældent af en særlig propagandametode – ofte over

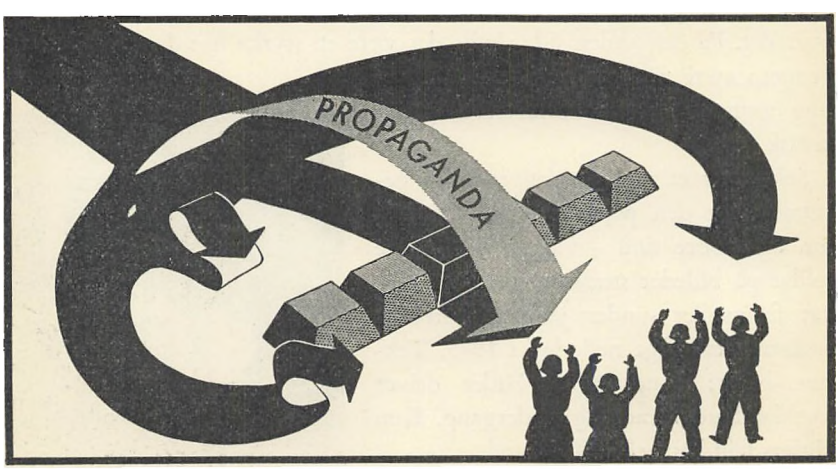
for befolkninger i besatte eller neutrale lande – der kaldes »sort«. Den består i, at man søger at påvirke befolkningen ved propagandamateriale, som man giver udseende af at komme fra modstanderen. Formålet er som oftest at så splid og had. Under besættelsen havde vi her i landet eksempler herpå, idet



Psykologisk krigsførelse alene kan sjældent knække modstanderen.



Kamp alene kan knække modstanderen, men det er dyrt.



Når propagandaen arbejder sammen med soldaten, opnås den største virkning — og den billigste.

nazisterne lod trykke og spredte løbesedler på dansk, som tilsyneladende var af britisk oprindelse. Indholdet var af en sådan art, at vi danske umiddelbart måtte harmes og føle os svigtet af de allierede. For at gøre illusionen om, at det var engelske løbesedler, fuldstændig, sendte nazisterne kommandoer ud for – på skrømt – at samle løbesedlerne op, hvilket de vidste ville stimulere vor interesse for sedlerne og deres indhold. Dette forsøg på sort propaganda var dog de fleste for groft.

Særlig farlig er propagandaen under krigsforhold, og den drives da med langt større hensynsløshed end i fredstid. Både de derhjemme og vi ved fronten er langt mere modtagelige for den psykologiske krigsførelses midler. Det skyldes den uro og frygt, der er en følge af krigshandlingerne, og som gør os både mere ivrige efter at spørge nyt og mindre kritiske. Hvis vore nyhedskilder, navnlig aviser og radio svigter, vil fjenden forsøge at overtage nyhedstjenesten og levere os sine tilpassede nyheder. Det gælder da om, at vi gør os klart, at han har sine ganske bestemte hensigter dermed.

Det psykologiske angreb.

Fra de ældste tider har man søgt genvej – uden om de store menneskelige og materielle ofre – til sejren.

Vor egen krigshistorie har også mange eksempler på psykologisk krigsførelse; dette opråb (se næste side) til »Jyllænderne« stammer fra treårskrigen. Opråbet minder på flere måder om general Kaupischs den 9. april. Dengang ville myndighederne ikke samarbejde, og general Wrangel måtte sende strejftog langt op i Jylland for at »rekvirere« levnedsmidler. Til trods for generalens varme ønske om gæstfri modtagelse, blev hans tropper overalt mødt med afvisning.

Ikke alene i fredstid stiller nationerne nu omfattende »propagandaapparater« på benene. Da de allierede gik i land i Normandiet i 1944, omfattede propagandastyrkerne ca. 5000 personer. Alene i marts 1945 sendte disse enheder 480 millioner løbesedler ned over den europæiske krigsskueplads.

Hvorledes møder De nu den fjendtlige propaganda? Der er mange måder, men de almindeligste er: gennem pressen, ved film, i radio og på løbesedler og opslag. I fredstid kan alle forekomme, og samtale på tomandshånd og mellem flere må ikke overses; i krigstid vil de to første (presse og film) falde bort, medens de øvrige vil blive så meget mere benyttet.

Til
Jyllands Indvaanere!

En tydsk seierrig Hær vil morgen overskride Eders Landsgrændse; ikke i fiendtlig Hensigt kommer den til Eder, derfor tilraaber jeg Eder: bliver i Eders fredelige Boliger, flyer ikke med Kone og Børn fra det Eder saa kjære Arnested. Jeg, den Høistcommanderende ved Armeen, indstaaer Eder for, at Eders Person skal være os hellig, og at Eders Eiendom og Eders Nationalfarver skulle blive beskyttede imod hver vilkaarlig Behandling, saa længe Hæren opholder sig indenfor Eders Lands Grændser; men jeg kan ikke fritage Eder for, at tilveiebringe Hærens Fornødenheder, og hertil behøver jeg i Eders egen Interesse Eders lovmæssige Øvrigheds Medvirkning. Derfor opfordres herved alvorligen alle kongel. danske Civiløvrigheder, at blive paa deres Post og at fremture i at efterkomme deres Pligter og Forbindtligheder. Ligeledes opfordrer jeg Geistligheden til at blive i deres Sogne og at anvende hele deres Indflydelse til deres Menighedens Beroligelse. Skulde de kongel. danske Øvrigheder ikke efterkomme denne Forskrift, saa ere de værste Fugler uundgaaelige for Eder, fordi mine Tropper da nødsages til selv at indqvartere sig og selv at tage sig alle til deres Livsopholds henhørende Midler efter eget Tykke, hvorved der med den bedste Villie ikke altid kan sættes Skranker for vilkaarlige og uordentlige Gjerninger. Men al den Ulykke, som deraf kunde følge, vilde udelukkende tilskrives Eders Øvrighed, der forlader Eder i Trængselens Øieblik.

Jyllændere! modtager gjæstfri mine Tropper; I saavel som Eders Kone og Børn vilde da være ligesaa trygge midt iblandt de ædle tydske Krigsfolk, jeg er saa lykkelig at anføre, som iblandt Eders egne Brødre.

Hovedqvarteer Christiansfeldt den 1. Mai 1848.

Overbefalingsmanden over Armeen

Wrangel,

kongelig Preussisk General over Kavalleriet



På selve kampplads en er *radio* ikke så virkningsfuld, fordi kun få har adgang til egnede modtagere; til gengæld benyttes *højttalere* med helt op til 3 km's rækkevidde, og de bruges ofte til at opfordre til overgivelse. Medens franskmændene i 1940 stod uvirksomme i Maginotlinien, udsendte tyskerne bl.a. følgende salut: »Briterne kæmper til sidste franskmand!«

Højttalere kan også anbringes i flyvemaskiner, men bringes som oftest frem i allerforreste linie bl.a. i kampvogne (se billedet). Radioen spiller dog også sin rolle; i 2. verdenskrig havde de allierede flere radiostationer i drift som f.eks. »Soldatensender Calais«, der gav rollen som tysk »frihedssender«, altså optrådte »sort«.

Løbesedlerne er stadig det mest udbredte propagandamiddel ved fronten. I Korea anvendte FN-tropperne allerede fra første færd løbesedler; i årene 1950–52 kastedes $2^1/_2$ milliarder løbesedler over Nordkorea.

Løbesedler kan spredes på forskellig måde efter forholdene; 5. kolonnefolk kan »tabe« dem, eller flyvemaskiner kan kaste særlige løbeseddel-bomber med 16–17.000 sedler i hver bombe. Endelig kan mindre mål som f.eks. omringede styrker beskydes med artilleriprojektiler, der er fyldt med løbesedler.

Den enkeltes pligt.

Den psykologiske krigsførelse er en kamp om *dig* – i dit eget *sind*. Frygt er en naturlig sag, et instinkt, som tjener til din egen beskyttelse mod fare, også under kamp. *Men lad ikke frygten tage magten fra dig* – så mister du bl.a. evnen til at tænke roligt og kritisk.

Overraskelser, uvished om, hvad der forestår, og hvad der sker, og frygt for liv og lemmer medfører i krigstid utryghed. Denne viser sig bl.a. ved en stærk trang til at høre nyt, der kan blive en god grobund for *rygter* af alle slags. Også disse udnyttes af fjenden, idet han ligefrem »udplanter« dem, for at ødelægge vor vilje til modstand ved at skabe skuffelse, håbløshed og – allerhelst – panik. Det, fjenden til syvende og sidst tilsigter – hvad enten han

benytter propaganda eller rygter – er, at du giver efter, opgiver ævred og handler, som fjenden ønsker.

Husk derfor:

1. Propagandaen går altid fjendens ærinde – og *kun* hans!
2. *Stol aldrig på rygter!*
3. Det er uværdigt og samvittighedsløst at *sprede propaganda og rygter!*
4. *Meld straks* om propaganda og rygter til din foresatte!

Du skylder dig selv, dine kammerater og os alle at kæmpe til det yderste. Bliver du trods alt taget til fange, så røb intet, selv om du udsættes for pres eller lokkes. Selv tilsyneladende uvæsentlige forhold, som f.eks. hvad du og dine kammerater snakker om, er utilfredse med o.s.v., kan være fjenden en god hjælp ved hans tilrettelæggelse af de psykologiske angreb.

Det eneste, du som krigsfange må meddele – og ifølge Genèvekonventionerne af 1949 er pligtig at meddele – er *dit navn, dit nummer eller grad og din fødselsdag.*

Den, der røber mere, svigter sin pligt som dansk og hjemmeværnsmand.