

**CHEFEN**  
FOR  
INSPEKTIONSSKIBET ISLANDS FALK.

U.S.Nr.239.

Tveraa, den 28' November 1938.

Hermed 1 Foredrag.

Til

Søe-Lieutenant-Selskabet.

Under Henvisning til Søe-Lieutenant-Selskabets Skrivelse af 8/11 d.A. tilbagesendes hoslagt med Tak Foredrag af Kaptajnløjtnant Saabye: Nogle Bemærkninger vedrørende Uddannelsen i Farvandskendskab.

A handwritten signature in cursive script, likely belonging to the recipient or a representative of the Søe-Lieutenant-Selskabet.

# Søe-Lieutenant-Selskabet.

---

Tirsdag den 8. November 1938 Kl. 19<sup>30</sup>

---

1. Udvalget til Affattelse af Prisspørgsmaal for 1939 fremsætter Forslag til Prisspørgsmaal.
2. Kaptajnløjtnant *Saabye*: Nogle Bemærkninger vedrørende Uddannelsen i Farvandskendskab.

*FORMANDEN.*

Medlemmer, der ønsker Smørrebrød efter Mødet, maa underrette Økonomaen  
**inden Kl. 15<sup>00</sup>** samme Dag.

Mine Herrer.

Naar jeg i Aften vover mig frem med nogle Bemærkninger angaaende Farvandskendskab, er det ikke alene, fordi Emnet interesserer mig selv, men ogsaa fordi jeg haaber og tror, at Sagen har almen Interesse.

Farvandskendskab er et Begreb, der som saa mange andre i de senere Aar har fristet en trist Tilværelse paa Skyggesiden, idet Kadetterne og de unge Søofficerer kun har ringe Lejlighed til Erhvervelse af Farvandskendskab i Praksis.

De tre Aar, i hvilke jeg har haft den Ære at sejle med "Marstrand" paa civil og militær Opmaaling samt Lodsmerkerevision i danske Farvande, har været en enestaaende Lejlighed til Opnaaelse af et grundigt Farvandskendskab, og det er min bestemte Opfattelse, at Betydningen af at føle sig virkelig fortrolig med de danske Farvande, som de tager sig ud fra Kommandobroen, ikke kan overvurderes.

Til Gengæld har jeg ogsaa den Opfattelse, at denne Betydning er blevet undervurderet, idet de senere Aars Søofficerer faktisk er meget daarligt stillet paa dette Omraade.

Hensigten med mit Indlæg i Aften er da ogsaa at slaa et Slag for den praktiske Uddannelse i Farvandskendskab.

Man maa nemlig skelne skarpt mellem praktisk og teoretisk Farvandskendskab.

Disse to Begreber forholder sig til hinanden som Sollyset til det kunstige Lys.

I Praksis ses Farvandet med alle dets Særkende-

tegn under en vandret Synsvinkel oplyst af Solens klare Lys.

I Teori<sup>en</sup> ses det samme under en lodret Synsvinkel paa et Skolebord i det Lys, Læreren læser skinne for sine Elever. Skønt dette Lys utvivlsomt er særdeles kraftigt, indeholder det dog ikke de Bestanddele, der som Sollyset faar det sete til at faa Liv og fæstne sig som Erindringer.

De Søofficerer, der har grundigt Farvandskendskab, vil sikkert indrømme, at der til Billedet af et bestemt Mærke, en Kystlinie, et Punkt, ofte er knyttet Erindringen om en eller anden Oplevelse, der uvilkaarligt bidrager til at bevare Billedet i Hukommelsen.

Teoretisk Farvandskendskab er selvfølgelig nødvendig og bør altid doceres før og eventuelt samtidig med den praktiske.

Men Teorien vil her let forme sig som en Slags Geografi-Undervisning med Opremsning af Stednavne uden nogen dybere Mening for Eleven.

Synet af et Søkort over et vist Farvand med tilhørende Kyster, Øer, Grunde og Puller er af stor Betydning, naar det straks fremkaldt Erindringen om, hvordan det samme tager sig ud fra Broen.

Har man aldrig været til Søs og altsaa udelukkende kender Farvandet fra Kort og Bøger, vil disse kun være af ringe Værdi den første Gang, man staar paa Broen og skal pejle til bestemte Punkter o.s.v.

Kan man derimod naa en saadan Fuldkommenhed i praktisk Farvandskendskab, at de nævnte Hjælpemidler kun betragtes som "Huskesedler", saaledes at et Blik i Kortet, Toningsbogen eller D.L. er tilstrækkeligt til Orientering, <sup>saar vil den Hjælper, hvis man har det i sig</sup> vil man i langt højere Grad kunne tillade sig at have Opmærksomheden henvendt paa de mange andre Opgaver, der kan paakvile en Søofficer paa Kommandobroen.

Dette gælder, hvad enten det drejer sig om

Chefen eller den yngste Løjtnant.

Man kan ikke overvurdere den Betydning, det har for en Chef at have Tillid til den Mæde, hvorpaa Vagtcheferne navigerer.

Sikker Assistance aflaster ham og tillader ham at koncentrere sig mere om det egentlig krigsmæssige saasom Signaler, Formationer, Skydning m.m.

Omvendt vil Utryghed for Navigeringen i højeste Grad indvirke paa hans Ro og Overblik over de militære Opgaver, ja i visse Tilfælde kan en saadan Distraktion være skæbnesvanger.

For Vagtchefen gælder det samme: Sikkerhed i Farvandskendskab giver sikker Navigering og dette igen mere Tid til at deltage i Udkig, Signalering o.s.v.

Praktisk Farvandskendskab er imidlertid noget, der kun kan erhverves paa Søen, enten som jeg selv har faaet det gennem Løsning af Opmaalings-, Mærkerevisions- eller lignende Opgaver, eller gennem en speciel Uddannelse.

Den første Metode er utvivlsomt den grundigste men til Gengæld langvarig og kommer kun faa til Gode.

Den anden Metode findes ikke i vor Marine.

Inden jeg gaar over til en Omtale af Uddannelsesspørgsmaalet, vil jeg gerne gaa lidt nærmere ind paa Begrebet praktisk Farvandskendskab.

Det vigtigste ved al praktisk Navigering er hurtig og nøjagtig Pladsbestemmelse; i Farvande som vore kan forholdsvis smaa Fejl være af afgørende Betydning og forårsage Ulykker eller store Forsinkelser.

Betingelsen for at kunne foretage sin Pladsbestemmelse hurtigt og nøjagtigt er, at man har fuldstændigt Kendskab til de Fikspunkter, man anvender hertil, idet der naturligvis her ganske ses bort fra al astronomisk Stedbestemmelse.

For den uøvede Iagttager af Kysten vil det i

mange Tilfælde være meget vanskeligt at være sikker paa, hvilken Kirke, Mølle eller Skorsten han pejler eller maaler til, og han vil derfor være tilbøjelig til at sætte Pladsen af, saaledes at den passer nogenlunde med Bestikket uden egentlig at være sig nogen Fejl bevidst. Fortsat Brug af et forkert Punkt vil nu kunne blive skæbnesvanger, idet Fejlen næppe vil blive opdaget, før man er kommet et godt Stykke frem, og der allerede er disponeret paa Grundlag af den første Pladsbestemmelse.

For den virkelig farvandskendte eksisterer dette Problem ikke, thi han kender alle brugbare Punkter fra forskellige Pejlinger og er i Stand til at bruge dem paa en saadan Maade, at Pejlinger eller Vinkelmaalinger ofte er overflødige. Han tager kendte Punkter overet; han ved, hvilke Mærker der viser klar af Grundene o.s.v.

Han ved erfaringsmæssigt, hvoreledes Strømmen sætter under særlige Vindforhold etc.

Han anvender i Virkeligheden Begrebet Tommelfingernavigation i dette Ords smukkeste Betydning, paa samme Maade som en Lods gør det.

Jeg kan nævne et enkelt selvcplevet Eksempel, der illustrerer bedre end lange Udviklinger:

"Marstrand" kom fra Ebeltoft og skulde N. fra ind i Kyholm Løb; det blev paa Vejen Regntykning med Kuling og betydelig Afdrift.

Den vagthavende Reserveløjtnant lod varsko, at han ikke kunde finde ud af, hvor han var. Jeg kom op og kunde intet Land se straks, men kort efter klarede det lidt op i S., og vi saa lidt af Landet, og jeg kendte straks Besser Udsigtstaarn med Omgivelser og saa, at vi omtrent havde Mærket, der leder S. paa til Løbet; vi drejede ind i dette og straks efter forsvandt Landet igen; vi havde imidlertid nu sikker Kurs og fik snart fat i Koste-

ne, hvorefter Resten gik af sig selv uden den mindste Forsinkelse.

Reserveløjtnanten havde ikke stor Chance for at orientere sig rigtigt, da han ikke tidligere havde set Mærket, og hvis han havde været alene, havde han maattet mindske, lodde, o.s.v. og derved spildt en Mængde Tid. Jeg selv havde set Mærket saa ofte, da vi havde haft Station der en Maaned paa foregaaende Togt og daglig benyttet det, hvorfor et flygtigt Blik i Toningsbogen var nok til Orientering.

Dette Eksempel, der er et blandt mange, jeg har oplevet, viser tydeligt den betryggende Sikkerhed grundigt Farvandskendskab giver og beviser tillige Nødvendigheden deraf; thi under Krigsforhold kan Forsinkelser være afgørende, og enhver Form for Usikkerhed giver Forsinkelser - ikke mindst naar det drejer sig om Navigering.

Jeg kan her citere en Udtalelse, som en Navigationslærer ved Søofficersskolen har ladet falde i en Samtale - hvor der dog - ligesom her - ikke var Kadetter til Stede! Han sagde noget lignende som: "Har en dansk Søofficer grundigt Farvandskendskab, kan han saamænd godt nøjes med Sætteskipper-eksamen."

Selv om denne Udtalelse ikke skal tages bogstaveligt, indeholder den dog en stor Sandhed.

Thi alle de Steflinier, de nuværende unge Søofficerer har taget i Atlanterhavet, og deres talløse Pejlinger til Nunatakker har ikke bragt dem et Skridt nærmere til Erhvervelsen af det betydningsfulde passive Vaaben, som Kendskabet til de danske Farvande er.

Jeg har mærket det og hørt udtale af adskillige at de føler sig daarligt stillet paa dette Omraade, og det vil maaske engang hævne sig.

Naar man yderligere ved, at udenlandske Mariner

lader deres unge Officerer uddanne systematisk i Dansk Farvandskendskab, synes det vel ikke unaturligt, at man reagerer.

Jeg har i Lillebælt N-lige Del set en Damper, hvis Bro var fyldt med unge Elever, der af en Officer tydeligvis blev undervist i Benyttelse af Mærker, Toningeringer m.m. over danske Farvande.

Det skal bemærkes, at Damperen førte tysk Orlogsflag.

Det er ligeledes almindeligt bekendt, at adskillige af den tyske Marines Sejlfartøjer besejler vore Sunde og Bælter hovedsagelig med Erhvervelse af Farvandskendskab for Øje; man kan ydermere gaa ud fra, at Undervisningen er grundig.

Jeg spørger derfor:

Er det under disse Forhold ikke er rimeligt ønske hos de unge Søofficerer, at de paa dette Omraade stilles i hvert Fald lige saa gunstigt som deres eventuelle Modstandere?

Bør vi ikke hurtigst muligt gaa ind for en systematisk og grundig Uddannelse i Farvandskendskab, Mærkesejlads, Krigsfyrsejlads, m.m., for derved at give vore Søofficerer et vigtigt, billigt og næsten uopslideligt Vaaben i Hænde?

Nu er det som bekendt væsentlig lettere at kritisere en given Tilstand end at forbedre den.

Jeg vil derfor i Korthed skitsere, hvorledes jeg kunde tænke mig Problemet løst:

Der indføres for de unge Søofficerer et obligatorisk Farvandskendskabskursus; jeg mener, dette Kursus skal afholdes efter Udnævnelsen til Søofficer, da selvstændig Vagt med tilhørende Ansvar i høj Grad styrker Interessen.

Der indledes i Land med en Repetition af Søkort, Mærkekort, Krigsfyr, Sejlhaandbøger etc.

Skønt det ikke her er Nyheder, der præsenteres, er det sikkert tidsbesparende at repetere alt dette



paa passende Maade umiddelbart før den praktiske Uddannelse.

Denne bør foregaa ombord i et dertil egnet Skib og ledes af en dertil egnet Søofficer.

Da der ikke stilles særlige Fordringer til Skibets Egenskaber udover et passende ringe Dybgaaende og Plads til Underbringelse, kan et saadant Togt ikke blive særlig kostbart.

Togtet bør være saa langt, at Eleverne kan faa noget virkeligt ud af det, hvilket antagelig vil sige ca. 4 Maaneder.

I Løbet af denne Tid vil man kunne give et ikke for stort Hold en grundig og varig Uddannelse, som sikkert rigelig vil være sin Pris værd.

Der er al mulig Grund til at antage, at et saadant Kursus kan paaregne Elevernes største Interesse.

Foruden et saadant skolemæssigt Kursus bør der skaffes Udkommando med Opmaalings-skibet i danske Farvande for saa mange som muligt af de yngste Søofficerer, idet de her har den bedst tænkelige Lejlighed til at sætte sig grundigt ind i vore Farvandes Beskaffenhed.

Paa de 3 Togter, jeg har sejlet med Opmaalings-skibet, har der været en Reservejøjtnant med Skibet, hvilket vil sige, at 3 unge Søljøjtninger er gaaet Glip af denne Uddannelse.

Dette skyldes selvfølgelig den almindelige Personelmangel, men det er dog et Spørgsmaal, om det ikke er mere hensigtsmæssigt at give Inspektions-skibene en Reserveofficer med og lade Udkommando i det hjemlige Opmaalings-skib komme en Linieofficer til Gode.

Ogsaa i Vagerinspektionsskibet kan de unge Søljøjtninger faa udmærket Farvandskendskab, hvilket jo ogsaa har været gammel Praksis.

At et grundigt Farvandskendskab er nødvendigt

hos de Søofficerer, der skal gøre Vagttjeneste i Isbryderne, er givet, og man maa her erindre, at denne Tjeneste ikke gerne skal betragtes som Uddannelse paa samme Maade som Tjenesten i Opmaalings-skibet og Vagerinspektionsskibet, idet Isbryder-tjenesten stiller meget store Krav til Farvandskendskabet og derfor kun kan bestrides af Personel, der kan betragtes som helbefarent paa dette Omraade, ikke mindst paa Grund af den meget vaagne Kritik, hvormed Søofficererne vil blive iagttaget af hele Handelsmarinen.

Jeg kan ikke slutte dette Indlæg uden at lægge et godt Ord ind for vore Krigsmærker og Krigsfyr.

Som bekendt har vi et udmærket System af Mærker og Krigsfyrlinier; det er et stort og kostbart Arbejde, der er nedlagt heri, og det koster Arbejde og Penge at holde Systemet til Dato.

Men een Ting synes man at være tilbøjelig til at overse: nemlig at hele Systemet er værdiløst, saafremt Personellet ikke er i Stand til at bruge det paa rette Maade.

Den, der mangler Farvandskendskab, kan ikke bruge Mærkekort og Toningsbog efter Hensigten: saaledes at han med disse Hjælpemidler navigerer med Hurtighed og Sikkerhed og uafhængig af Afmærkningen.

Den rette Brug af Mærkekort og Toningsbøger læres kun gennem Træning i Mærkesejlads, og en saadan finder kun undtagelsesvis Sted.

Unge Søløjtnanter har meddelt mig, at de i deres Kadettid aldrig har prøvet at benytte Mærkekort i Praksis og senere kun ved enkelte Lejligheder har set dem anvendt; ved disse Lejligheder var Chefen og de ældre Officerer paa Grund af manglende Rutine saa optaget af at finde Mærkerne, at de yngste ikke fik set eller lært meget.

Til Slut skal jeg blot sige, at jeg er ganske klar over, at vor Tid kræver mange tekniske Fag, og at disse kræver deres Tid, men en Søofficer er og bliver Nøvigatør, og naar han som saadan staar paa Broen i et hvilket som helst Skib, spørges der ikke, om han er Radioekspert, Gymnastiklærer, Artillerist, Geodæt, o.s.v.

Der spørges kun: "Kan du sejle?"

27

Ad Kaptajnløjtnant SAABYE: Nogle Bemærkninger vedrørende Uddannelsen  
i Farvandskandskab. Søe-Lieutenant-Selskabet, den 8. November 193

Bemærkninger fremsat af Kaptajnløjtnant SEEHUSEN.

Som Navigationslærer ved Søofficersskolen vil jeg gerne have Lov at takke Kaptajnløjtnant Saabye, fordi han har taget dette Problem op til Drøftelse; thi ogsaa mig forekommer det at være af en afgørende Betydning for en Søofficers praktiske Dygtighed, at Kendskab til de almindelige Navigationsregler udbygges med et indgaaende Kendskab til de Farvande, hvori hans Duelighed i givet Tilfælde skal ud for sin haardeste Belastning under alvorlige Forhold.

Staar man som Lærer i den teoretiske Farvandskendskab overfor Kadetterne søger man paa Grundlag af Den Danske Løds med sine Toningers og Sejlansvisninger og paa Grundlag af andre trykte Kilder at give Kadetterne et saa levende Billede som muligt af de danske Farvande. Men hvis denne Gennemgang ikke er baseret paa Lærerens personlige Kendskab til disse Farvande er det vanskeligt, at holde Elevernes Interesse fangen, og hvis ikke Kadetterne paa Øvelsestogterne bliver konfronterede med de Punkter og de Forhold, der om Vinteren har været Genstand for Omtale, bliver det hele let noget i Retning af en tør Oprensning og kommer til at ligne en almindelig Geografiundervisning, og det er Faget for vigtigt og for godt til.

Noget helt andet er, at Gennemgangen af de forskellige Farvande og Sejladsruter giver Læreren en kærkommen Lejlighed til at give mange Raad og Tips, som det maaske vil være vanskelig at faa puttet ind andre Steder i Undervisningen.

Imidlertid kan den teoretiske Form for Undervisningen i Farvandskendskab næppe ændres væsentlig. Den kan maaske suppleres med nogle Smalfilmsoptagelser af Sejlads i visse karakteristiske Mærker e.l., men nogen større Ændring troer jeg ikke mulig. Og det er heller ikke nødvendigt, for Undervisningen er baade uundværlig og effektiv i sin nuværende Form - med to Forudsætninger: den ene er den af mig allerede paapegede, nemlig Lærerens personlige Kendskab til Stoffet erhvervet gennem Selvsyn, og den anden



er at der gives Søofficeren rig Lejlighed til at faa noget ud af det teoretisk gennemgaaede ved Sejlads i Farvandene, og jeg vil gerne fuldt og helt gaa ind for det, af Foredragsholderen stillede Forslag om Oprettelsen af et særligt Kursus for yngre Officerer i Farvandskendskab om Bord i et Skib paa Togt i danske Farvande.

Om Ønskeligheden af dette Forslags Gennemførelse vil der imidlertid næppe herske ~~et~~ Spor Tvivl hos nogen Søofficer, men der vil antagelig alligevel blive rejst en Del Indvendinger mod enhver Form for dets praktiske Gennemførelse; og Indvendingerne vil vel antagelig blive de to storealvorlige: Mangel paa Tid og Mangel paa Penge.

Det forekommer mig dog, at dette Kendskab til de Farvande, hvori vi skal fremvise Resultatet af al vores anden Uddannelse, er en saa vigtig Ting, at man selv paa Bekostning af andre Ting maa gøre et alvorligt Forsøg paa Udførelsen af den af Kaptajn Løjtnant Saabye fremsatte Plan.

Jeg skal her komme med et Par Bemærkninger om, hvorledes jeg kunde tænke mig denne Udførelse.

Straks efter Uddannelsen <sup>mariner</sup> til Søofficer <sup>Søofficer</sup> bliver Søløjtnanterne nu uddannede til Observatorer ved Marinens Flyvevæsen. Skønt denne Uddannelse er særdeles ønskelig, forekommer det mig dog, at de tre Maaneder, der anvendes til den vilde blive mere effektive for Marinens Helhed ved at blive anvendt <sup>de uddannede</sup> til et Togt med det ene Formaal: at give ~~Skibets~~ Officerer <sup>de uddannede</sup> Lejlighed til at se de danske Farvande og sejle i de af Marinevæsenet udarbejdede Krigsmærker. Det vil antagelig næppe være muligt under en Mobilisering at afse yngre Søofficerer til Tjenesten som Observatorer, saa Formaalet med Uddannelsen paa denne Observatorskole kan, saa vidt jeg kan se, kun være at give efterhaanden alle Søofficerer et nyttigt - et særdeles nyttigt Indblik i de Forhold hvorunder der arbejdes i og ved et Luftfartøj. Dette Kendskab vil selvsagt være betydningsfuldt i mange Tilfælde for Træfning af Dispositioner under alle Forhold, hvorunder Luftstridskræfter ~~arbejder~~ medvirker. Men det mest iøjnefaldende Udbytte af dette Kursus er efter min Mening imidlertid den udmærkede Uddannelse i praktisk og teoretisk Vejrtjeneste.

Denne meteorologiske Uddannelse er saa vigtig og saa nyttig, at den paa ingen Maade maa gaa tabt - men den kan mindst lige saa godt gives om Bord i et Skib paa Tøgt som det foreslaaede. Jeg foreslaar altsaa den nuværende Observatorskole erstattet med et Tøgt i danske Farvande, men jeg vil dog gerne have Lov til med det samme at sige, at det ikke er fordi jeg anser Observatoruddannelsen for unyttig - slet ikke - men jeg anser blot Farvandskendskabet for endnu mere vigtigt og endnu mere paakrævet for hver eneste Søofficer.

Med Hensyn til Omkostningerne - altsaa Materiellet - saa vil jeg gerne foreslaaa, at det undersøgtes om ikke HEIMDAL var velegnet til dette Formaal. HEIMDAL vil normalt efter Afslutningen af Opmaalingsarbejdet i grønlandske Farvande være herhjemme i Slutningen af September Maaned - altsaa paa et Tidspunkt, hvor der vil være Personel til dette Tøgt. I HEIMDAL findes fortræffelige Arbejdsforhold: en stor Kommandobro, lukket Styrehus med extra Kortbord, Styregyde, Pejlgyre, SAL-Log, Ekkolod og Radiopejlstation. Endvidere findes det udmærkede Opmaalingsrum med et meget stort Arbejdsbord. Paa et saadant Tøgt vil der ikke være Brug for Intendant og Læge, hvorved der kan skaffes gode Lukafforhold til <sup>10</sup> Søofficerer foruden Chef og Næstkommanderende. Næstkommanderende skulde saa være en ved Flyvevæsenet gennemuddannet Meteorolog og skulde virke som Lærer og Vejleder i en nøje gennemført meteorologisk Tjeneste.

Naar hertil kommer, at HEIMDAL er et af Marinens allerbilligste Skibe at sejle med, saa forekommer det mig, at denne Udformning af Kaptajnlojtnant Saabyes Forslag fortjener en nøjere Gennemtanke. Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom paa, at jeg er klar over at den lille Messe i HEIMDAL vil være en Gene, men jeg mener, at den enkelte Mangel opvejes af de mange sjensynlige Fordele.

Navigationen er især i vore Farvande en saa betydelig Faktor, at den i givet Tilfælde maa betragtes som sideordne<sup>d</sup> med de egentlige Vaaben. Det er til ringe Nytte at have Kanoner og Torpedoer, hvis Usikkerhed i Sejlads forsinker eller endog forhindrer deres rettidige Indsats i en given Situation. Hvis De Herrer vilde prøve at tænke igennem, saa vil der sikkert for mange være Erindringen om en eller flere Øvelser eller et eller

flere Torpedoangreb, der gik i Skuddermudder eller dog blev stærkt forvanskede paa Grund af Usikkerhed i Navigationen og paa Grund af Chefens nødvendige Medvirken til andre Ting end de for Øvelsen vigtige. De danske Farvandes mange Vanskeligheder for den frie Sejlads bliver tit fremført - sidst af Kommandør Hammerich her i Selskabet i Tirsdags - disse Hindringer de skulde dog kun eksistere for Fremmede for os selv skulde de være en absolut Forbundsfejl. Farvandskendskabet er især herhjemme en uundværlig Ting. Sejladsen i indre dansk Farvand kræver i nok saa høj Grad Træning i dette Kendskab end Uddannelse i Navigationens Finesser, som hovedsagelig kun skal virke som Baggrund og hjælpe en til fuldt at udnytte det ved Selvsyn erhvervede Lokalkendskab.

Jeg vilde gerne til Slut gerne have Lov til at lægge et godt Ord ind for, at der ogsaa i mindre Fartøjer gives den vagthavende Officer saa gode Hjælpemidler som overhovedet muligt til at bestride sine Pligter som Navigator. Jeg tænker her paa Pejlanordninger i praktisk Udformning med gode Kikkerter - man kan som bekendt ikke engang tage en blot nogenlunde Retningsbestemmelse ved Polaris med de nuværende Hjælpemidler - ~~og det er da ellers en god gammel Kending fra den teoretiske Undervisning - Velanbragte Hovedkompasser - Parallellinealer, o.s.v.~~ Jeg drister mig endog til at foreslæe noget saa dyrt som en Gyro i Torpedobaade. En Gyro er ikke mere Luxus, den hører naturligt sammen med Ekkolod og SALlog og er nødvendig ligesom de for at drage den fulde Nytte af Torpedobaadernes Hastighed især under vanskeligt navigable Forhold og under de mange Manøvrer. Jeg kan jo ogsaa lige henwise til den uvurderlige Nytte en saadan Gyro vilde gøre under Torpedoildledelsen.

Jeg indrømmer at en Gyro er dyr og vejer meget, men ~~jeg~~ jeg indrømmer ikke at den er for dyr eller vejer for meget. ~~For~~ imidlertid ogsaa at foreslæe noget billigt kan jeg nævne en svag Dagslyspære over Kortbordet, den blander ikke meget og hjælper i høj Grad til at spare Sekraften til man atter kigger ud i ~~Natten.~~

Farvandskendskabet, praktiske Navigationsmidler og Øvelse i at benytte dem hurtigt og paa ringe Plads er lige saa vigtigt som noget andet og kun ved Erhvervelsen heraf kan den

unge Officer aflaste sin Chef for alt Sejladsen vedrørende  
og fuldt bestride denne sin Pligt som vagthavende Navigator,  
saaledes at Chefen trygt kan hellige sin Opmerksomhed paa de  
primære Kampopgaver.

*Plas mdt, beretning om en succesfuld, fælles  
aktion i den nye, fællesudrustning, hvor  
de beretninger, der er foretaget i forbindelse  
med den nye...*



Mine Herrer.

Idet jeg beklager ikke at kunne være til Sted i Aften, har jeg anmodet Selskabets Formand om at gøre Medlemmerne bekendt med følgende Indlæg vedrørende Aftenens Foredrag.

Jeg kan ganske slutte mig til det af Kaptajnløjtnanterne Saabye og Seehusen anførte om det ønskelige i, at de danske Søofficerer faar en saadan Uddannelse i praktisk Farvandskendskab, at de føler sig hjemme i vore Farvande. Den bedste Maade, hvorpaa denne Uddannelse kan gives, maa selvfølgelig være, at Officererne uddannes paa sædvanlige Togter i de forskellige Skibe og Fartøjer. Men maa nemlig gøre sig klart, at det ikke er nok, at man føler sig hjemme i Farvandene, men man maa ogsaa føle sig hjemme i sit Skib og lære at sejle det. Som et første Skridt i denne Retning kan Uddannelsen i de af Indlejerne omtalte "Skoleskibe" anbefales, men man maa ikke blive staaende herved, men gaa videre og stræbe henimod, at den samlede Flaade trænes op til at udnytte alle de Fordele, som vore Farvandes Natur giver den stedkendte.

Det rejste Spørgsmaal forekommer mig at være af vital Betydning for os alle, og det er mit Haab, at det vil møde Forstaaelse. Selvfølgelig har de fremkomne Indlæg deres svage Punkter, som kan kritiseres, men jeg haaber, at man ikke vil hæfte sig for meget herved, men anerkende den Ide, der ligger bagved.

Forudsætningen for at kunne bedømme, hvilket Materiel Flaaden skal sammensættes af, betinges af, hvorledes dette kan anvendes i vore Farvande, og et indgaaende praktisk Studium heraf vil her give et Fingerpeg, der for os er langt værdifuldere end nok saa indgaaende Studier af fremmede Stormægters taktiske og strategiske Overvejelser, der ingen Relation har til danske Farvande.



Løe Kommandør Selskabet  
8-11-1938

Kaptajnløjtnant Saabye har bedt mig om - i min Egenskab af fhv. Chef for Kadetskibet i 2 Aar - at udtale mig om hans Bemærkninger vedrørende Uddannelsen i Farvandskendskab, og jeg er gaaet ind paa det, da jeg, omend i Hovedsagen saa dog ikke i Enkelthederne er enig med Kaptajnløjtnanten.

Kadetternes Uddannelse i Farvandskendskab har i de sidste Aar - hvor Kadetterne har været udkommanderet med Inspektionskibet ved Grønland - kun kunnet blive meget ringe med Hensyn til de danske Farvande. I 1937 opholdt Skibet sig i ca. 10 Dage, i 1938 i ca. 3 Uger i danske Farvande. I 1937 foretoges Sejlads rundt om Sjælland og Fyen med Ingolf og en Minestryger, i 1938 opholdt Skibet sig det meste af Tiden paa Isefjorden for Torpedoskydning fra Torpedestationen og Skytteprøveskydninger fra Ingolf, og da Pinsen faldt i Tidsrummet for Skibets Ophold i danske Farvande, kunde man kun raade over 5 Dage til egentlig Farvandssejlads. Selv om Kadetterne begge Aar blev fordelt i baade Ingolf og Minestrygeren, kunde der saaledes ikke blive Tid til at erhverve noget egentligt Kendskab til Farvandene i dette Ords egentlige Forstand.

Farvandskendskab er jo nemlig ikke alene, at man kender Kysterne og Punkter og Mærker i Land, men nok saa meget at man kender Strøm-, Dybde- og Bundforhold, hvilke kun læres gennem Erfaring, selv om man nok af Farvandsbeskrivelser og Søkort kan faa nogen Kundskab derom. Og selv om man i Kadetskibet har gjort, hvad der kunde gøres i Retning af samtidig teoretisk og praktisk Undervisning i Farvandskendskab, er det klart, at en enkelt Gennemsejling af et Farvand ikke giver tilstrækkelig Erfaring.

Under Sejladsen til og fra Grønland har Kadetterne faaet Lejlighed til den nødtørftigste Øvelse i astronomiske Observationer. Rejsen varer ca. 9 Dage, og 18 Dage om Aaret kan formentlig ikke siges at være overdrevent megen Tid til denne Disciplin, navnlig naar man tager i Betragt-

ning, at der ofte gaar flere Dage uden Lejlighed til Observationer paa Grund af daarligt Vejr.

Under Opholdet ved Grønland foregaar Sejladsen udenskers oftest i Taage, og indenskers er terrestriske Observationer paa Grund af Kortenes Unøjagtighed som Regel illusoriske, her maa man saa godt som udelukkende sejle paa sit Farvandskendskab.

Det vil af det her fremførte formentlig fremgaa, at Kadetternes og nysudnævnte Søofficerers Kendskab til de egentlige danske Farvande efter de senere Aars Togter kun kan være minimale, og at deres Øvelse i saavel astronomiske som terrestriske Observationer kun dækker de mest beskedne Krav.

Jeg er derfor ganske enig med Kaptajnløjtnant Saabye, at der savnes Erfaring - d.v.s. Farvandskendskab - hos de unge Søofficerer.

Men jeg er ikke enig med Kaptajnløjtnanten, naar han mener at kunne raade Bød paa Skaden ved Indførelse af obligatoriske Farvandskendskabskursus, idet saadanne efter min Mening kun kan blive en mager Erstatning for det, der egentlig er Brug for. Et Kursus giver ikke samme Udbytte, som naar man sejler under eget Ansvar. Af Deltagerne kan kun een ad Gangen have Ansvaret. For de øvrige bliver det mere eller mindre Lystsejlad, og selv om de vel ikke helt kan undgaa at lære noget, bliver Udbyttet sikkert ikke Omkostningerne værd.

Det Søofficieren skal kunne i danske Farvande er: Orlogssejlad - Mørkesejlad - Blindsejlad.

Til denne Form for Sejlads har man kun i mindre Grad Brug for Kendskab til Punkter i Land, - som ikke kan ses om Natten og i Taage - eller til Fyr, der er slukket, eller Vagere, der er fjernet.

Man har ik højere Grad Brug for Øvelse i Krigsfyresejlad - som kun kan indøves under Eskadretogter, da der skal sættes et stort Apparat i Gang hver Gang - og for Øvelse i Blindsejlad; og af Farvandskendskab har man



hovedsagelig Brug for Erfaringer med Hensyn til Strømmen og Dybdekurverne, men selvfølgelig er det ogsaa til stor Gavn, at man kender Farvandene.

Det vigtigste ved al Navigering er at føre nøjagtigt Bestik, dette kan ikke indprentes for kraftigt. Terrestriske Observationer kommer i anden Linie. Et godt Kompas (Gyro) - et godt Led (Ekko) - Kendskab til Hastigheden over Grunden og et Uhr er de vigtigste Faktorer til at skabe sikker Navigering. Det er forbløffende saa sikkert man kan sejle paa Kurs, Tid og Omdrejninger. Dette vil Torpedobaadschefer kunne bekræfte. Og jo større ens Hastighed er, des sikrere er Navigationen, da Afdriften paa Grund af Strøm og Vind samtidig formindskes. Men man skal selvfølgelig være vaagen og passe sit Bestik med minutiøs Omhu.

En efter min Mening ganske fortræffelig Metode til at lære de unge Officerer Navigering har man i den saakaldte Blindsejlad, som i de senere Aar har været praktiseret i Torpedobaadene. Et Par Officerer anbringes med Kort og Stopuhr i Kahytten, hvorfra de pr. Telefon dirigerer Sejladsen, medens Chefen paa Breen giver de Oplysninger om hvad man kan under de supponerede Sigbarhedsforhold kan vente at høre og se samtidig med, at han er klar til at gribe ind, hvis de fra Kahytten beordrede Manøvrer eller Kurser skulde medføre Risiko for Kollision eller Grundstødning. Jeg kan ikke noksom anbefale <sup>at</sup> denne Form for Træning i Sejladse anvendes, saa snart Tid og Lejlighed gives. Den giver baade øvelse i Bestikføring, Kendskab til Farvandenens Dybdeforhold og Strømforhold, og man lærer af Søkortene at kunne slutte sig til, hvorledes Strømmen løber. Hvor Dybdekurverne i Kortet ligger tæt ved hinanden, løber Strømmen jo som Regel stærkest og langs med disse, ligesom man i et Vejrkort af Isobarernes Retning og af Afstanden mellem disse kan slutte sig til Vindens Retning og Hastighed.

Egentlig Farvandskendskab læres bedst i Opmaa-

*2. Tilværelse  
indførelse af de  
M*

lingsskibene, i Vagerdamperen og last but not least i Mineskibe og Minestrygere. Intet Steds faar man større Erfaring med Hensyn til Farvandene og deres særlige Karakter end netop i Minefartøjerne, og gennem Arbejdet med Minerne, særlig deres Optagning, bliver man fortrolig med Søen paa en ganske anderledes grundig og varig Maade end ved Sejlads med hvilken som helst anden Slags Skibe og Fartøjer. Det maa derfor anbefales paa det kraftigste, at saa mange unge Søofficerer, som muligt faar Udkommando med Mineskibsdivisionens Skibe og Baade, og bedst vilde det være om de alle kunde faa et Sommer- eller Vintertogt i denne Division, saa kort Tid som muligt efter deres Udnævnelse til Officerer.

Det indgaaende Kendskab til vore Farvande, til Pladsbestemmelse og Anvendelse af Mærker, som de herigennem vilde opnaa, vilde være til stor Gavn under Heres senere Udkommandoer med Flaadens øvrige Skibe og Baade, ligesom de i Tilgift vilde faa en haardt tiltrængt Øvelse i Manøvrering, som de, som Forholdene er i Øjeblikket, nu ofte maa vente paa i Mange Aar,

Saa vil jeg ogsaa gerne staa til Lyd for en hyppigere Anvendelse af vore Mærkekort. I mange Skibe benyttes de kun sjældent - der maa jo ikke navigeres i dem, det er besværligt at skulde hente dem hos Chefen, og de kedelige Blyklemmer, som skal sættes paa hver Gang, afskrækker mindre energiske Naturer. Efter min Mening burde vi altid benytte Mærkekortene til almindelig Navigering dels for at være fortrolig med dem - de er jo vanskeligere at se i end almindelige Søkort- og dels for at være fortrolig med Mærkerne, ikke saadan at forstaa, at disse skulde kunne huskes - det er det eneste man ikke maa med et Mærke - men man skal vide, hvor der er Begrænsningsmærker for det paagældende Skibs Sejlads, saa at man ikke hver Gang skal til at studere Kortet fra ny.

For Kadetterne maa Kuttersejlads under Officers Ledelse anbefales - for den Sags Skyld ogsaa uden Officer, og navnlig i de Farvande som kan benyttes af Flaadens mindre Fartøjer som Genveje og Smuthuller. Herligger en Opgave for Søoffi-

cerssekolen, som bør sørge for at Sejladserne efterhaanden kommer til at foregaa i alle de Farvandsafsnit, som har særlig militær Interesse og ikke alene de danske, men ogsaa de til disse grænsende Farvande. En planmæssig Besejling vil sikkert være af Betydning,

Til Slut vil jeg gerne paatale et Par af Kaptajnløjtnantens Udtalelser.

Han sagde, at naar man udelukkende kender Farvandet fra Kort og Bøger, vil disse kun være af ringe Værdi den første Gang, man staar paa Broen og skal pejle til bestemte Punkter. Jeg vil dog tillade mig at paastaa, at Kort og Bøger netop har størst Værdi første Gang, man kommer et Sted, senere hen gør Erfaringen dem mere eller mindre overflødige.

Saa omtalte han de tallose Pejlinger til Nunatakker. Her kan jeg kun følge ham, hvis han med tallose mener Chiffret Nul, thi mig bekendt er der ikke i Ingolf nogensinde pejlet til Nunatakkerne, der som bekendt ligger inde paa Indlandsisen.

Jeg vil slutte med en Tak til Kaptajn  
Løjtnant Saabye fordi han har taget  
Slutten af til Diskussion. Vi er  
efterhaanden alle blevet Teknikere i  
en saa høj Grad, at det kan være  
svært at blive mindet om, at man  
for at kunne bruge Teknikken først  
og fremmest maa kunne sejle.

St. Andersen.



Med Hensyn til Kommandørkaptajnens Indvendinger mod at oprette et Kursus i Farvandskendsløb, mener jeg fremdeles, at et saadant vil afhjælpe et stort Savn. Ganske vist vil ikke alle Elever paa een Gang kunne have Ansvaret, men uden dette Kursus, har det jo netop vist sig, at slet ingen eller yderst faa af de unge Søofficerer har faaet dette Ansvar paalagt og altsaa heller ikke faaet de fornødne Erfaringer.

Har man derimod et Hold samlet med det særlige Formaal, at uddanne det i i Farvandskendskab, kan man jo indøve Mærkesejlads, Krigsfyrsejlads og i det hele taget enhver Form for Orlogssejlads.

Med Hensyn til Krigsfyrsejlads vil man fra Kystdefensionens Side være meget interesseret i, at Komplexerne gennemsejles efter nærmere Aftale, idet man herved faar Materiellet prøvet og Personellet indøvet.

Om Eleverne vil betragte Togtet som Lystsejlads er for en stor Del afhængigt af den Maade hvorpaa Øvelserne ledes.

Hvis man for Eks. ligesom under Mærkerevision lader tage Vinkelpladser, der afsættes i Arbejdskort, bringes Eleverne ubevist til at orientere sig og gøre sig klart, hvilke Punkter de skal benytte, eller kan lærer dem at kende, o.s.v.

Det vil altid være relativt, hvilket Udbytte Togtet kan give hver enkelt, men rigtigt tilrettelagt og ledet, tror jeg stadigvæk, at en saadan Uddannelse vil betale sig.

Kommandørkaptajnen anholder min Udtalelse om, at naar man kun kender Farvandet fra Kort og Bøger, vil disse kun være af ringe Værdi, første Gang man skal sejle eller maale, idet Kommandørkaptajnen mener, at første Gang har disse Hjælpe midler størst Værdi, senere bliver mere eller mindre overflødige.

Jeg kunde antageligt i Stedet for "ringe" Værdi have sagt "ikke sin fulde" Værdi; jeg vil indrømme, at den første Gang man navigerer et Sted, er det Tidspunkt, hvor man har mest Brug for Hjælpe midlerne, men til Gengæld ogsaa det Tidspunkt, hvor Chancen for at bruge den forkert er Maximum.

Efterhaanden som Fartøjskendskaben vokser, bliver Hjælpe midlerne til "Huskersedler", men aldrig overflødige, da man - som ogsaa

antydnet af Kommandørkaptajnen - ikke maa basere sig paa Hukommelsen alene.

Endelig har jeg i et øjeblikks Svaghed benyttet Ordet Nunatakker; denne lille Synd bliver paa tilintegørende Maade blottet for enhver, og jeg anmoder herved om Kommandørkaptajnens og Selskabets Absolution. Som en spagfærdig Undskyldning kan jeg anføre, at jeg synes "Nanutakker" er saadant et smukt og malende Ord, hvorimod for Eks. "Takker" ikke lyder nær saa pent.