

FÖRESKRIFTER
FÖR SIGNALERING

M. M.

UTFÖRANDE SÄRTRYCK UR
INTERNATIONELL SIGNALBOK

1931

MED SENARE VIDTAGNA RÄTTELSE

FÖRESKRIFTER FÖR SIGNALERING

JÄMTE

TABELLER ÖVER BRÅDSKANDE OCH VIKTIGA
OPTISKA SIGNALER M. M.

UTGÖRANDE SÄRTRYCK UR

INTERNATIONELL SIGNALBOK

1931

MED SENARE VIDTAGNA RÄTTELSE



ENLIGT KUNGL. MAJ:TS UPFDRAG ÖVERSATT OCH REDIGERAD
GENOM FÖRSORG AV
KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM OCH CHEFEN FÖR MARINSTÄBEN

1931 års upplaga av den internationella signalboken träder i kraft från och med den 1 januari 1934. Med utgången av år 1933 upphör 1902 års upplaga av den internationella signalboken jämte till densamma hörande supplement att gälla.

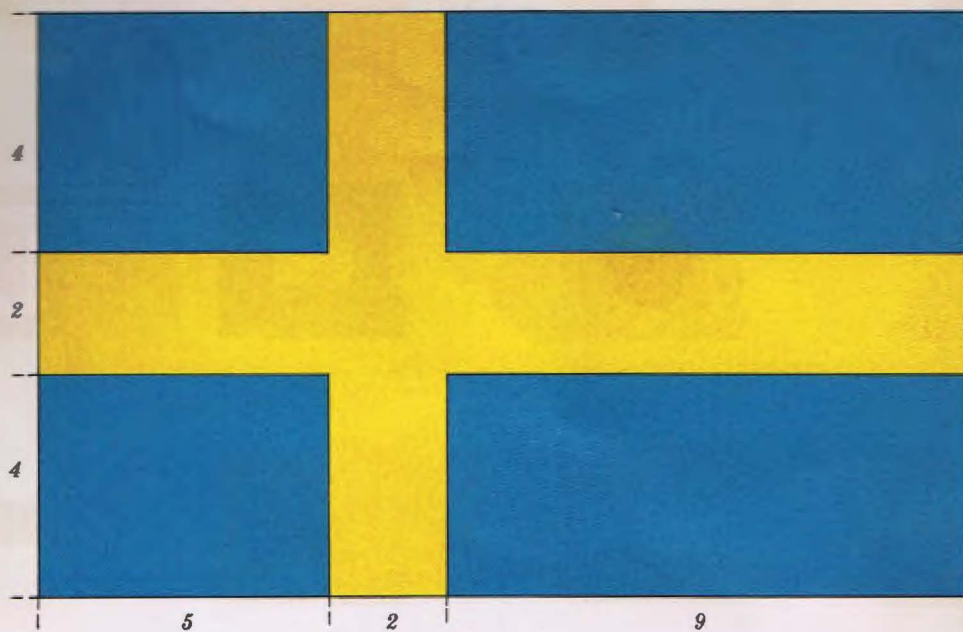
Med den 1 januari 1934 träda även de i art. O:41 omnämnda signalbokstexterna (genkänningssignalerna) i kraft.

Upptäckta tryckfel i denna signalbok böra ofördröjligen anmälas till Kungl. Kommerskollegium, Sjöfartsbyrån, postadress Stockholm 2 eller till Chefen för Marinstaben, postadress Stockholm 7.

TRYCKT HOS VICTOR PETTERSONS BOKINDUSTRI AKTIEBOLAG

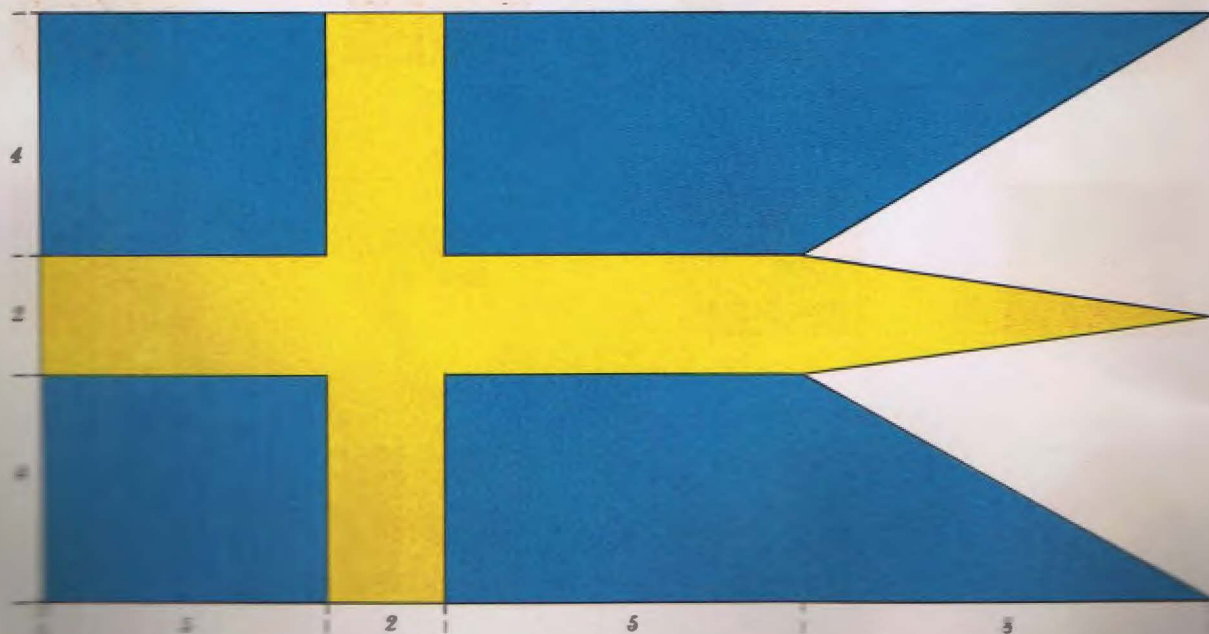
STOCKHOLM 1953

RIKETS FLAGGA



h:l = 10:16

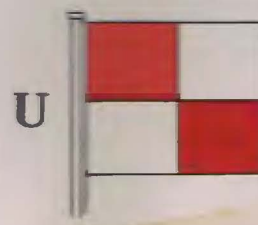
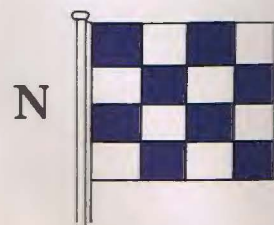
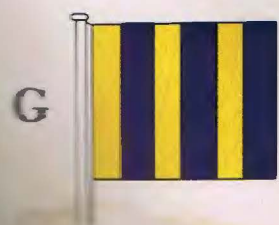
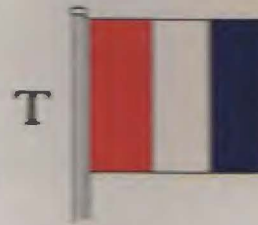
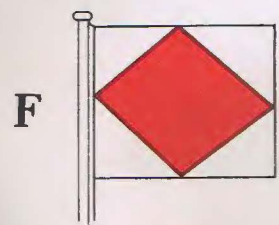
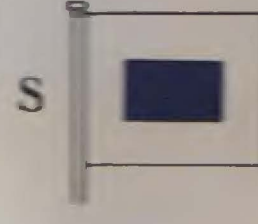
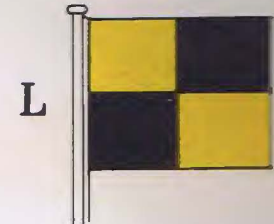
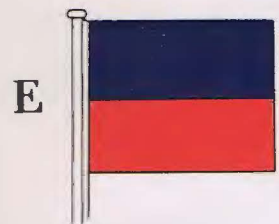
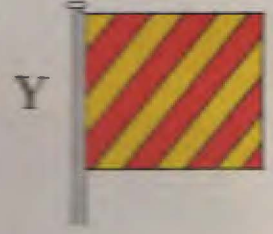
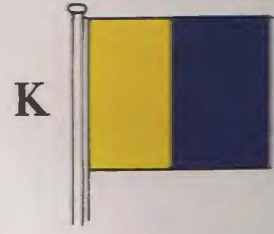
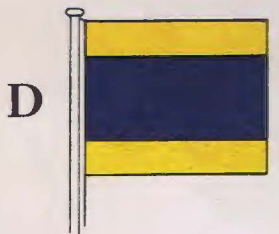
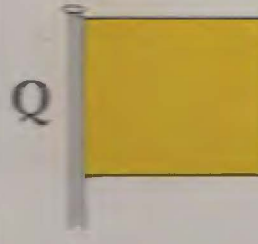
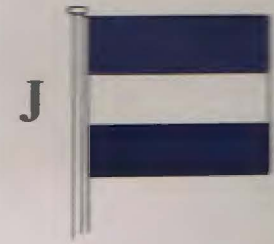
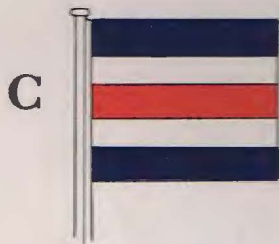
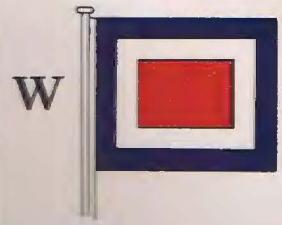
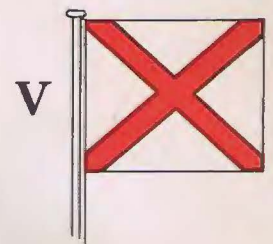
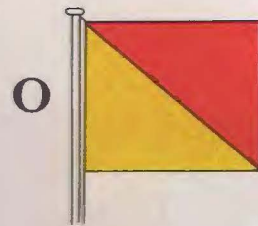
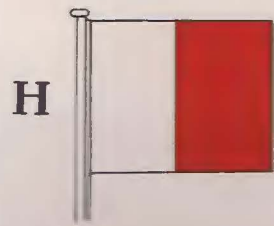
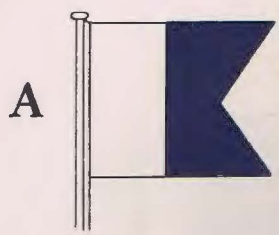
NATIONAL- OCH HANDELSFLAGGA



h:l = 10:20

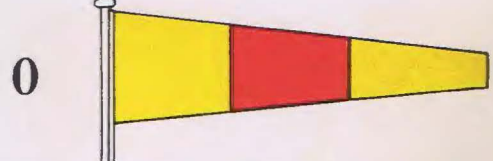
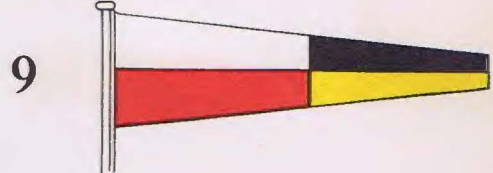
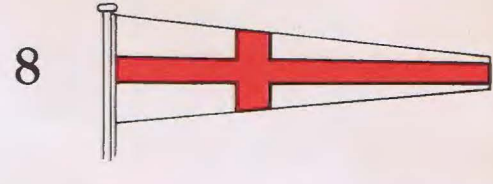
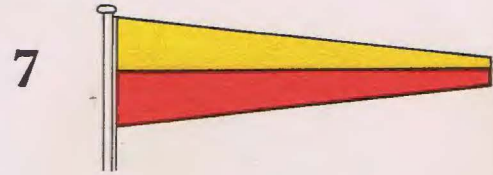
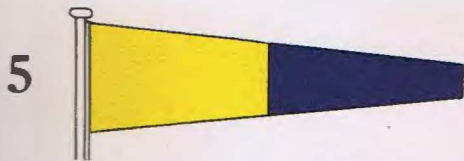
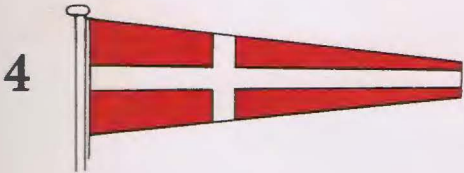
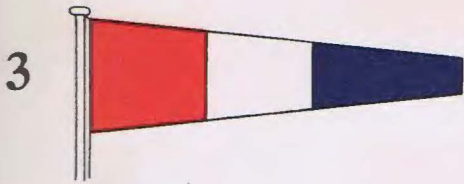
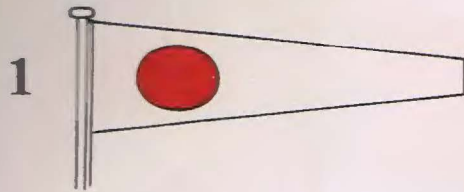
ÖRLOGSFLAGGA
(ÖRLOGSGÖS)

BOKSTAVSFLAGGOR



FLAGGOR

SIFFERVIMPLAR

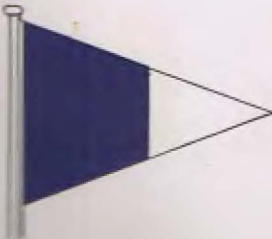


LIKHETSTECKEN

FÖRSTA
LIKHETSTECKEN



ANDRA
LIKHETSTECKEN



TREDJE
LIKHETSTECKEN



SVARSVIMPEL



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

RIKETS FLAGGA

INTERNATIONELLA SIGNALSYSTEMETS SIGNALFLAGGOR

	Sid.
Den internationella signalbokens uppkomst och utveckling ..	1
Signalbokens uppställning och användning	3
Föreskrifter för optisk signalering.....	12
I. Förklaring på använda benämningar	12
II. Signaleringsmetoder.....	13
III. Allmänna föreskrifter	14
IV. Signalering med signalflaggor	20
V. Morsesignalering	23
VI. Ljusmorsering	26
VII. Ljudmorsering	32
VIII. Semaforering.....	33
Föreskrifter för radiosignalering.....	36
Brådskande och viktiga signaler	38
En-ställiga signaler.....	38
Två-ställiga signaler	39

DEN INTERNATIONELLA SIGNALBOKENS UPPKOMST OCH UTVECKLING

Signalböcker för handelsmaritimt bruk ha sedan början av 1800-talet utgivits av ett antal författare i olika länder. Den mest bekanta bland tidigare sådana signalböcker är kapten Marryats (engelsk; första upplagan utkom 1817), vilken så småningom kom att användas av fartyg tillhörande flera nationer och vilken kan anses vara den första signalbok, som fick internationell tillämpning. I kapten Marryats signalbok användes, förutom »Union Jack», 15 signalflaggor. Codegrupperna i denna signalbok voro siffergrupper med högst fyra (inbördes olika) tecken i varje grupp; antalet tillgängliga grupper utgjorde c:a 9 000 st. Då detta antal var otillräckligt, kompletterades signalboken med tabeller, vilka möjliggjorde att samma siffergrupp kunde användas med flera olika betydelser. Ett särskilt signaltecken hissades över varje siffergrupp för att angiva i vilken tabell, signalen skulle avläsas.

Marryats signalbok blev givetvis så småningom föråldrad, varjämte den visade sig vara föga lämpad för verkligt internationell användning. År 1855 tillsattes därför av Board of Trade en kommitté för att uppgöra en för internationellt bruk bättre lämpad signalbok, och påföljande år framlades ett förslag till en dylik bok, vilken medgav användandet av 70 000 olika signaler. Denna signalbok var, liksom Marryats, utslutande avsedd för signalering med signalflaggor. Signalflaggorna, vilka här erhöles bokstavsbenämning, hade i antal utökats till 18 och representerade alfabetets konsonanter utom X och Z. Denna signalbok, som utgavs 1857, kom till användning hos de flesta sjöfarande nationer och översattes till ett antal olika språk. Den första svenska översättningen, den »Kommersiella signal-coden», utkom 1872. En kompletterad och reviderad upplaga av densamma utkom 1886 under namn av »Internationella Signalboken».

Teknikens utveckling — bland annat ångans alltmer dominerande ställning såsom drivmedel för fartyg — krävde efter en del år en överarbetning av denna signalbok, och 1887 tillsattes av Board of Trade en ny kommitté, som 1889 ingav sitt förslag. Detta genomgick därefter en grundlig bearbetning, och den planerade signalboken utkom först 1897. Denna signalbok var, liksom sin föregångare, avsedd för signalering med signalflaggor, men man hade även i viss, fast mycket begränsad, utsträckning inryckt föreskrifter beträffande morsesignalering, signalering med avståndstecken samt semaforering. Antalet signalflaggor uppgick här till 26, en för varje bokstav i det internationellt tillämpade alfabetet, jämte en svarsvimpel. Genom ökningen i antalet signalflaggor kunde med denna code viktigare signaler sammanställas av en eller två flaggor, övriga allmänna signaler av tre flaggor, under det att fyrställiga signaler avsågos för geografiska signaler samt för fartygens signalbokstäver (igenkännings-signaler). Den svenska upplagan utkom 1902, vartill kommo tre supplement av år 1913, 1919 och 1929.

Denna internationella signalbok sattes på mycket hårda prov under världskriget 1914—18, då fartyg av skilda nationaliteter i långt större utsträckning, än vad tidigare varit fallet, måste utväxla meddelanden med varandra. Signalboken uppfyllde dock icke alla på densamma ställda krav. Den befanns icke vara tillräckligt internationellt användbar, ty när man sammanställde codemeddelanden ord för ord efter ett lands signalbok och därefter skulle tolka desamma efter ett annat lands översättning av samma bok, inträffade det minst lika ofta, att meddelanden tolkades fel, som att de tolkades rätt. Därtill kom, att 1897 års signalbok ingalunda motsvarade teknikens ståndpunkt vid tiden för världskriget. För att belysa detta förhållande torde det vara nog att framhålla, hurusom under perioden 1897—1908 tillkommit bl. a. ett nytt signalmedel, radion, och ett nytt trafikmedel, flygväsendet, båda av den natur, att vissa hänsyn måste tagas till dem i en internationell signalbok.

Förarbeten till en ny upplaga av den internationella signalboken upptogs därför av britiska myndigheter kort efter kriget, och vid den internationella radiotelegrafkonferensen i Washington år 1907 framlades ett förslag till riktlinjer för en ny signalbok. Efter en överarbetning av det engelska förslaget beslöts vid denna konferens, att en ny signalbok skulle utgivas. För att undvika de spökliga sväng-

heter, som vidlådigt de äldre internationella signalböckerna, beslöts, att vid utarbetandet av den nya hänsyn samtidigt skulle tagas till flera språk, och man bestämde, att — ehuru engelska språket borde vara grundspråket — utarbetandet jämväl skulle ske på tyska, franska, italienska, spanska, japanska samt ett skandinaviskt språk. De skandinaviska ländernas regeringar enade sig sedermera om att detta skandinaviska språk skulle vara norska. En redaktionskommitté sammanträdde i London 1928 och avslutade sitt arbete med coden i december 1930, varefter den engelska upplagan utkom 1932 och övriga av ovan angivna länders upplagor 1933.

Den engelska upplagan omfattar *två delar*, del I avsedd för optisk signalering och del II avsedd för radiosignalering. Uppdelandet av signalboken i två delar var närmast förestavat därav, att man önskade, att de codegrupper, som ingå i radiodelen, skulle utesluta risk för felsignalering, varför dessa codegrupper måste vara »självkontrollerande» (se sid. 52), varjämte man vid radiosignalering utan olägenhet kunde använda codegrupper av relativt stor längd och sålunda förfogade över ett flertal olika sådana grupper, under det att man för vanliga optiska signaler icke önskade codegrupper, innehållande fler än tre tecken. Antalet för optisk signalering tillgängliga signaler blev på grund härav begränsat, varför den optiska delen måste innehålla färre signaler än radiodelen; vid redigerandet av signalboken kommo den optiska delens signaltexter att närmast gestalta sig som ett utdrag av radiodelens.

De huvudsakliga systemförändringar, som vidtagits i *den optiska delen* i jämförelse med 1897 års internationella signalbok, äro:

a) morsesignalering har ställts i jämbredd med signalflaggsignalering; klarare bestämmelser ha utfärdats för semaforering; signalering med avståndstecken har utgått;

b) signalflaggornas antal har utökats genom tillkomsten av 10 siffervimplar och tre likhetstecken. Genom införandet av siffertecken blir signalering av siffertal, tid, latitud och longitud, kurser m. m. förenklad, ty man behöver ej såsom förut använda bokstavsgrupper för att ange dessa siffror. Genom införandet av de tre likhetstecknen har man gjort det möjligt att även vid signalflaggsignalering framställa vilken två-, tre- eller fyrställig kombination som helst med användande av endast ett ställ signalflaggor; samt

c) signalbokstäverna (igenkänningssignaler) för fartyg hava standardiserats, så att ett fartygs optiska signalbokstäver äro desamma som dess anropssignal för radiosignalering.

Vägnande skäl hava talat för att en särskild del av den internationella signalboken avses för *radiosignalering*. Ett meddelande, avfattat på klart språk, kräver för sin signalering väsentligt mycket längre tid, än om det avfattas på code, varjämte en felexpediering av en enda bokstav i ett meddelande på klart språk kan bli ödesdiger för hela meddelandet; coden utesluter eller förminskar i hög grad denna risk. Kommunikation på klart språk kan icke äga rum mellan två fartyg, som äro av olika nationalitet och ej behärska varandras språk eller något gemensamt språk; en code möjliggör sådan kommunikation. I radiocoden har med biträde av Office International d'Hygiène Publique kunnat inrymmas en *medicinsk del*, innefattande även signaler rörande karantänsförhållanden. Genom denna del kunna läkare-råd till fartyg på havet i väsentlig grad underlättas.

Den internationella signalboken, enkannerligen dess radiodel, är i första hand avsedd för fartyg, luftfartyg samt myndigheter i land (hamn- och karantänsmyndigheter, rederier, agenter m. fl.). Den är således icke avsedd att konkurrera med eller ersätta andra nu använda handelscoder; dock har ett antal signaler upptagits i densamma, vilka kunna tänkas vara användbara för redare, agenter, varv m. fl. vid sådana tillfällen, då andra brukliga coder icke lämpa sig för användning.

Den redaktionskommitté, som i London utarbetade nu föreliggande upplaga av den internationella signalboken, skall enligt ett vid den internationella telegrafkonferensen i Madrid år 1932 träffat beslut icke upplösas, utan kan kommittén, när så erfordras, ånyo sammankallas för att besluta angående sådana tillägg till eller ändringar i signalboken, som kunna visa sig erforderliga. Förslag i sådana ämnen insändas av svenska förslagsställare till Kommerskollegium eller Chefen för Maritimen.

SIGNALBOKENS UPPSTÄLLNING OCH ANVÄNDNING

Mom. 1. Som tidigare anförts, är den engelska upplagan av signalboken delad i två delar, av vilka del I är avsedd för optisk signalering och del II för radiosignalering. De i del I använda signaltexterna utgöra ett (av antalet tillgängliga codegrupper betingat) utdrag av signaltexterna i del II. För att reducera de med framställandet och anskaffandet förknippade kostnaderna ha i den svenska upplagan dessa båda delar sammanslagits till en volym, vilket har kunnat ske genom att vid varje signaltext angivits två codegrupper (där två sådana finnas), den första avsedd för optisk signalering och den andra avsedd för radiosignalering; samtliga för optisk signalering avsedda codegrupper äro tryckta med halvfet stil (t. ex. GFD), under det att de för radiosignalering avsedda codegrupperna tryckts med versaler (t. ex. EMWIH).

Mom. 2. I denna signalbok förekomma en-, två-, tre-, fyr- och femställiga codegrupper; i code-meddelanden enligt denna signalbok kunna därjämte förekomma fartygs och luftfartygs signalbokstäver (igenkänningssignaler) (se art. O: 41), vilka senare hämtas ur vederbörliga förteckningar över sådana signaler.

En-ställiga codegrupper (enkla bokstäver) äro avsedda för optisk signalering; mycket brådskande eller mycket allmänna signaltexter hava tilldelats sådana codegrupper.

Två-ställiga codegrupper (två bokstäver) äro avsedda för optisk signalering; brådskande eller allmänna signaltexter, särskilt signaler angående nöd och signaler angående manöver, hava tilldelats sådana codegrupper.

Tre-ställiga codegrupper (tre bokstäver) äro avsedda för optisk signalering; dessa codegrupper utgöra huvuddelen av de för sådan signalering avsedda signalerna.

Fyr-ställiga codegrupper (fyra bokstäver), börjande med bokstaven A, äro avsedda för den geografiska codens optiska del.

Återstående fyrställiga signaler tillhöra icke denna code utan bilda signalbokstäver (igenkännings-signaler) för fartyg m. m. De återfinnas i vederbörlig förteckning över sådana signaler. (Jämför tabellen å sid. 15—16.) Där sådana signalbokstäver (i exemplen) omnämns i denna bok, hava de tryckts med versaler (t. ex. SDBA).

Fem-ställiga codegrupper (fem bokstäver) äro avsedda för radiosignalering; *alla* för radiosignalering enligt denna signalbok avsedda codegrupper äro femställiga.

Siffergrupper kunna förekomma såväl inuti optiska meddelanden (se art. O: 46—64) som inuti radiomeddelanden (se art. R: 2—13). Siffertal, vilka i samma grupp föregås av en bokstav, kunna endast förekomma i optiska meddelanden (se art. O: 51—63).

Mom. 3. Den engelska upplagan av den internationella signalboken har anordnats så, att samma tabell är användbar såväl vid mottagning (tydning) av codegrupper som vid sändning (överförande till code av klartext). Man har nämligen i densamma kunnat gruppera såväl codegrupperna som huvudorden i systematisk (bokstavs-) ordning. En sådan anordning är dock möjlig endast på ett språk, varför det på alla andra språk än engelska varit nödvändigt att uppställa den internationella signalboken i två avdelningar, av vilka den ena, *mottagningscoden*, är avsedd att användas vid mottagning av signaler och har codegrupperna ordnade i bokstavsordning (en- och tvåställiga grupper före tre-ställiga), under det att den andra, *sändningscoden*, är avsedd att användas vid sändning av signaler och har signaltexterna grupperade kring sina huvudord, vilka senare äro ordnade i bokstavsordning.

I en del fall har dock samma signaltabell kunnat användas såsom såväl sändnings- som mottagnings-code, nämligen i fråga om Riktningar, Standard-tider, Modellverb, Skiljetecken m. m., Siffertal m. m., Medicinsk code, Japanska bokstäver och Geografisk code.

På grund av den engelska upplagens uppställning ha vissa omkastningar i bokstavsordningen blivit nödvändiga, varom närmare uppgift erhålles dels i registret och dels i form av hänvisning på veder-

börliga platser. Ett fåtal smärre omkastningar av de optiska grupperna förekomma även, vilka äro motiverade av önskemålet att i första hand söka bibehålla bokstavsordningen mellan radiocode-grupperna.

Mom. 4. Där vid en viss signaltext i sändningscoden motsvarande codegrupp antingen för optisk signalering eller för radiosignalering saknas, ha streck införts i stället för codegrupp. Även i mottagningscoden ha streck införts för att angiva, att codegrupp, tillhörande den ifrågakvarande platsen i bokstavsserien av codegrupper, saknas.

Detta utesluter icke, att codegrupp för ifrågakvarande signaltext återfinnes på annan plats. Så återfinner man i mottagningscoden, t. ex. vid codegruppen ACCRA, ett streck i kolumnen för optiska codegrupper, men söker man i sändningscoden under huvudordet *övergiva*, finner man, att den optiska codegrupp, som motsvarar signaltexten »Ämnar Ni övergiva Ert fartyg», är AK. (Samma codegrupp återfinnes även i den tvåställiga optiska coden). Likaledes finner man i sändningscoden (jämför strecket bredvid den optiska codegruppen LQH i mottagningscoden), att ordet »Puls» motsvaras av radiocodegruppen NEQDI (vilken codegrupp jämväl återfinnes i den medicinska coden). Detta förhållande, att mottagningscoden icke alltid anger båda de codegrupper, som äro tilldelade varje signaltext, är föranlett av att mottagningscodens codegrupper äro anordnade i bokstavsordning, vilken anordning bleve bruten, om t. ex. de i exemplen angivna codegrupperna AK resp. NEQDI infördes i stället för strecken i mottagningscoden. Någon olägenhet följer icke av det anförda förhållandet, blott man iakttagert att vid sändning av meddelanden använda sändningscoden och vid mottagning använda mottagningscoden.

Mom. 5. Om det hade varit möjligt att så anordna coden, att den endast innehållit fullständiga satser eller meningar, hade det varit relativt lätt att utarbeta densamma. Det är emellertid omöjligt att i coden inrymma annat än en ringa del av de satser och meningar, som kunna erfordras vid signalering. Det har därför varit nödvändigt att medtaga enstaka ord och korta uttryck, så att ett meddelande, som på ett språk överföres ord för ord till code, kan förstås på vilket som helst annat språk.

Mom. 6. Den största svårigheten vid utarbetandet av en code på flera språk är den, att ett stort antal ord på ett av dessa språk kan hava flera, ofta helt skiljaktiga betydelser på ett annat språk, såsom exempelvis de engelska orden »Report», »Yard», »Light». Hade t. ex. det engelska ordet »Report» med en signalgrupp införts i huvudupplagan, hade i den svenska upplagan denna grupp i mottagningscoden måst återgivas med flera olika ord. De svårigheter, som skulle yppa sig, därest man uppställde en code enligt principen »en codegrupp för varje engelskt ord», belysas bäst av följande exempel. I meddelandet »Report time ship leaves» skulle de olika engelska orden motsvaras t. ex. av följande svenska:

report	time	ship	leaves																																				
avgiva berättelse	<table border="0"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>													<table border="0"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>													<table border="0"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>												
knall (av skjutvapen)																																							
rapport, rapportera																																							
redogöra för																																							
rykte																																							
underrätta, underrättelse																																							
utlåtande																																							

Till och med ett så enkelt meddelande varit oläskligt, om coden uppgränsas efter den uttydda principen.

Mom. 7. Det befanns därför nödvändigt att, när originalupplagan sammansattes, dela upp de mångtydiga orden, så att principiellt varje i coden förekommande ord (och alltså codegrupp) skulle så vitt möjligt få endast en betydelse. Så är t. ex. i den engelska upplagan ordet »Yard» uppdelat i begreppskategorier, »kvalificerat», på följande sätt:

Yard (spar)	<table border="0"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>							<table border="0"> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </table>						
Yard (measure)														
Yard (shipyard)														

Varje sådan betydelse har erhållit en signalgrupp. Genom att man på detta sätt i originaltexterna vid flertydiga ord angivit deras betydelse medelst »kvalificerande» tillägg, ha de olika betydelserna kunnat införas i olika länders mottagnings- och sändningscoder.

Mom. 8. För åtskilliga ord på något av de språk, enligt vilka denna signalbok utarbetats, skulle emellertid en kvalificering bliva alltför konstlad och svårförståelig, varför sådana ord endast upptagits i vederbörligt språks sändningscode men i regel icke i övriga språks sändningscode. Dessa ord hava alltså tilldelats särskilda codegrupper; då dessa codegrupper emellertid icke äro avsedda att tillämpas på alla språk för sändning men väl måste kunna tydas vid mottagning, hava de sammanförts till en från huvuddelen av mottagningscoden, »huvudcoden», skild del, »tilläggscode» (engelska: »Decode»), i vilken betydelsen av de ifrågavarande grupperna återfinnes. I den här föreliggande svenska upplagan av signalboken ha i sändningscoden upptagits ett antal av tilläggscode's signaler, nämligen sådana signaler, som synas vara av betydelse för svenska förhållanden, och vilka något så när tillfredsställande kunnat översättas till svenska.

Mom. 9. Icke ens de ovan omtalade försiktighetsmått hava emellertid möjliggjort, att varje engelskt ord motsvaras av ett enda svenskt ord i den svenska upplagan; i många fall äro ett flertal svenska ord erforderliga. Så återgives t. ex. det engelska ordet »Above» med »Över. Ovan. Ovanför». Man har sökt ange de svenska uttryck, som närmast täcka originalets motsvarande ord, dock med iakttagande av att blott sådana uttryck medtagits, som synta vara av vikt med hänsyn till signalbokens användning.

Vid sändning (och i viss mån även vid mottagning) av signaler bör man, alldenstund dessa alternativa svenska ord oftast bilda en begreppsgrupp, iakttaga, att man väljer rätt betydelse av ett svenskt ord, som eventuellt har flera betydelser. Ordet »Ovan» i det nyss nämnda exemplet får sålunda icke tagas i betydelsen »Icke van».

I vissa fall har inom rundparentes angivits en »kvalificering», d. v. s. förklaring på den betydelse, i vilken ett visst ord bör tagas, t. ex. »Block (för talja)» till skillnad från klippblock m. m.

Den engelska texten har på många ställen angivits invid den svenska, särskilt där sagda text ansetts kunna tjäna såsom förtydligande kvalifikation och förmodas vara väl känd av dem, för vilka signalboken är avsedd, t. ex. »Matros,er (Able seaman)»; därvid har den engelska texten angivits i sin enklaste form (substantiv i singularis, verb i infinitiv). I en del fall har i sådana engelska förklaringar medtagits den engelska textens kvalificerande uttryck. Detta uttryck har då skilts från huvudordet med ett kolon, t. ex. »Tilltro (Credit: belief)».

Mom. 10. En av de svårigheter, som yppa sig vid användandet av en flerspråkig code, är prepositionerna. För att reducera användandet av självständiga prepositioner ha i ett flertal signaltexter prepositioner inrymts, varjämte, där så kunnat ske, sådana uttryck använts som »vid angiven tid», »på angiven plats» m. fl. i stället för de mångtydiga »vid», »på» m. fl. Då tillfogandet av en preposition till ett verb i många fall ändrar verbets betydelse, ha de vanligare kombinationerna mellan verb och preposition givits var sin codegrupp.

Den engelska prepositionen »on» kan i fråga om tid föregå uppgift såväl å veckodag som å datum. Detta har återgivits med »den — [DV]», varvid DV betecknar datum eller veckodag.

Mom. 11. Det har befunnits omöjligt att införa *genitiv-böjning* på alla i coden förekommande ord, vilka kunna användas i betydelse av ägare. Där så kunnat ske, har »ägaren» till vissa ord angivits under formen av »-s». Därest i ett meddelande ägaren ej kan uttryckas på detta sätt, bör omskrivning användas. I stället för »Er agents telegram» använder man t. ex. »Telegrammet från Er agent» och i stället för »Passagerarnas bagage» användes »Bagage tillhörande passagerarna».

Mom. 12. Den inbördes ordningen mellan orden (*ordföljden*) i ett signalmeddelande på ett språk motsvarar icke alltid ordföljden i samma meddelande, översatt till ett annat språk. Detta måste observeras vid mottagandet av ett meddelande, som ord för ord överförs till codegrupper och är uppställt av personer, vilka icke använda svenska språket. Vid uppställandet på enahanda sätt av meddelanden, avsedda för utlämning, kan det stundom vara lämpligt att följa den i engelska språket vanliga ordföljden.

Mom. 13. En *nyckelordgrupp*, d. v. s. en grupp, vilken utgör en (nödvändig eller enligt signalboken

ten möjlig) komplettering till en annan grupp, skall följa omedelbart efter den grupp, som skall kompletteras. Tillhöra flera ifyllnadsgrupper en och samma huvudgrupp, signaleras de i regel i den ordning, i vilken hänsyftning till ifyllnadsgrupper göres i signaltexten.

Exempel 1. Meddelandet »Shackleton' är i brand» uppställs för signalering sålunda:

Optisk signalering	Radio- signalering	
SI	DUTCY	Angivet fartyg är i brand
GMXI	GMXI	»Shackleton»

Exempel 2. Meddelandet »Vollrath Tham' förväntas anlända till Narvik kl. 1500 (= 3 em) fredag» uppställs för signalering sålunda:

BIS	AKMIN	Jag eller angivet fartyg väntas (beräknas) ankomma, till, kl.—, den — [DV]
SFON	SFON	»Vollrath Tham»
ALBZ	QEOHP	Narvik
T1500	LUMUD	Kl. 1500
GNK	EBWAX	Fredag

Därest inga signalbokstäver (ingen igenkänningssignal) givas, innebär meddelandet, att »jag förväntas ankomma etc»; codegrupper för platsen, klockslaget eller dagen kunna, om så befinnes önskvärt, uteslutas.

Mom. 14. I sändningscoden äro signaltexterna grupperade under sina huvudord, vilka markerats med fet stil. Där uppdelning av de under ett huvudord grupperade signaltexterna varit erforderlig och möjlig, har sådan uppdelning markerats genom att vissa signaltexter eller delar därav tryckts med KAPITÄLER.

De under samma huvudord inrangerade signaltexterna hava så vitt möjligt ordnats i begreppskategorier; det har dock varit omöjligt att helt genomföra denna princip för anordnandet, varför signaltexterna under resp. huvudord böra helt genomsökas, innan man kan anse säkert, att den fras, som närmast motsvarar den, man söker efter, icke återfinnes i coden.

Mom. 15. Där icke genom kvalifikation (vilken angives med ord inom parentes) eller alternativa uttryck till annat föranledes, läsas orden i sin vanliga svenska betydelse, enkannerligen den för sjöfarande mest gängse. Ord, vid vilka parallell-betydelse eller kvalifikation angives, läsas i den betydelse, till vilken »parallellorden» eller kvalifikationerna föranleda. »Fart (hastighet) genom luften» skall sålunda icke läsas såsom liktydigt med »färd genom luften», och »Bered, a, er, plats. Inlysa (Accomodate)» skall icke läsas såsom liktydigt med att bereda arbetstillfälle.

Då en codegrupp motsvarar flera alternativa texter, äro dessa samtliga tryckta med antiken (= »vanlig stil») och äro skilda genom tecknet punkt.

Då ett eller flera ord allt efter omständigheterna kunna ingå i texten eller uteslutas ur densamma, »villkorliga ord», äro de antingen angivna inom rundparentes eller ock tryckta med kursiv stil och skilda från huvudtexten med kommatecken.

Motsvarande engelska ord äro tryckta med kursiv stil och inneslutna i parentes.

Angives »tum», »fot», »yard» eller »famn», avses därmed engelska mått. »Nautisk mil» avser distansminut (1852 m.).

Mom. 16. *Substantiv.* För enstaka substantiv angives singularformen, med ett komma skild från pluraländelsen (t. ex. »Adressat,er.» »Luftstyrka,or»).

Vid flera alternativa substantiv böjes på detta sätt i regel endast det första, men betecknas härmed att samtliga substantiven kunna användas i pluralis (t. ex. »Främling,ar. Utlämnig. Främmande»).

Mom. 17. *Adjektiv.* Adjektiv angivas endast i maskulin form, singularis, men kunna så angivna adjektiv, om omständigheterna därtill föranleda, i stället läsas i annat genus och i pluralis (t. ex. »Nyttig», vilket adjektiv jämväl kan utläsas såsom nyttigt och nyttiga).

Avses med en signaltext, som betecknar ett adjektiv, jämväl det därav härledda adverbet, är adverbändelsen angiven efter adjektivet (t. ex. »Tillfällig,t.» »Vanlig,en»).

Mom. 18. *Verb.* Av verbformer upptagas i första hand imperativ, infinitiv, presens indikativ och presens particip, varvid de olika ändelserna skiljas åt med kommatecken (t. ex. »Utnämna, a, er, ande»). Om imperativ och infinitivformerna äro lika, upptages denna verbform endast en gång (t. ex. »Ankra, r, nde»).

För de flesta verb återfinnes en signalgrupp jämväl för perfektformen, som är uttryckt på följande sätt: »Har kortslutit». Sålunda angiven verbform kan jämväl betyda imperfektum och perfektum particip. Det anförda exemplet kan sålunda allt efter omständigheterna läsas såsom »har kortslutit», »kortslöt» eller »kortsluten».

Futurumformen av verb återgives på engelska med *shall* och *will*. I denna bok översättes futurumformen enbart med »skall», t. ex. »Skall gå framåt», vilket uttryckssätt efter omständigheterna kan tolkas såsom t. ex. »Kommer att gå framåt», »Är tvungen (måste) gå framåt» och »Vill gå framåt».

Den engelska upplagan av signalboken uttrycker imperativformer av verb genom konstruktionen »You should — — —», vilket uttryck efter omständigheterna skall tolkas såsom order, råd eller uppmaning. I den svenska upplagan angives denna imperativform i regel med det rena imperativet, efterföljt av ett utropstecken, t. ex. »Gå icke för om mig!»; detta uttryck är sålunda efter omständigheterna att tolka såsom en order, ett råd, en uppmaning eller en anmodan.

Om samma codegrupp motsvaras av flera olika verb, återgivas i regel böjningsformerna endast för det första; övriga böjas på liknande sätt.

Mom. 19. *Prepositioner* och *konjunktioner* stå i allmänhet efter sina huvudord. Då så har befunnits lämpligt, ha prepositioner eller konjunktioner, vilka kunna användas tillsammans med vart och ett av flera, efter varandra angivna, huvudord i samma signaltext, endast återgivits en gång, t. ex. »Administration. Förvaltning, av».

Mom. 20. *Användandet av verben.* Verben kunna överföras till code antingen genom att direkt hämtas från vederbörlig plats i sändningscoden eller genom att böjas med tillhjälp av modellverb (se mom. 21 och sid. 50). För böjning av hjälpverben »vara (bliva)», »hava», »kunna», »skola» och »måste» i sammanställningar med personliga pronomina är för vinnande av god översikt uppgjord en särskild tabell över hjälpverb, vilken återfinnes omedelbart före sändningscoden. Dessa böjningsformer äro icke införda på vederbörliga platser i huvuddelen av sändningscoden.

Såsom tidigare är angivet, återfinnas i regel följande tre former av de viktigare verben, t. ex.:

»HVW EMXJA Avbryt, a, er, ande
 »HVX EMXOK Har avbrutit
 »HVV EMXQE Skall avbryta,

vilka olika former kunna läsas såsom t. ex.

(HVW EMXJA) »Avbryt» (Avbryt pågående arbeten!)
 »Avbryta» (Kommer Ni att avbryta arbetena?)
 »Avbryter» (Jag avbryter arbetena)
 »Avbrytande» (Varje avbrytande av arbetena bör undvikas)
 (HVX EMXOK) »Har avbrutit» (Jag har avbrutit arbetena)
 »Avbröt» (Jag avbröt arbetena)
 »Avbruten» (Bärgningen är avbruten)
 »Avbrutet» (Arbetet är avbrutet)
 »Avbrutna» (Undersökningarna äro avbrutna)
 (HVV EMXQE) »Skall avbryta»
 »Kommer att avbryta»
 »Vill avbryta»
 »Måste avbryta».

Dessa många tydningsmöjligheter innebära vissa risker för flertydighet. Så t. ex. kan ett meddelande:

HVW MVJ resp. EMXJA IGCEF
 utläsas antingen såsom »Avbryt bärgningsarbetena» eller »(Jag) Avbryter bärgningsarbetena».

I sådana fall bör man upphäva dubbeltydigheten, om lydelsen »Jag avbryter bärgningsarbetena» åsyftas, antingen genom att använda lämplig form av modell verbet (se mom. 21) eller ock genom att införa den codegrupp, som betecknar »jag» (HJI EUHC) först i meddelandet. Om å andra sidan lydelsen av det angivna meddelandet bör vara »Avbryt bärgningsarbetena», kan detta t. ex. angivas

- a) genom att använda codegruppen för »Följande grupp är en order» (AGV ABXEX),
- b) genom att låta codegruppen för »Var god att» (LBE GOUHM) inleda meddelandet,
- c) genom att låta codegruppen »Ni skall (bör)» (QZA KOKTY) inleda meddelandet, eller
- d) genom att (se mom. 21) angiva imperativformen med tillhjälp av modell verbet (»Ring!» ADW ABACN).

Som ovan är angivet har vid flera verb imperativformen inrymts i coden.

Mom. 21. För att möjliggöra signalerandet av vilken önskad böjningsform av verben som helst har, som ovan berörts, ett *modellverb* (»Ring») införts, och kan man genom detta verbs olika böjningsformer angiva den böjningsform, man önskar giva åt vilket av codens verb som helst. Härvid uppsöker man först i modellverbstabeln den önskade formen av modell verbet; efter motsvarande codegrupp för modell verbet angives codegruppen för det önskade verbet.

Exempel 1. Meddelandet »När beräknar Ni ankomma?» motsvaras av följande codegrupper:

VTU	UGMTI	När
AFZ	ABOCR	Ringar Ni
BIR	AKLYX	Vänta (beräkna) ankomma

och meddelandet lyder
vid *optisk signalering*: VTU AFZ BIR
vid *radiosignalering*: UGMTI ABOCR AKLYX

Exempel 2. Meddelandet »Jag vet icke varför han icke meddelade» motsvaras av följande codegrupper:

AEX	ABHIH	Jag <i>ringer</i> icke
VOG	UFLRE	Vet,a,ande. Känna (till)
QNC	KEFYN	Varför
AFI	ABJUN	Han <i>ringde</i> icke
VXL	WAVNO	Meddela,r,nde

och meddelandet lyder
vid *optisk signalering*: AEX VOG QNC AFI VXL
vid *radiosignalering*: ABHIH UFLRE KEFYN ABJUN WAVNO

EXEMPEL PÅ ANVÄNDANDET AV CODEN

Mom. 22. Såsom tidigare påpekats, bör man så vitt möjligt använda de fullständiga meningar och satser, som finnas i coden, och icke de enstaka orden. God kännedom om signalboken är ett synnerligen värdefullt hjälpmedel härvidlag.

Vid uppställandet av meddelanden för *optisk signalering* användas endast de i signalbokens sändningsdel befintliga codegrupper, som äro tryckta med *halvstet stil* (ABC); vid uppställandet av meddelanden för *radiosignalering* användas de (femställiga) codegrupper, som äro tryckta med *versaler* (ABCDE). I exemplen på codens användande hava meddelandena uppställts såväl för optisk signalering som för radiosignalering. I praktiken användes givetvis i regel endast det av dessa alternativ, som svarar mot avsett signaleringsförfarande. Även om t. ex. en codegrupp för optisk signalering saknas för viss signaltext, får under inga omständigheter motsvarande radiocodegrupp användas i dess ställe.

Beträffande betydelsen av de i exemplen förekommande, ovan ej berörda, bokstavs- och siffergrupperna hänvisas till Föreskrifter för optisk signalering och Föreskrifter för radiosignalering.

Exempel 1.

Ett fartyg önskar att rapportera den tidpunkt, då det förväntas ankomma. Ordet »Ankomma» är tydligen härvid det huvudord, under vilket man i sändningscoden kan hoppas att finna en lämplig signaltext. Under detta huvudord finner man signaltexten »Jag eller angivet fartyg väntas (beräknas) ankomma, till, kl. —, den — [DV]», vilken signaltext passar för det avsedda meddelandet. Om detta skall vara t. ex. »Jag väntas ankomma fredag kl. 1830», kan detta meddelande överföras till code sålunda:

Optisk signalering	Radio-signalering	
BIS	AKMIN	Jag väntas ankomma
T1830	{LUSEB LUEGH}	Kl. 1830
GNK	EBWAX	Fredag

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: **BIS T1830 GNK**

för radiosignalering: **AKMIN LUSEB LUEGH EBWAX**

Eftersom detta meddelande icke omedelbart efter signalerna **BIS** resp. **AKMIN** har ifyllnadssignal, angivande signalbokstäver för något fartyg, avser signaltexten »jag eller angivet fartyg» endast »jag».

Exempel 2.

Den i exempel 1 använda huvudsignalen kan även bl. a. användas för att angiva ankomstplatsen och ankomstdatum, varför signalen »Jag väntas ankomma till Göteborg den 3 maj» kan överföras till code sålunda:

BIS	AKMIN	Jag väntas ankomma
AGMT	ORZXO	(till) Göteborg
3	KYBIX	(den) 3:e
JDR	EXMOS	Maj

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: **BIS AGMT 3 JDR**

för radiosignalering: **AKMIN ORZXO KYBIX EXMOS**

Exempel 3.

En del signaltexter erfordra flera grupper för att komplettera en huvudsignal. Signaltexten »Ni eller angivet fartyg bör telegraferas till angiven person, er angivet antal dagar i förväg beträffande beräknat ankomstdatum, till» (OTU resp. IVRIN) kan t. ex. kompletteras, så att den betyder »Ecuador» bör telegraferas till Lloyds agent 5 dagar i förväg beträffande beräknat ankomstdatum till Falmouth» enligt följande:

OTU	IVRIN	(se ovan)
WNCW	WNCW	»Ecuador»
AQG	AFFYD	Lloyds agent
5	KUCOS	5
AFOV	OPIGL	Falmouth

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: **OTU WNCW AQG 5 AFOV**

för radiosignalering: **IVRIN WNCW AFFYD KUCOS OPIGL**

Exempel 4.

Signalmeddelandet »Oljarens» position är 58° 28'N, 113° 42'W, kurs 275°, fart 19 knop» skall av-
givas. Under huvudordet »Position» i sändningscoden återfinnes den lämpliga huvudsignalen. Meddelandet överföres till code sålunda:

LFA	GUQAB	(-s) Position, kurs och fart
SLIA	SLIA	»Oljaren»

P5828	{ LIUKB } { LUDYK }	58° 28'
P1342	{ LOQFI } { LUHAK }	113° 42' (13° 42') (Se art. O: 62)
275	LEMAF	275°
19	KUECM	19

(Anm. Siffertalen för latitud och longitud, kurs och fart må visserligen jämlikt art R: 10 signaleras med siffertecken även vid radio, men överförandet till code är bättre ägnat att undvika misstag, särskilt i sådana meddelanden som ovanstående, där flera siffertal förekomma.)

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: LFA SLIA P5828 P1342 275 19

för radiosignalering: GUQAB SLIA LIUKB LUDYK LOQFI LUHAK LEMAF KUECM

Exempel 5.

Meddelandet »Min position kl. 1700 (= kl. 5 em) är i bäring 225°, 10 nautiska mil från Beachy Head» överföres till code enligt följande. Under huvudordet »Position» i sändningscoden återfinnes den lämpliga huvudsignalen. (Jämför art. O: 59 och R: 13.)

LFO	GUSIF	Fartygets position
T1700	LUSAM	Kl. 1700
X 225	LEDMO	225°
10	KUDDO	10
ABLX	ODEDR	Beachy Head

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: LFO T1700 X 225 10 ABLX

för radiosignalering: GUSIF LUSAM LEDMO KUDDO ODEDR

(Den under exempel 4 gjorda anmärkningen har tillämplighet även i fråga om detta exempel.)

Exempel 6.

Meddelandet »Jamaica' på lat 0° 15' N, long 32° 53' W befinner sig i nöd och behöver omedelbar hjälp» överföres till code enligt följande. Under huvudordet »Nöd» i sändningscoden återfinnes den lämpliga huvudsignalen.

BLF	ALJED	Nödställt fartyg på angiven plats behöver omedelbar hjälp
FNMW	FNMW	»Jamaica»
P0015N	{ LINAI } { LUCHU }	0° 15'
	{ EQU LR }	Nordlig latitud
P3253	{ LOFDA } { LUJBY }	32° 53'

(Anm. Siffertalen för latitud och longitud kunna i detta fall vid radiosignalering givas med siffertecken.)

Meddelandet lyder alltså, överfört till code

för optisk signalering: BLF FNMW P0015N P3253

eller: BLF FNMW P0015 IGD P3253

för radiosignalering: ALJED FNMW LINAI LUCHU EQU LR LOFDA LUJBY

eller: ALJED FNMW 0015 EQU LR 3253

Exempel 7.

Vid radiosignalering överföres siffertal till code enligt följande exempel:

a) Siffertalet 13719	b) Siffertalet 27,75	c) Siffertalet 7,0013
KUVYX 13000	KUFEC 27	KUCRI 7
KURYR 700	KUHRE 0,75	KUACL 0,00
KUECM 19	27,75	KUDKU 13
13719		7,0013

Exempel 8. (Tydning av mottaget meddelande)

Följande radiomeddelande är mottaget:

URDGY	BUFAW	KUCIJ	AQPYO	TYNAL	IBNS	UBPOL	KYDAF
WINJA	ABTAQ	UCGTE	GUHID	NUGAD	ABTAQ	ABEBS	IVLOV
VEXMI	GIMTA	IGHEC					

Detsamma tydes enligt följande:

URDGY	<i>Har tagit upp. Samlat, upp, in</i>
BUFAW	Besättning, ar. Manskap
KUCIJ	3
AQPYO	Båt, ar [må icke brukas om större fartyg]
TYNAL	Tillhörande. Hemma i
IBNS	»Leme»
UBPOL	<i>Har sjunkit. Förlist</i>
KYDAF	13:e
WINJA	Dennes (om datum). Löpande. Gällande. Befintlig
ABTAQ	Punkt (skiljetecken)
UCGTE	Min. Mitt
GUHID	Nästa anlöpningshamn
NUGAD	Aden
ABTAQ	Punkt (skiljetecken)
ABEBS	Jag skall <i>ringa</i>
IVLOV	Telegraf, er. Telegrafer, ar, nde
VEXMI	Namn
GIMTA	Person, er
IGHEC	<i>Har räddat. Bärgat</i>

Meddelandet erhåller följande sammanställda betydelse:

»Har tagit upp manskap i 3 båtar, tillhörande 'Leme', förlist den 13 dennes. Min nästa anlöpningshamn är Aden. Jag skall telegrafa namn på räddade personer.»

För att möjliggöra hänvisning till främmande länders upplagor av den internationella signalboken ha i anvisningarna för såväl optisk signalering som radiosignalering samma artikelnumrering använts som i vardera av den engelska upplagans båda delar, varvid artikelns nummer föregås av ett O för att angiva, att artikeln hänför sig till optisk signalering (engelska upplagans del I) och ett R för att angiva, att artikeln hänför sig till radiosignalering (engelska upplagans del II).

FÖRESKRIFTER FÖR OPTISK SIGNALERING

Där icke annorlunda uttryckligen angives, avser i dessa instruktioner uttrycket »fartyg» jämväl luftfartyg i luften eller på vattnet, och förfaringssättet vid signalering till eller från luftfartyg är det samma som till eller från annat fartyg.

KAPITEL I. FÖRKLARING PÅ ANVÄNDA BENÄMNINGAR

- Art. O: 1. *Optisk signalering* är varje slags signalering, som kan uppfattas med synsinnet.
- Art. O: 2. *Akustisk signalering* är varje signalering med morsetecken, utförd med hjälp av sirén, vissla, mistsignalapparat, klocka eller annan ljudalstrande apparat.
- Art. O: 3. *Meddelande* är varje underrättelse, förfrågan, uttalande e. dyl., som överbringas med linjetelegrafi, optisk signalering, akustisk signalering, radiotelegrafi eller telefoni.
- Art. O: 4. *Codemeddelande* är ett meddelande, i vilket texten utgöres av bokstäver eller siffror i stället för språkliga ord.
- Art. O: 5. *Klart språk*. Ett meddelande, vilket innebörd är förståelig utan att behöva tydas med hjälp av en code, är avfattat på klart språk.
- Art. O: 6. *Avsändare* är den som beordrar, att ett meddelande skall sändas.
- Art. O: 7. *Avsändande fartyg (station)* är det fartyg (den station), där avsändaren inlämnar ett meddelande för sändning, oberoende av vilket signalmedel som användes.
- Art. O: 8. *Sändande fartyg (station)* är det fartyg (den station), som verkställer sändningen av ett meddelande.
- Art. O: 9. *Adressat* är den till vilken ett meddelande är adresserat.
- Art. O: 10. *Adressatfartyg (adressatstation)* är det fartyg (den station), där meddelandet slutligt mottages av adressaten.
- Art. O: 11. *Mottagande fartyg (station)* är det fartyg (den station), som mottager (d. v. s. avläser) ett meddelande.
- Art. O: 12. *Signaleringsförfarande* betecknar de fastställda regler, efter vilka signalering skall utföras.
- Art. O: 13. *Särskilt tecken* är en fastställd signal, avsedd att underlätta utförandet av signaleringen (se kap. V).
- Art. O: 14. *Inlämningstid* är den tidpunkt, då order om sändning av ett meddelande gives.
- Art. O: 15. *Avsändningstid* är den tidpunkt, då sändande fartyg avslutat sändningen av ett meddelande.
- Art. O: 16. *Mottagningstid* är den tidpunkt, då mottagande fartyg avslutat mottagningen av ett meddelande.
- Art. O: 17. *Grupp* är en eller flera efter varandra följande bokstäver och/eller siffror, vilka tillsammans utgöra en särskild signal.
- Art. O: 18. *Siffergrupp* består av en eller flera siffror.
- Art. O: 19. *Hiss* är en eller flera grupper av signalflaggor, vilka hissas på samma flagglina (sejnfäll).

Art. O: 20. *På halv*. En signal säges vara på halv, då den är hissad ungefär på flagglinans (sejnfallets) halva synliga höjd.

Art. O: 21. *I topp*. En signal säges vara i topp, när den är hissad så högt, flagglinan (sejnfallet) det medger.

Art. O: 22. *Mellanlina* är en lina av omkring 2 meters längd, vilken användes för att från varandra skilja på samma flagglina (sejnfall) hissade olika grupper signalflaggor (vilka, om de icke skildes på detta sätt, skulle erhålla en annan betydelse än den avsedda).

Art. O: 23. *Bäringar* eller *pejlingar*, som användas av fartyg för att ange ett föremål, eller som hänförs till en viss punkt, räknas alltid från det avsändande fartyget, respektive från utgångspunkten, d. v. s. *alltid mot det pejlade föremålet*.

Art. O: 24. *Bäringar, pejlingar och kurser* kunna antingen vara rättvisande eller magnetiska, men de äro alltid rättvisande, såvida annat ej särskilt anges. (Se art. O: 53—56.)

Art. O: 25. En *bäringssignal* består av en siffergrupp, föregången av bokstaven X. (Se art. O: 55.)

Art. O: 26. *Riktning* (även kallad »relativ bäring») är vinkeln mellan syftlinjen till ett föremål och längskeppsriktningen på det fartyg, varifrån riktningen räknas. Riktningen kan mätas i grader eller streck från för till akter åt vardera sidan. (Se tabellen på sid. 48.)

Art. O: 27. En *kurssignal* består av en siffergrupp, föregången av en för ändamålet bestämd bokstavsgrupp från signalcoden, angivande kurs. (Se art. O: 53—55.)

Art. O: 28. En *tidssignal* består av en siffergrupp, föregången av bokstaven T. (Se art. O: 51.)

Art. O: 29. En *positionssignal* består av en siffergrupp, föregången av bokstaven P. (Se art. O: 60.)

Art. O: 30. *Signalbokstäver (igenkänningsignal)* äro de bokstäver, som tilldelas ett fartyg eller ett luftfartyg för att kunna identifiera detsamma. (Se art. O: 41—43.)

KAPITEL II. SIGNALERINGSMETODER

Art. O: 31. De signaleringsmetoder, som må användas vid optisk signalering enligt denna signalbok, äro:

- a) Signalflaggsignalering
- b) Ljusmorsering (ljussignaler enligt Morse system)
- c) Ljudmorsering (ljudsignaler enligt Morse system)
- d) Semaforering.

SIGNALFLAGGSIGNALERING

Art. O: 32. Ett ställ signalflaggor (se plansch i början på boken) består av 26 bokstavsflaggor, 10 siffervimplar, 3 likhetstecken samt svarsvimpel. Signalflaggorna böra så nära som möjligt överensstämma med angivna dimensioner* och fastställt utseende.

Närmare föreskrifter för signalflaggsignalering återfinnas i kap. IV.

* Följande dimensioner rekommenderas till användande. Alla mått i cm.

Storlek nr	Fyrkantig flagga ¹		V i m p e l			Standert (likhets-tecken)	
	Höjd	Längd	Höjd	Längd	Spetsens bredd	Höjd	Längd
1	200	245	150	500	45	245	300
2	135	165	110	350	30	170	210
3	75	90	60	200	17	90	115

¹ Inskärningens djup i kluven flagga 1/3 av flaggans längd.

Sladdens längd för varje storlek 1/2 av den fyrkantiga flaggans höjd.

MORSE-SYSTEMET. LJUSMORSERING. LJUDMORSERING

Art. O: 33. De internationella morsetecknen (se kap. V) representera bokstäver, siffror och särskilda tecken. Dessa tecken bildas av två element, »kort teckendel» (eller »kort») och »lång teckendel» (eller »lång»), vilka antingen signaleras enstaka eller i förbindelse med varandra. Oavsett vilket signalmedel, som användes vid signalering med morsetecknen, skola korta och långa teckendelar samt uppehållen mellan dem stå i följande förhållande till varandra:

- a) En kort teckendel betraktas såsom tidsenhet.
- b) En lång teckendel är lika med tre tidsenheter.
- c) Upphållet mellan två teckendelar i samma tecken är lika med en tidsenhet; uppehållet mellan två fullständiga morsetecknen 3 tidsenheter; uppehållet mellan ord och grupper 5 tidsenheter.

Detta kallas »rytm», och oavsett sändningshastigheten är en tillfredsställande signalering beroende av att dessa regler följas.

Art. O: 34. Föreskrifterna i art. O: 33 skola följas vid ljusmorsering och ljudmorsering; eventuella fel i form av avvikelser från rytmen böra bestå däri, att de korta teckendelarna göras kortare i förhållande till de långa teckendelarna, då härigenom skillnaden mellan de olika slagen av teckendelar blir tydligare. Om de korta teckendelarna göras för långa, är det nämligen vid långsam signalering svårt att iakttaga deras relativa längd, enär de icke följa tillräckligt snabbt efter varandra för att genom jämförelse kunna särskiljas.

Art. O: 35. Utförandet av signalering med morsetecknen sker:

- a) vid ljusmorsering genom att visa och skärma för (släcka) ett ljus;
- b) vid ljudmorsering genom långa eller korta stötar i sirén, (ång)vissla, mistlur eller andra ljudapparater.

Art. O: 36. Den normala signaleringshastigheten vid ljusmorsering är omkring 8 ord (40 bokstäver) per minut.

Närmare föreskrifter för ljusmorsering återfinnas i kap. VI och för ljudmorsering i kap. VII.

SEMAFOR

Art. O: 37. Semafor signaler framställas antingen med hjälp av mekanisk semafor eller genom att en signalman, som håller en flagga i vardera handen, med armarna formar tecken för bokstäver. Stor omsorg bör iakttagas, så att tecknen noggrant framställas.

Art. O: 38. Den normala signaleringshastigheten vid semaforering är 8 ord (40 bokstäver) per minut.

Närmare föreskrifter för semaforering återfinnas i kap. VIII.

KAPITEL III. ALLMÄNNA FÖRESKRIFTER

UPPSTÄLLANDE AV MEDDELANDEN

Art. O: 39. Den, som uppställer ett signalmeddelande, bör vara väl förtrogen med den internationella **signalboken**, så att han så långt sig göra låter använder sådan avfattning, som överensstämmer med de **signaltexter**, vilka återfinnas i signalboken. Om detta icke iakttagas, kan det bli nödvändigt att slå upp ord för ord i coden, enär signalgrupper ej finnas, som motsvara den använda ordalydelsen. I så fall ökas **väsentligt** den tid, som erfordras för att slå upp de olika codegrupperna, sända meddelandet och att för **mottagaren** tyda, varjämte antalet använda codegrupper avsevärt ökas.

AVSÄNDARE OCH ADRESSAT

Art. O: 40. Såvida **icke** annat anges i *textens början*, anses alla meddelanden mellan fartyg utgå från *befälhavaren* på **avsändande** fartyg till *befälhavaren* på adressarfartyget.

SIGNALBOKSTÄVER (igenkänningsignal)

Art. O: 41. *Fartyg*. Signalbokstäverna för ett fartyg äro desamma som dess radioanropssignal och utgöras av fyra bokstäver. Den första eller de första två av dessa fyra bokstäver angiver (angiva) fartygets nationalitet. (Se nedanstående tabell.)

Luftfartyg. Signalbokstäverna för ett luftfartyg äro desamma som dess radioanropssignal och utgöras av fem bokstäver. Den första eller de två första av dessa fem bokstäver angiver (angiva) luftfartygets nationalitet och kallas »nationalitetsmärke»; genom att tillfoga fyra eller tre bokstäver erhållas de fullständiga signalbokstäverna (den fullständiga igenkänningsignalen) för luftfartyget. På civila luftfartyg äro signalbokstäverna alltid målade på vingarnas undersida och på vardera sidan av flygkroppen. Ett streck skiljer därvid »nationalitetsmärket» från de återstående fyra eller tre bokstäverna (t. ex. SE-ABD). (Se nedanstående tabell.)

TABELL UTVISANDE DEN INTERNATIONELLA FÖRDELNINGEN AV DE FÖRSTA BOKSTÄVERNA I DE OLIKA LÄNDERNAS FARTYGS OCH LUFTFARTYGS SIGNALBOKSTÄVER (igenkänningsignal)

Chile	CA — CE	Luxemburg	LX
Kanada	CF — CK	Litauen	LY
Cuba	CL — CM	Bulgarien	LZ
Marocko	CN	Storbritannien	M
Cuba	CO	Amerikas Förenta Stater	N
Bolivia	CP	Peru	OA — OC
Portugisiska kolonier	CQ — CR	Österrike	OE
Portugal	CS — CU	Finland	OF — OH
Uruguay	CV — CX	Tjeckoslovakien	OK
Kanada	CY — CZ	Belgien med kolonier	ON — OT
Tyskland	D	Danmark	OU — OZ
Spanien	EA — EH	Nederländerna	PA — PI
Fristaten Irland	EI	Curacao	PJ
Republiken Liberia	EL	Nederländska Indien	PK — PO
Persien	EP — EQ	Brasilien	PP — PY
Estland	ES	Surinam	PZ
Ethiopien	ET	Förkortningar	Q
Saar-området	EZ	Sovjet-unionen	R
Frankrike med kolonier och protektorat	F	Sverige	SA — SM
Storbritannien	G	Polen	SO — SR
Ungern	HA	Egypten	ST — SU
Schweiz	HB	Grekland	SV — SZ
Ecuador	HC	Turkiet	TA — TC
Republiken Haiti	HH	Island	TF
Dominikanska republiken	HI	Guatemala	TG
Republiken Colombia	HJ — HK	Costa Rica	TI
Republiken Panama	HP	Frankrike med kolonier och protektorat	TK — TZ
Republiken Honduras	HR	Sovjet-unionen	U
Siam	HS	Kanada	VA — VG
Vatikanstaten	HV	Australien	VH — VM
Hedjaz	HZ	Newfoundland	VO
Italien med kolonier	I	Brittiska kolonier och protektorat	VP — VS
Japan	J	Brittiska Indien	VT — VW
Amerikas Förenta Stater	K	Kanada	VX — VY
Norge	LA — LN	Amerikas Förenta Stater	W
Republiken Argentina	LO — LW		

Mexico	XA — XF	Rumänien	YO — YR
Kina	XG — XU	Republiken El Salvador	YS
Brittiska Indien	XY — XZ	Jugoslavien	YT — YU
Afghanistan	YA	Venezuela	YV — YW
Nederländska Indien	YB — YH	Albanien	ZA
Irak	YI	Brittiska kolonier och protektorat ..	ZB — ZJ
Nya Hebriderna	YJ	Nya Zeeland	ZK — ZM
Lettland	YL	Paraguay	ZP
Fria Staden Danzig	YM	Sydafrikanska Unionen	ZS — ZU
Nicaragua	YN	Brasilien	ZV — ZZ

ANVÄNDANDET AV SIGNALBOKSTÄVER (igenkänningsignal)

Art. O: 42. Signalbokstäver användas för två ändamål:

- a) för att anropa eller »tilltala» ett fartyg eller en signalstation;
- b) för att omtala ett fartyg eller en signalstation.

När signalbokstäverna användas för att anropa eller »tilltala» ett fartyg, givas signalbokstäverna *före* signalen; när de användas för att omtala ett fartyg, givas signalbokstäverna *efter* signalen. (Se art. O: 69—72.)

*Exempel.** Antag att ett fartyg vid namn »Finn» har signalbokstäverna SDCA, och ett annat fartyg, »Mälaren», signalbokstäverna SDVA. Gruppen IJE i den internationella signalboken betyder: »När (vilket datum) avgår Ni eller angivet fartyg».

- a) Om meddelandet SDCA — IJE gives, betyder det: »Till 'Finn'. Vilket datum avgår Ni?»

Signalbokstäverna SDCA komma här före signalen IJE, varigenom visas, att meddelandet är adresserat till det fartyg, vars signalbokstäver äro SDCA.

- b) Om meddelandet SDVA — IJE — SDCA gives, betyder det: »Till 'Mälaren'. Vilket datum avgår 'Finn'?»

Signalbokstäverna SDVA komma här före signalen IJE, varigenom visas, att meddelandet är adresserat till det fartyg, vars signalbokstäver äro SDVA; signalbokstäverna SDCA komma efter signalen IJE, varigenom visas, att ifrågakvarande fartyg är omtalat.

Observera att den enställiga signalen Z användes för att anropa signalstationer i land.

HUR FARTYGSNAMN SIGNALERAS

Art. O: 43. Fartygsnamn, som ingå i texten av codemeddelanden, **uttryckas** medelst signalbokstäverna; i meddelanden, avfattade på klart språk, skall namnet stavas.

HUR SIFFERTAL UTTRYCKAS

Art. O: 44. Om siffertal (de må avse klockslag, datum, antal eller något annat) förekomma i meddelanden, **avfattade** på klart språk, kunna, om så önskas såsom en extra skyddsåtgärd mot eventuell felsignalering, siffertalen skrivas ut och sändas såsom stavade ord.

Exempel: Siffertalet 540 kan skrivas och sändas sålunda: »Fem fyra noll» (»Five four zero»).

Art. O: 45. Om man önskar vidtaga särskilda skyddsåtgärder mot förvanskning av särskilt viktiga siffertal i klart språk, kunna orden upprepas, varvid ordet *upprepning* (på engelska »repetition») föregår det förnyade sändandet av gruppen. T. ex.:

»Fem fyra noll **upprepning** fem fyra noll»
 (»Five four zero **repetition** five four zero»).

* Vid morsesignalering skall codegruppen PRB (= »Det efterföljande är sammansatt enligt den internationella signalboken») sändas först i signaltexten. (Se art. O: 109 samt exempel II på sid. 28.)

HUR SIFFERTAL SIGNALERAS

Art. O: 46. *Siffertal* signaleras på följande sätt:

a) *vid signalflaggsignalering*: med signalbokens siffervimplar. Dessa ha uteslutande betydelse av siffror, varför ingen annan signal erfordras för att angiva, att de beteckna siffror;

b) *vid signalering med morsetecken*: i regel med användande av morsesystemets siffertecken; dock må siffertal även sändas som stavade ord (se art. O: 44);

c) *vid semaforering*: såsom stavade ord.

Art. O: 47. *Decimalkomma* mellan siffrorna i ett siffertal signaleras på följande sätt:

a) *vid signalflaggsignalering*: genom att hissa svarsvimpeln på decimalkommats plats;

b) *vid signalering med morsetecken*: genom morsetecknet för decimalkomma (iii =);

c) *vid semaforering*: genom att stava ordet »*decimal*».

Art. O: 48. När en codegrupp erfordrar ifyllning med ett siffertal, skall siffergruppen alltid *signaleras såsom en särskild grupp*.

Anm. Denna föreskrift gäller icke beträffande tidssignaler, bäringssignaler eller positionssignaler, i vilka siffertecken användas för att tillsammans med bokstäverna **T**, **X** eller **P** bilda signalgrupper, på sätt som anges i art. O: 51, 52, 55: b, 60, 61, 62.

HUR TIDPUNKTER UTTRYCKAS

Art. O: 49. Tidpunkter (klockslag) uttryckas alltid med siffertal om fyra siffror, där de två första beteckna timmarna (räknade från 00 = midnatt till 23 = 11 em.) och de två sista siffrorna minuterna (från 00 till 59).

Exempel:

kl. 2	fm. angives sålunda:	0200,
kl. 11,30	»	» 1130,
kl. 3,22 em.	»	» 1522,
kl. 5,38	»	» 1738, och
midnatt	»	» 0000.

Art. O: 50. När adressaten kan vara i tvivel om vilken (zon- o. s. v.) tid, som avses, bör avsändaren angiva densamma. (Se tabellen på sid. 49.)

HUR TIDPUNKTER SIGNALERAS

Art. O: 51. När tidpunkter (klockslag) ingå i *codemeddelanden*, signaleras *desamma så*, att det siffertal (om fyra siffror), som anger timmar och minuter, föregås av bokstaven **T**, skölande de fem tecknen bilda en grupp, t. ex. To845.

*Exempel.** Gruppen **ZI** betyder »Lätta omedelbart eller vid angiven tid». Ett fartyg med signalbokstäverna SDGA skall beordras att lämna kl. 8,45 fm. Signalen skall då lyda: SDGA **ZI** To845.

I *meddelanden på klart språk* framgår det av *sammanhanget*, när klockslag signaleras.

Art. O: 52. I föregående artikel angiven metod att signalera tidpunkter kan även användas för att angiva den *exakta tiden*, t. ex. för *kronometerjämförelse*. Vid signalflaggsignalering ryckes tidsignalen hastigt ned i det *ögonblick*, som *angives av signalen*. Vid morsesignalering efterföljes i detta fall tidsignalen av ett *långt ljusstecken* av *omkring fem sekunders* varaktighet. Slutet av detta ljusstecken anger den *exakta tiden*.

* Vid morsesignalering skall *codegruppen PRB* (= »Det följande är sammansatt enligt den internationella signalboken») sändas först i signaltexten. (Se art. O: 109 och exempel II på sid. 28.)

HUR KURSER OCH PEJLINGAR UTTRYCKAS

Art. O: 53. Kurser och pejlingar uttryckas alltid med siffertal om tre siffror, vilka ange grader från (Nord=) 000 till 359, räknade i samma riktning, som visarna gå på ett ur (t. ex. 015, 205), och *äro alltid rättvisande, såframt icke annorlunda uttryckligen angives.*

Art. O: 54. Den i art. O: 53 föreskrivna metoden att ange kurser och pejlingar (från 000 till 359) må även användas i fråga om missvisande (magnetiska) kurser och pejlingar, men skall i så fall ordet *»magnetiskt»* (på engelska: *»magnetic»*) tillfogas (t. ex. 105 magnetiskt).

HUR KURSER OCH PEJLINGAR SIGNALERAS

Art. O: 55. I codemeddelanden skall det siffertal (om tre siffror), som anger grader, signaleras såsom en siffergrupp, och

a) om det är fråga om en *kurs*, föregås av en lämplig codegrupp ur signalboken, varigenom kurssignalen kommer att bestå av två grupper (en bokstavsgrupp och en siffergrupp), samt

b) om det är fråga om en *pejling*, föregås av bokstaven **X**, skoland de fyra tecknen bilda en grupp.

*Exempel:**

a) **EBX 185** betyder: »Min nuvarande kurs är 185° (rättvisande)»

b) **X329** betyder: »Pejling (bäring) 329° (rättvisande)»

Art. O: 56. De 32 kompasstrecken må användas för att ange vindriktning, strömmens riktning o. s. v. och hava för dessa ändamål tilldelats codegrupper (se tabellen på sid. 48).

HUR POSITIONER UTTRYCKAS

Art. O: 57. Positioner uttryckas antingen a) genom latitud och longitud, eller b) genom bäring och avstånd från en punkt.

Art. O: 58. När positionen anges genom latitud och longitud, uttryckas såväl latituden som longituden med siffertal om fyra siffror, varav de två första ange graderna och de två sista minuterna. Den första firsiffriga gruppen anger latituden och den andra longituden. (Jfr. art. O: 62.)

Art. O: 59. När positionen anges genom bäring och avstånd från en punkt, skall följande ordningsföljd tillämpas:

bäringen från punkten;

avståndet från punkten;

punktens benämning.

Exempel: En position 10 nautiska mil i bäring 225 grader från Kullen uttryckes sålunda: 225 — 10 — Kullen.

HUR POSITIONER SIGNALERAS

Art. O: 60. Vid signalering av latitud och longitud skall vardera av de två tal (om fyra siffror), som ange grader jämte minuter av latitud och longitud, signaleras såsom en siffergrupp, föregången av bokstaven **P**, skoland denna bokstav med efterföljande siffertecken bilda en grupp, t. ex. **P1539 P1006**.

Art. O: 61. I vanliga fall är det icke nödvändigt att ange, huruvida latituden är nordlig eller sydlig, eller huruvida longituden är östlig eller västlig. Skulle så ändå erfordras, tillfogas bokstäverna **N** eller **S** sist i den grupp, som anger latituden, och bokstäverna **E** eller **W** sist i den grupp, som anger longituden.

* Vid morsesignalering skall codegruppen **PRB** (= »Det följande är sammansatt enligt den internationella signalboken») sändas först i signalboken. (Se art. O: 109 och exempel II å sid. 28.)

Art. O: 62. För att bibehålla de fyra siffrorna i siffergruppen utelämnas i regel hundratalsiffran i fråga om sådana longituder, som äro större än 99°. I allmänhet kan ingen förväxling uppstå härigenom. I undantagsfall, när det är nödvändigt för att undvika förväxling, må fem siffror användas i siffergruppen för longitud.

Exempel:

- a) En position, latitud 23° 14' N och longitud 30° 22' W, signaleras sålunda: P2314 P3022;
- b) en position, latitud 0° 15' S och longitud 85° 40' O, signaleras sålunda: P0015S P8540;
- c) en position, latitud 10° 0' N och longitud 130° 0' W, signaleras sålunda: P1000 P3000.

Art. O: 63. Om positionen är angiven genom bäring och avstånd från en punkt, består signalen av tre grupper, nämligen:

- a) En grupp, som angiver bäringen; gruppen bestående av bokstaven X och tre siffertecken.
- b) En siffergrupp, som angiver distansen i nautiska mil (= distansminuter). Om annan längdenhet användes, skall en signalgrupp, som angiver den använda längdenheten, följa omedelbart efter denna siffergrupp.
- c) En grupp, som angiver punkten. Punkten kan vara *antingen* en punkt på land *eller* en annan geografisk ort *eller* ett fartyg, vars position är känd. Den kan angivas med en fyrställig bokstavsgrupp från den geografiska coden eller med signalbokstäverna (igenkänningsignalen) för det fartyg, vilket tjänar såsom utgångspunkt för bestämningen.

Exempel: En position 10 nautiska mil i bäring rättvisande 225° från Kullen signaleras sålunda: X225 10 AIVN.

INLÄMNINGSTID

Art. O: 64. Inlämningstiden kan angivas inuti ett meddelande, och skall i så fall uppgift därom placeras sist i texten. Tiden angives på närmaste minut och uttryckes med fyra siffror. Angivandet av inlämningstid har den dubbla fördelen, att härigenom icke blott angives den tidpunkt, då avsändandet av meddelandet beslöts, utan man erhåller även ett bekvämt sätt att omtala eller hänvisa till ett meddelande.

Art. O: 65. När flera meddelanden utgå från samma källa, och det är önskvärt att angiva inlämningstiden för vart och ett av dem, skall för varje meddelande angivas från de övriga avvikande inlämningstid.

Art. O: 66. När inlämningstiden är angiven för ett meddelande, får den under inga omständigheter ändras under befordran av detsamma, utan skall förbli oförändrad under hela expeditionen av meddelandet.

SIGNALERING ENLIGT LOKALA SIGNALCODER

Art. O: 67. Om ett fartyg eller en signalstation i land önskar sända ett meddelande enligt en lokal signalcode, skall, om nödvändigt för att undvika förväxling, följande signal ur den internationella signalboken föregå den lokala signalen:

NMM = »Signal,er, som följer, återfinnes icke i den internationella signalboken utan är av lokalt begränsad betydelse; upplysning om dessa lokala signaler återfinnes i seglingsbeskrivningarna.»

KAPITEL IV. SIGNALERING MED SIGNALFLAGGOR

Art. O: 68. I regel visas endast ett hiss åt gången. Visat hiss eller samtidigt visade hiss hålles (hållas) blåsande, till dess att mottagande fartyg besvarat detsamma (desamma). (Se art. O: 75.)

Art. O: 69. Om flera hiss samtidigt hållas blåsande, skola de avläsas i följande ordning: a) mast-topp, b) stag (mellanwire) mellan topparna, c) styrbords rånock, d) babords rånock.

Art. O: 70. Hissas flera grupper på samma flagglina (sejnfal), skola de åtskiljas av en mellanlina (se art. O: 22). Grupperna avläsas då i ordning uppifrån och nedåt.

Art. O: 71. Hissas flera hiss på olika flagglinor (sejnfal) men på samma rånock, avläsas de i ordning utifrån och inåt. Hissas flera hiss på stag (mellanwire) mellan topparna, avläsas de i ordning för ifrån och akter över.

Art. O: 72. En signal säges vara »före» en annan, om den är hissad tidigare än den andra signalen, eller om den under tillämpande av reglerna i art. O: 69—71 skall avläsas före den andra signalen. En signal säges vara »efter» en annan, om den är given senare än den andra, eller skall avläsas efter den andra signalen.

Art. O: 73. Sändande fartyg skall alltid hissa signalen, där den bäst kan synas av mottagande fartyg, d. v. s. så, att *signalflaggorna blåsa ut klara och fria för rök, överbyggnad e. dyl.*

HUR ANROP GÖRES

Art. O: 74. Om inga signalbokstäver (ingen igenkänningssignal) hissas före signalen, gäller den-samma alla fartyg inom signalhåll. Avser signalen visst eller vissa fartyg, skola, därest jämväl andra fartyg finnas inom signalhåll, signalbokstäverna för det eller de fartyg, signalen skall gälla, hissas före signalen.

Känner man icke signalbokstäverna för det fartyg, signalen avses att gälla, kan man först hissa sig-nalen **VH** = »Hissa Era signalbokstäver!», då ifrågavarande fartyg bör hissa sina signalbokstäver. Lyckas icke detta, kan man hissa signalen **NMJ** = »Jag önskar signalera med fartyget, en [nummer anges om nödvändigt] i angiven bäring från mig».

HUR SIGNALER BESVARAS

Art. O: 75. Fartyg, till vilket (vilka) signaler avgivas, hissar (hissa) svarsvimpel på halv, så snart signalen är iakttagen, och i topp så snart signalen är förstådd. Även anrop (signalbokstäver) skola be-svaras. Svarsvimpeln halas ned på halv, så snart hisset är nedhalat på det sändande fartyget. Den hissas därpå i topp, så snart nästa hiss är förstått, och så vidare, till dess att meddelandet är av-slutat. (Se art. O: 76.)

Staget (mellanwiren) mellan topparna bör om möjligt icke användas för svarsvimpeln, enär det kan vara svårt att iakttaga, om densamma är i topp eller icke.

HUR ETT MEDDELANDE AVSLUTAS

Art. O: 76. Sändande fartyg skall hissa sin svarsvimpel ensam efter det sista hisset i meddelandet för att angiva, att meddelandet är avslutat. Mottagande fartyg besvarar detta på samma sätt som övriga hiss. (Se art. O: 75.)

NÄR SIGNALER ICKE ÄRO FÖRSTÅDDA

Art. O: 77. Om mottagande fartyg icke kan tydligt urskilja till detsamma given signal, håller det svarsvimpeln på halv och hissar en lämplig signal för att underrätta sändande fartyg om orsaken. (Se sändningscoden.)

Art. O: 78. Om mottagande fartyg kan urskilja signalerna, men icke förstå deras innebörd, kan det hissa signalen **VB** = »Signalen är icke förstådd, ehuru signalflaggorna kunna avläsas».

ANVÄNDANDET AV LIKHETSTECKEN

Art. O: 79. Likhetstecken användas för att ersätta (vikariera för) samma signalflagga en eller flera gånger i samma grupp, om man har tillgång till endast ett ställ signalflaggor. En grupp som t. ex. AAA eller 1000 skulle, såvida man icke hade likhetstecken, kunna sändas endast därest man hade tillgång till tre ställ signalflaggor. Genom att införa tre extra signalflaggor, kallade *första*, *andra* och *tredje likhetstecken*, kan vilken som helst två-, tre- eller fyrställig grupp hissas med användande av endast ett ställ signalflaggor.

Art. O: 80. I det internationella signalsystemet användas två slags signalflaggor, nämligen bokstavsflaggor och siffervimplar. Ett likhetstecken kan endast vikariera för en signalflagga av samma slag som den, som är hissad omedelbart före (över) likhetstecknet. Med andra ord: om ett likhetstecken är hissad omedelbart under en eller flera bokstavsflaggor, vikarierar det för en av dessa bokstavsflaggor. Kommer likhetstecknet omedelbart under en eller flera siffervimplar, vikarierar det för en av dessa siffervimplar.

Art. O: 81. När svarsvimpeln användes för att beteckna decimalkomma (se art. O: 47), tages ingen hänsyn till sagda vimpel, när man skall avgöra vilket likhetstecken, som skall användas.

Art. O: 82. *Första likhetstecknet* vikarierar alltid för den *översta* signalflaggan av samma slag som den, som är hissad omedelbart före likhetstecknet.

Art. O: 83. *Andra likhetstecknet* vikarierar alltid för den *näst översta* signalflaggan av samma slag som den, som är hissad omedelbart före likhetstecknet.

Art. O: 84. *Tredje likhetstecknet* vikarierar alltid för den *tredje signalflaggan uppifrån* av samma slag som den, som är hissad omedelbart före likhetstecknet.

Art. O: 85. Samma likhetstecken får endast användas *en gång* i samma grupp.

Exempel:

a) Gruppen **JULL** signaleras på följande sätt med signalflaggor:

[J
	U
	L
]	Tredje likhetstecknet

b) Gruppen **BBCB** signaleras på följande sätt med signalflaggor:

[B
	Första likhetstecknet
	C
]	Andra likhetstecknet

Anm. Eftersom första likhetstecknet är använt en gång (som vikarie för andra signalflaggan), kan det icke användas ännu en gång. På sin plats såsom andra signalflagga är det likvärdigt med signalflaggan B. Det är sålunda den andra signalflaggan, som skall ersättas, varför andra likhetstecknet användes såsom sista signalflagga i hisset.

c) Signalen 1000 signaleras på följande sätt med signalflaggor:

[1
	0
	Andra likhetstecknet
]	Tredje likhetstecknet

d) Signalen **IIX**

T 1330 signaleras på följande sätt med signalflaggor:

[I
	Första likhetstecknet
]	X

[T
	1
	3
	Andra likhetstecknet
]	0

Anm. I den andra gruppen (T1330) ingå två slags signalflaggor, en bokstavsflagga (T) och fyra siffervimplar (1330). Då det andra likhetstecknet följer omedelbart efter en siffervimpel, kan det endast vikariera för en siffervimpel (se art. O: 80 och 83). Då sagda likhetstecken det är *andra* likhetstecknet, kan det endast vikariera för den näst översta siffervimpeln, nämligen siffervimpeln 3.

HUR NAMN STAVAS

Art. O: 86. Då namn förekomma i texten till ett signalmeddelande, som gives med signalflaggor, sändas de såsom stavade ord med hjälp av följande 3 stavningssignaler:

S i g n a l	B e t y d e l s e
Svarsvimpeln över E (Stavningssignal nr 1)	Intill dess att stavningssignal nr 3 gives, representera signalerade grupper icke codegrupper utan alfabetets bokstäver och avläsas såsom sådana för att sammanlästa bilda ord
Svarsvimpeln över F (Stavningssignal nr 2)	{Ett stavat ord är slut eller {Punkt mellan initialer
Svarsvimpeln över G (Stavningssignal nr 3)	Stavningen är slut; härefter följande signaler skola tydas såsom codegrupper på vanligt sätt

Exempel:

- »William J. Perry, 15 Lombard Street» signaleras på följande sätt med signalflaggor:
- 1 gruppen: Svarsvimpel E = Avläs följande som bokstäver, bildande ord
 - 2 » WIL tredje likhetstecknet = WILL
 - 3 » IAM = IAM
 - 4 » Svarsvimpel F = Slut på ordet
 - 5 » J = J
 - 6 » Svarsvimpel F = Punkt efter initialbokstav
 - 7 » PER tredje likhetstecknet Y = PERRY
 - 8 » Svarsvimpel G = Slut på stavning
 - 9 » 15 = 15
 - 10 » Svarsvimpel E = Avläs följande som bokstäver, bildande ord
 - 11 » LOMB = LOMB
 - 12 » ARD = ARD
 - 13 » Svarsvimpel G = Slut på stavning
 - 14 » OHK = Gata, or

SIGNALFLAGGSIGNALERING MELLAN ÖRLOGS- OCH HANDELSFARTYGG

Art. O: 87. Önskar ett örlogsfartyg signalera med signalflaggor med ett handelsfartyg, hissar det förstnämnda svarsvimpeln (vilken på grund av denna användning jämväl benämnes codevimpeln) på en i ögonen fallande plats och håller sagda vimpel blåsande under hela den tid, signaleringen pågår.

(Härigenom kan handelsfartyget iakttaga, att de signalflaggor, som hissas av örlogsfartyget, icke avse signalering enligt militära coder.)

Art. O: 88. I den internationella signalboken äro en del codegrupper medtagna, vilka möjliggöra, att övningssignalering kan bedrivas mellan örlogs- och handelsfartyg. (Se grupperna NMI och NML i coden.)

KAPITEL V. MORSE SIGNALERING

Art. O: 89. Följande tabeller innehålla en förteckning över de internationella morsetecken, som användas för optisk signalering och för akustisk signalering. Ett streck över två eller flera bokstäver anger, att bokstäverna skola givas så, att de bilda *ett* tecken.

BOKSTAVSTECKEN

Betydelse	Morsetecken	Betydelse	Morsetecken	Betydelse	Morsetecken
A	· —	J	· — — —	T	—
å	· — — — —	K	— · —	U	· · —
B	— · · ·	L	· — · ·	ü	· · — —
C	— · — ·	M	— —	V	· · —
CH	— — — — —	N	— ·	W	· — —
D	— · ·	ñ	— — · — —	X	— · · —
E	·	O	— — — —	Y	— · — — —
è	· · · · ·	P	· — — ·	Z	— — · · ·
F	· · — ·	Q	— — · —	Å	· — — — —
G	— — ·	R	· — ·	Ä	· — · —
H	· · · ·	S	· · ·	Ö	— — — ·
I	· ·				

SIFFERTECKEN

INTERPUNKTERINGSTECKEN

Betydelse	Morsetecken	Betydelse	Beteckning	Morsetecken
1	· — — — —	Punkt och decimal-	iii	· · · · ·
2	· · — — —	komma (·)		
3	· · · — —	Bråkstreck (/)	\overline{XE}	— — — —
4	· · · · —			
5	· · · · ·			
6	— · · · ·			
7	— — · · ·			
8	— — — · ·			
9	— — — — ·			
0	— — — — —			

SÄRSKILDA TECKEN OCH SIGNALER

B e t y d e l s e	Beteckning	Morsetecken
Allmänt anrop och anrop för okänt fartyg..	AA AA o. s. v.....	• — • — • — • — o. s. v.
Svarstecken.....	TTTTTT o. s. v.	— — — — — o. s. v.
Uppehållstecken	ii	• • •
Åtskillnadstecken (=)	BT	— • • • —
Återkallelsetecken	EEEEEEEE o. s. v.	• • • • • • • • o. s. v.
Uppreningstecken	UD	• • — — • •
Allt efter	AA	• — • —
Allt före	AB	• — — — • •
Ord eller grupp efter	WA	• — — — • —
Ord eller grupp före	WB	• — — — — • • •
Sluttecken	AR	• — • — •
Från	DE	— • • •
Rätt kollationerat	C	— — — •
Kollationera (signalera tillbaka)!.....	G	— — — •
Meddelandet mottaget	R	• — •
Ord (på klart språk) mottaget.....	T	—
Jag kan icke läsa av Ert meddelande på grund av att lampan icke är rätt inriktad eller brinner dåligt	W	• — — —
Det efterföljande är sammansatt enligt den internationella signalboken	PRB	• — — • • — • — • • •

ANVÄNDANDET AV SÄRSKILDA TECKEN OCH SIGNALER

Art. O: 90. De särskilda tecknen och signalerna möjliggöra för fartyg att utväxla korta och koncisa meddelanden med varandra i samband med signaleringen.

Exempel rörande användandet av dessa tecken och signaler återfinnas på sid. 27—32.

C

Art. O: 91. Bokstaven **C** betyder »Rätt kollationerat».

När ett ord eller en grupp inuti ett meddelandes text kollationeras (signaleras tillbaka), användes bokstaven **C** av det sändande fartyget för att angiva för det mottagande fartyget, att kollationeringen utförts rätt. (Se art. O: 93, O: 113 och exempel II på sid. 28.)

DE

Art. O: 92. Ordet **DE** användes vid växling av signalbokstäver (igenkänningsignal) för att beteckna »Från — — —». Signalen **DE GXDE** betyder sålunda »Från fartyg, vilket signalbokstäver äro **GXDE**». (Se art. O: 112.)

G

Art. O: 93. Bokstaven **G** betyder »Kollationera!» (återsignalera för kontroll av riktig mottagning). Den må användas i början av ett meddelande på klart språk och skall då signaleras ensam. När bokstaven användes på detta sätt, betyder den »Allt som följer härefter i detta meddelande skall kollationeras (återsignaleras) ord för ord, så snart det är mottaget».

R

Art. O: 94. Bokstaven **R** betyder »Meddelandet är mottaget». Den signaleras av mottagande fartyg, sedan sändande fartyg har sänt sluttecknet. (Se art. O: 108.)

T

Art. O: 95. Bokstaven **T** användes såsom svar på varje ord i ett meddelande på klart språk för att angiva, att det är mottaget. (Se art. O: 114.)

W

Art. O: 96. Bokstaven **W** kan användas såsom ett självständigt signalmeddelande och betyder »Jag kan icke läsa av Ert meddelande på grund av att lampan icke är rätt inriktad eller brinner dåligt». Bokstaven må givas av mottagande fartyg, när så under loppet av signaleringen kan vara erforderligt, och besvaras av sändande fartyg genom att visa ett fast ljus med signallampan, till dess att det mottagande fartyget är tillfredsställt med ljuset och upphör att giva **W**.

ALLMÄNT ANROP OCH ANROP FÖR OKÄNT FARTYG

Art. O: 97. Allmänt anrop och anrop för okänt fartyg, **AA AA** o. s. v. (· — · — · — · — o. s. v.), användes för att väcka uppmärksamhet, när man önskar signalera till ett fartyg, vars namn är okänt. Det är det vanliga sättet att anropa till sjöss; anropet gives till dess att det anropade fartyget svarar.

SVARSTECKEN

Art. O: 98. Svarstecknet, **TTTT** o. s. v. (— — — — — o. s. v.), användes för att besvara anrop. Det gives, till dess att sändande fartyg slutar att anropa.

UPPEHÅLLSTECKEN

Art. O: 99. Uppehållstecknet, **ii** (· · · ·), användes för att skilja tecknen **AA**, **AB**, **WA** och **WB** från de ord eller grupper, som följa efter dem. (Se art. O: 106 samt exempel VII och VIII.) Uppehållstecknet användes även för att skilja hela tal från bråk.

ÅTSKILLNADSTECKEN

Art. O: 100. Åtskillnadstecknet, **BT** (— · · · —), användes omedelbart före texten i ett signalmeddelande. Tecknet kollationeras av mottagande fartyg, men kollationeringen besvaras icke med **C** av sändande fartyg. (Se art. O: 113 och exempel II på sid 28.)

ÅTERKALLELSETECKEN

Art. O: 101. Återkallelsetecknet, **EEEE** o. s. v. (· · · · · · o. s. v.), användes för att angiva, att senast givet ord eller grupp signalerats felaktigt. Det besvaras av mottagande fartyg med återkallelsetecknen. Då det sålunda besvarats, skall sändande fartyg upprepa det sista ord eller den sista grupp, som var rätt signalerad, och därefter fortsätta med återstoden av meddelandet.

Art. O: 102. Om misstaget icke upptäckes, förrän hela meddelandet är avsänt, måste nytt meddelande sändas.

Art. O: 103. Om man önskar att under sändandet annullera hela meddelandet, gives återkallelsetecknet, efterföljt av sluttecknet, sålunda **EEEEEE AR**.

UPPREPNINGSTECKEN

Art. O: 104. Upprepningstecknet, \overline{UD} (· · — — · ·), användes för att begära upprepning av hela meddelandet eller en del därav.

Art. O: 105. *För att begära upprepning av hela meddelandet.*

Upprepningstecknet givet ensamt betyder »Upprepa *senaste* meddelande». Upprepningen utföres, genom att meddelandet signaleras på precis det sätt, varpå det ursprungligen signalerades.

Observera: Vid akustisk signalering betyder upprepningstecknet givet ensamt »Jag missade senast givet ord eller grupp. Gå tillbaka några ord eller grupper, och fortsätt meddelandet därifrån». (Se art. O: 121.)

Art. O: 106. *För att begära upprepning av en del av meddelandet.*

Upprepningstecknet användes tillsammans med **AA**, **AB**, **WA** eller **WB** jämte ett ord eller en grupp ur meddelandet, varvid före sagda ord eller grupp gives uppehållstecknet, sålunda:

» \overline{UD} **AA** ii **FARTYG**» — betyder: »Upprepa allt efter ordet **FARTYG**».

» \overline{UD} **AB** ii **JRM**» — betyder: »Upprepa allt före gruppen **JRM**».

» \overline{UD} **WA** ii **KIC**» — betyder: »Upprepa gruppen efter **KIC**».

» \overline{UD} **WB** ii **FLAGGOR**» — betyder: »Upprepa ordet före **FLAGGOR**».

Exempel på begäran om upprepning samt på huru sådan signaleras återfinnas på sid. 29—32.

Art. O: 107. *Om innebörden av ett meddelande icke är förstådd, eller om ett codemeddelande icke kan förstås då dess grupper slås upp, får upprepningstecknet i c k e användas. Mottagande fartyg skall i så fall i stället giva lämplig signal ur signalboken.*

SLUTTECKEN

Art. O: 108. Sluttecknet, \overline{AR} (· — · — ·), användes för att avsluta alla meddelanden.

SIGNALGRUPPEN PRB

Art. O: 109. I meddelanden, som sändas med morsesignalering, användes signalgruppen **PRB** såsom första grupp i sådan text, som utgöres av en eller flera *codegrupper*, för att angiva, att det efterföljande är överfört till code med hjälp av den internationella signalboken. Gruppen **PRB** användes icke vid meddelanden på klart språk.

KAPITEL VI. LJUSMORSERING

SIGNALMEDDELANDETS OLIKA DELAR

Art. O: 110. Ett signalmeddelande, som sändes med ljusmorsering, indelas i följande delar:

- 1) Anrop.
- 2) Växling av signalbokstäver (igenkänningssignal).
- 3) Åtskillnadstecken.
- 4) Text.
- 5) Avslutning.

Samtliga dessa delar äro dock icke nödvändiga i varje meddelande.

Art. O: 111. 1) *Anropet.* Sändande fartyg börjar signaleringen med att oavbrutet sända anropet, intill dess att det besvarats (med \overline{TTTTT} o. s. v.).

Anropet består av

a) det allmänna anropet (**AA AA AA** o. s. v.) eller

b) det anropade fartygets signalbokstäver.

Sedan anropet observerats, och när mottagande fartyg är fullt redo att läsa av och skriva ned det som sändes, giver sagda fartyg svarstecknet.

Art. O: 112. 2) *Växling av signalbokstäver (igenkänningssignaler).* Det är icke alltid nödvändigt för signalerande fartyg att för varandra giva tillkänna, vilka de äro. Anses så emellertid nödvändigt, tillämpas följande signaleringsschema: När anropet besvarats, giver sändande fartyg **DE** efterföljt av

egna signalbokstäver. Detta kollationeras (återsignaleras) av mottagande fartyg, vilket därpå giver sina egna (mottagande fartygets) signalbokstäver, som kollationeras (återsignaleras) av sändande fartyg.

Om ettdera fartyget icke omedelbart kollationerar (eller kollationerar felaktigt), upprepar det andra fartyget sina signalbokstäver, till dess att de kollationerats rätt.

Art. O: 113. 3) *Åtskillnadstecknet*. Detta kollationeras (återsignaleras) av mottagande fartyg, men sändande fartyg besvarar icke kollationeringen med **C**, enär åtskillnadstecknet icke utgör någon del av texten. (Se art. O: 91.) Om mottagande fartyg icke (rätt) kollationerar åtskillnadstecknet, upprepar sändande fartyg detsamma, till dess det kollationerats rätt.

Åtskillnadstecknet användes icke före texten i sådana meddelanden, som innehålla *begäran om upprepning*.

Art. O: 114. 4) *Texten*. Texten består *antingen* av ord på klart språk *eller* av (en-, två-, tre- eller fyrställiga) codegrupper, hämtade ur den optiska coden, i vilken de äro tryckta med halvfet stil (t. ex. **R**, **UZ**, **NLG** eller **AGMT**), *eller* av signalbokstäver (igenkänningssignaler). Varje ord eller grupp signaleras för sig. Mottagande fartyg

a) erkänner mottagandet av varje ord på klart språk genom att giva **T**, resp.

b) kollationerar (återsignalerar) alla *codegrupper*, *siffertal* signalerade med siffertecken (men icke stavade siffertal), *särskilda tecken* (se art. O: 89) — dock icke **C** — eller *interpunkteringstecken*. Om kollationeringen utförts rätt, giver sändande fartyg **C**; om mottagande fartyg icke kollationerar, eller om kollationeringen utföres felaktigt, upprepar sändande fartyg omedelbart senast givet ord eller grupp.

Art. O: 115. 5) *Avslutningen* utgöres av sluttecknet, vilket besvaras med **R**.

ANROP OCH VÄXLING AV SIGNALBOKSTÄVER MÅ UTELÄMNAS

Art. O: 116. Om två fartyg i omedelbar följd utbyta flera meddelanden med varandra, behöver anrop och växling av signalbokstäver (igenkänningssignaler) icke utföras i mer än det första meddelandet.

EXEMPEL PÅ LJUSMORSERING

Efterföljande exempel bidraga till att klarlägga förfaringssättet vid ljusmorsering. Det är lämpligt att vid studium av exemplen läsa igenom de artiklar, till vilka på olika ställen hänvisas.

Observera: Det fartyg, som representeras av vänstra kolumnen, förutsättes att giva sin signal *innan fartyget i högra kolumnen* giver den signal, som återfinnes på samma rad, såvida icke motsatt ordning angives med en pil.

EXEMPEL I. MEDDELANDE PÅ KLART SPRÅK

Befälhavaren på »Finn» (signalbokstäver: SDCA) önskar sända meddelandet: »Hurudant väder har Ni haft till befälhavaren på »Mälaren» (signalbokstäver: SDVA). Signaleringen utföres sålunda:

	»Finn» giver	»Mälaren» giver	Hänvisningar
Anrop	AA AA AA o. s. v.	<u>TTTTTTT</u> o. s. v.	Art. O: 97, 98, 111
Växling av signalbokstäver	DE SDCA SDVA	DE SDCA SDVA ←	Art. O: 92, 112
Åtskillnadstecken	<u>BT</u> HURUDANT VÄDER	<u>BT</u> T T	Art. O: 100, 113
Text	HAR NI HAFT	T T T	Art. O: 95, 114
Avslutning	<u>AR</u>	R	Art. O: 94, 108, 115

EXEMPEL II. CODEMEDDELANDE

Det italienska örlogsfartyget »Solferino» (signalbokstäver: IASJ) önskar att sända meddelandet: »Har Ni sett 'Fausto'?» till det amerikanska handelsfartyget »Michigan» (signalbokstäver: KFLN). Meddelandet utskrives med codegrupper, och signaleringen utföres sålunda:

	»Solferino» giver	»Michigan» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	AA AA AA o. s. v.	TTTTTT o. s. v.	} »Michigan» har kollationerat fel, varför »Solferino» upprepar gruppen Art. O: 112, sista stycket
Växling av signalbokstäver	{ DE IASJ DE IASJ KFLN	{ DE IASW DE IASJ KFLN	
Åtskillnadstecken	BT PRB	BT PRB	Art. O: 109 Art. O: 91, 114
Text	C NKM C	NKM	Betyder enligt coden »Har Ni siktat angivet fartyg eller föremål»
Avslutning	OMJZ C AR	OMJZ R	»Fausto's» signalbokstäver

EXEMPEL III. MEDDELANDE UTAN VÄXLING AV SIGNALBOKSTÄVER

Ett (okänt) luftfartyg har frågat ett fartyg om dess position, på vilken fråga fartyget vill svara (på klart språk, här svenska).

Det är icke nödvändigt, att fartyget och luftfartyget växla signalbokstäver. Signaleringen utföres sålunda:

	Fartyget giver	Luftfartyget giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	AA AA AA o. s. v.	TTTTTTTT o. s. v.	Art. O: 97, 98 Växling av signalbokstäver icke erforderlig. Art. O: 112
Åtskillnadstecken	BT MIN POSITION ÄR	BT T T T	Art. O: 100 Art. O: 95
Text	P2314 C P3302 C	P2314 P3302	Art. O: 62, 91, 114
Avslutning	AR	R	Art. O: 94, 108, 115

EXEMPEL IV. KORT MEDDELANDE UTAN ANROP OCH VÄXLING AV SIGNALBOKSTÄVER

»Annie Johnson» är i signalförbindelse med kryssaren »Norfolk», och innan signalförbindelsen avslutas, önskar »Annie Johnson» sända »Good night». Signaleringen utföres sålunda:

	»Annie Johnson» giver	»Norfolk» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Åtskillnadstecken	BT	BT	Anrop och växling av signalbokstäver uteslutas. Art. O: 116
Text	GOOD NIGHT	T T	
Avslutning	AR	R	

EXEMPEL PÅ UPPREPNING

De följande exemplen (nr V—IX) visa förfaringssättet, när mottagande fartyg önskar erhålla upprepning av hela meddelandet eller del därav. I exemplen förutsättes nedanstående hava avgivits.

Meddelande nr I. Från »Finn» (signalbokstäver: SDCA) till »Andenes» (LEFG)

Text: »Passerade i går kl. 1630 farligt drivande vrak på P2314 P3022»

Meddelande nr II. Från »Orleans» (FVDS) till »Mälaren» (SDVA)

Text: EJI PEV AMPM TZ LVA AQQ BBE KLQ

EXEMPEL V. UPPREPNING AV HELA MEDDELANDET

»Andenes» önskar upprepning av hela meddelandet nr I:

	»Andenes» giver	»Finn» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	SDCA SDCA o. s. v.	TTTTTTT o. s. v.	Anrop och växling av signalbokstäver må uteslutas. Art. O: 116
Växling av signalbokstäver	DE LEFG	DE LEFG	
Text	UD C	UD	Art. O: 105 och 113, sista satsen
Avslutning	AR	R	

»Finn» upprepar då hela meddelandet på samma sätt, varpå det ursprungligen signalerades:

	»Finn» giver	»Andenes» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	LEFG LEFG o. s. v.	TTTTTTT o. s. v.	Art. O: 98
Växling av signalbokstäver	DE SDCA	DE SDCA	Art. O: 100
Åtskillnadstecken	BT	BT	
Text	PASSERADE	T	Art. O: 114
	I GÅR	T	
	KL.	T	
	1630	1630	
	C		
	FARLIGT	T	
	DRIVANDE	T	
	VRAK	T	
	P2314	P2314	
	C		
P3022	P3022	Art. O: 60, 62	
C			
Avslutning	AR	R	

EXEMPEL VI. UPPREPNING AV ALLT EFTER EN VISS GRUPP

»Mälaren» begär upprepning av allt efter gruppen TZ i meddelande nr II. Signaleringen utföres sålunda:

	»Mälaren» giver	»Orleans» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	FVDS FVDS o. s. v.	<u>TTTTTT</u> o. s. v.	Anrop och växling av signalbokstäver må uteslutas. Art. O: 116 Art. O: 106 och 113, sista satsen
Växling av signalbokstäver.....	DE SDVA	DE SDVA	
Text	<u>UD</u> AA ii TZ C	<u>UD</u> AA ii TZ	
Avslutning	<u>AR</u>	R	

»Orleans» upprepar den begärda delen av meddelandet, börjande med den angivna gruppen. Signaleringen utföres sålunda:

	»Orleans» giver	»Mälaren» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	SDVA SDVA o. s. v.	<u>TTTTTT</u> o. s. v.	Anrop och växling av signalbokstäver må uteslutas. Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE FVDS	DE FVDS	
Åtskillnadstecken	<u>BT</u> TZ C LVA C	<u>BT</u> TZ LVA	
Text	AQG C BBE C KLQ C	AQG BBE KLQ	
Avslutning	<u>AR</u>	R	

EXEMPEL VII. UPPREPNING AV ALLT FÖRE EN VISS GRUPP

»Andenes» önskar få upprepat allt före ordet »drivande» i meddelande nr I och signalerar därför:

	»Andenes» giver	»Finn» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	SDCA SDCA o. s. v.	<u>TTTTTT</u> o. s. v.	Anrop och växling av signalbokstäver må uteslutas. Art. O: 116 Art. O: 106 och 113, sista satsen
Växling av signalbokstäver.....	DE LEFG	DE LEFG	
Text	<u>UD</u> AB ii DRIVANDE C	<u>UD</u> AB ii DRIVANDE	
Avslutning	<u>AR</u>	R	

»Finn» upprepar då meddelandet från början till och med ordet »drivande» enligt följande:

	»Finn» giver	»Andenes» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	LEFG LEFG o. s. v.	<u>TTTTTT</u> o. s. v.	Anrop och växling av signalbokstäver må uteslutas. Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE SDCA	DE SDCA	
Åtskillnadstecken	<u>BT</u>	<u>BT</u>	
	PASSERADE	T	
	I GÅR	T	
	KL.	T	
Text	1630	1630	
	C		
	FARLIGT	T	
	DRIVANDE	T	
Avslutning	<u>AR</u>	R	

EXEMPEL VIII. UPPREPNING AV GRUPPEN EFTER EN VISS GRUPP

»Mälaren» begär upprepning av gruppen efter PEV i meddelande nr II:

	»Mälaren» giver	»Orleans» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	FVDS FVDS o. s. v.	<u>TTTTTTTT</u> o. s. v.	Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE SDVA	DE SDVA	Art. O: 116
	<u>UD AA ii PEV</u>	<u>UD AA ii PEV</u>	Art. O: 106 och 113, sista satsen
Text	<u>EEEEEEEE</u> o. s. v.	<u>EEEEEEEE</u> o. s. v.	Visar användandet av återkallelsetecknet. »Mälaren» har sänt AA i stället för WA
	DE SDVA	DE SDVA	»Mälaren» upprepar den sista grupp, som signalerats rätt, och fortsätter med därefter följande grupper. Art. O: 101
	<u>UD WA ii PEV</u>	<u>UD WA ii PEV</u>	
	C		
Avslutning	<u>AR</u>	R	

»Orleans» upprepar på grund härav den begärda gruppen, föregången av den i föregående meddelande omnämnda:

	»Orleans» giver	»Mälaren» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	SDVA SDVA o. s. v.	<u>TTTTTTTT</u> o. s. v.	Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE FVDS	DE FVDS	
Åtskillnadstecken	<u>BT</u>	<u>BT</u>	
	PEV	PEV	
	C		
Text	AMPM	AMPM	
	C		
Avslutning	<u>AR</u>	R	

EXEMPEL IX. UPPREPNING AV ORDET FÖRE ETT VISST ORD

»Andenes» önskar få ordet före »vrak» upprepat i meddelande nr I:

	»Andenes» giver	»Finn» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	SDCA SDCA o. s. v.	<u>TTTTTTTT</u> o. s. v.	Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE LEFG	DE LEFG	Art. O: 116
Text	<u>UD</u> WB ii VRAK	<u>UD</u> WB ii VRAK	Art. O: 106 och 113, sista satsen
	C		
Avslutning	<u>AR</u>	R	

»Finn» upprepar på grund härav det begärda ordet, efterföljt av det i föregående meddelande omnämnda ordet:

	»Finn» giver	»Andenes» giver	Hänvisningar och anmärkningar
Anrop	LEFG LEFG o. s. v.	<u>TTTTTTTT</u> o. s. v.	Art. O: 116
Växling av signalbokstäver.....	DE SDCA	DE SDCA	Art. O: 116
Åtskillnadstecken	<u>BT</u>	<u>BT</u>	För att övertyga sig om att »Andenes» rätt mottager de följande orden, använder Finn bokstaven G (= kol- lationera!) för att få de härefter signalerade orden kollationerade (och icke be- svarade med T). Se art. O: 93
Text	G	G	
	C		
	DRIVANDE	DRIVANDE	
Avslutning	<u>AR</u>	R	

KAPITEL VII. LJUDMORSERING

Art. O: 117. Om ljudmorsering missbrukas, kan därigenom uppstå allvarliga förväxlingar inom starkt trafikerade områden, varför ljudmorsering endast bör användas med största urskillning. Egenskaperna hos de apparater, som användas vid ljudmorsering (ångvissla, sirén, mistlur o. s. v.), göra, att sådan signalering måste utföras långsamt, varför de meddelanden, som sändas med sådan signalering, måste göras så korta som möjligt.

a) Ljudmorsering i tjocka skall inskränkas till ett minimum. Andra signaler än enställiga bokstavssignaler få endast användas i yttersta nödfall; de få aldrig användas i starkt trafikerade farvatten.

b) Av nu angivna skäl skall i art. O: 118—121 angivet förkortat signaleringsförfarande användas vid ljudmorsering.

HUR LJUDMORSERING UTFÖRES

Art. O: 118. Sändande fartyg giver anrop på samma sätt som vid ljusmorsering.

Vid signalering av enställiga bokstavssignaler gives varken anrop eller svar.

Art. O: 119. Mottagande fartyg svarar med svarstecken. (Jämför dock art. O: 118, andra stycket.)

Art. O: 120. Sändande fartyg giver, sedan svarstecknet uppfattats, hela meddelandet. Mottagande fartyg svarar icke — såframt icke ett ord eller en grupp »missas» (se härom art. O: 121) — utan väntar, tills sändande fartyg givit sluttecknet **AR**, vilket besvaras med **R**.

Art. O: 121. Om mottagande fartyg missar ett ord eller en grupp, giver sagda fartyg omedelbart upprepningstecknet **UD**. När sändande fartyg hör detta tecken, avbryter det signaleringen, går tillbaka några ord eller grupper och fortsätter meddelandet.

Exempel: »Borgholm» hör ett annat fartygs ångvissla och vill giva meddelandet »Har nyss passerat flera flytande minor». (Det andra fartyget är »Sirius».)

	»Borgholm» giver	»Sirius» giver
Anrop	AA AA AA o. s. v.	TTTTTTT o. s. v.
Åtskillnadstecken	BT	
	HAR	Intet svar gives, såframt icke ett ord missas, i vilket fall upprepningstecknet UD gives. Se art. O: 121
	NYSS	
Text.....	PASSERAT	
	FLERA	
	FLYTANDE	
	MINOR	
Avslutning	AR	R

Observera, att sändande och mottagande fartyg icke växla signalbokstäver, trots att allmänt anrop använts.

KAPITEL VIII. SEMAFORERING

Art. O: 122. Signalflaggan **J**, hissad antingen ensam eller efter en grupp signalbokstäver (en igenkänningssignal) (se art. O: 124), anger, att sändande fartyg önskar utväxla semaformeddelande. Ifrågavarande signaler hissas, där det bäst lämpar sig och på den plats, där de bäst kunna iakttagas.

Art. O: 123. Då signalflaggan **J** iakttagits, hissar mottagande fartyg svarsvimpeln på halv. När detsamma är berett att mottaga semaformeddelande, hissas svarsvimpeln i topp.

På fartyg, som icke kunna mottaga semaformeddelande enligt det internationella semaforalfabetet, hissas icke svarsvimpeln i topp, utan hissas i stället signalen **UX** = »Jag använder icke semafor».

Art. O: 124. Kan tvivel råda beträffande vilket fartyg, som avses att vara mottagande fartyg, hissas signalflaggan **J** under — och åtskild av mellanlina från — signalbokstäverna (igenkänningssignalen) för mottagande fartyg.

Art. O: 125. Önskar ett örlogsfartyg semaforera med ett handelsfartyg, hissar det förra svarsvimpeln på en i ögonen fallande plats samt därjämte (och på annan plats): mottagande fartygs signalbokstäver — mellanlina — signalflaggan **J**.

Art. O: 126. Signalflaggan **J** hålles bläsande under den tid, meddelandet gives, och halas ned, när meddelandet är avgivet.

HUR SEMAFORMEDDELANDEN GIVAS OCH AVLÄSAS

Art. O: 127. Semaforstecknen givas med hjälp av små flaggor, vilka hållas i händerna.

I stället för bokstaven **A** användes **AA**, i stället för **Å** användes **AE** och i stället för **Ö** användes **OE**.

Art. O: 128. Semaforering utföres alltid på klart språk. I för semaforering avsedda meddelanden, vilka innehålla siffertal, stavas siffertal som ord.

Art. O: 129. Avsändaren giver uppmärksamhetstecken och väntar, till dess att svarsvimpeln är hissad i topp på mottagande fartyg. Efter ett lämpligt uppehåll börjas därefter sändningen. Om nödvändigt semaforeras först namnet på mottagande fartyg, efterföljt av **DE** och namnet på sändande fartyg, t. ex. »Dufferin **DE** Kungsholm». Om de båda fartygen befinna sig nära varandra, kunna enbart uppmärksamhetstecknet och svarstecknet användas i stället för att hissa signalflaggan **J** och svarsvimpeln.

Art. O: 130. Signalmannen skall under semaforeringen stå med ansiktet vänt mot mottagande fartyg. Semaforalfabetet framgår av sid. 35.

Art. O: 131. Vid slutet av varje ord återför signalmannen armarna till utgångsställningen. När dubbel-bokstäver förekomma inuti ett ord, återförs armarna till utgångsställningen, då den första av de två lika bokstäverna är signalerad, varefter den andra bokstaven slås.

Art. O: 132. Varje ord besvaras av mottagande fartyg med bokstaven **C**. Svaras icke, upprepar sändande fartyg ordet.

FELSIGNALERING

Art. O: 133. En serie **E:n** (**EEEEEE** o. s. v.) angiver, att felsignalering ägt rum. Efter denna serie gives det sista ord, som var rätt sänt, varefter semaforeringen fortsätter.

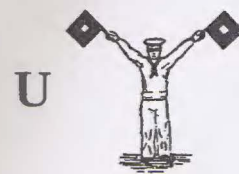
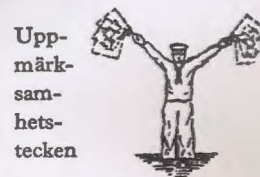
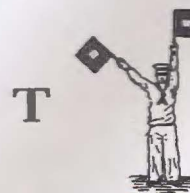
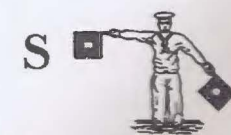
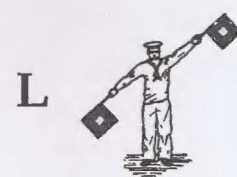
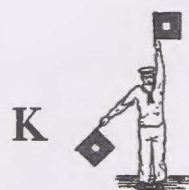
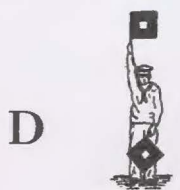
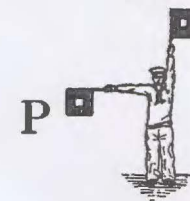
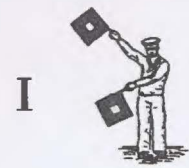
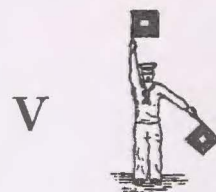
AVSLUTNING

Art. O: 134. Alla meddelanden avslutas med sluttecknet **AR**.

Exempel: Befälhavaren på »Finn» (SDCA) önskar semaforera följande meddelande till befälhavaren på »Mälaren» (SDVA): »Kan Ni låna mig ett varpankare?» Signaleringen utföres sålunda:

	»Finn» sänder	»Mälaren» sänder
Anrop	SDVA — mellanlina — J	Hissar svarsvimpeln på halv, och, när klar att taga emot, svarsvimpeln i topp
	Uppmärksamhetstecken	C
	Mälaren DE Finn	C
	kan	C
	Ni	C
Text.....	låna	C
	mig	C
	ett	C
	varpankare	C
Avslutning	AR	

INTERNATIONELLA SEMAFORALFABETET



FÖRESKRIFTER FÖR RADIOSIGNALERING

Art. R: 1. Föreskrifter beträffande utförandet av radiosignaleringen återfinnas i den internationella radiotelegrafkonventionen jämte tillhörande reglementen. Följande föreskrifter hänföra sig endast till radiomeddelandenas text.

Art. R: 2. När det är nödvändigt att ange, att denna code användes, skall codegruppen INTCO införas såsom första ord i texten, angivande, att »Det efterföljande är sammansatt enligt den internationella signalboken».

SIFFERTAL

Art. R: 3. Siffertal, angivande antal, grader, datum m. m., som förekomma i ett till code överfört meddelande, böra sändas såsom codegrupper (se tabellerna på sid. 237—248), men de kunna även sändas med morsesystemets siffertecken. Om denna senare metod användes, förlorar man dock den kontrollmöjlighet, som codegrupperna erbjuda (se sid. 52—53).

BÄRINGAR OCH KURSER

Art. R: 4. *Bäringar, pejlingar och kurser* kunna antingen vara rättvisande eller magnetiska, men de äro alltid rättvisande, såvida annat ej särskilt anges.

Art. R: 5. *Bäringar* eller *pejlingar*, som användas av fartyg för att ange ett föremål, eller som hänföras till en viss punkt, räknas alltid *från* det avsändande fartyget, respektive från utgångspunkten, d. v. s. *alltid mot det pejlade föremålet*.

Art. R: 6. Kurser och pejlingar angivas alltid med siffertal om tre siffror, vilka ange grader från (Nord =) 000 till 359, räknade i samma riktning, som visarna gå på ett ur.

Art. R: 7. *Riktning* (även kallad »relativ bäring») är vinkeln mellan syftlinjen till ett föremål och långskeppsriktningen på det fartyg, varifrån riktningen räknas. Riktningen kan mätas i grader eller streck från för till akter åt vardera sidan. (Se tabellen på sid. 241.)

KOMPASSTRECK

Art. R: 8. De 32 kompasstrecken må användas för att ange vindriktning, strömmens riktning o. s. v. och hava för dessa ändamål tilldelats codegrupper. (Se tabellen på sid. 241.)

POSITIONER

Art. R: 9. *Positioner* angivas antingen a) genom latitud och longitud, eller b) genom bäring och avstånd från en *punkt*.

Art. R: 10. *Latitud och longitud* kunna överföras till code med tillhjälp av tabellerna på sid. 242—244 eller ock signaleras med morsesystemets siffertecken. I senare fallet uttryckes vardera av latituden

och longituden med en grupp om fyra siffror, i vilka de första två siffrorna beteckna grader och de sista två siffrorna minuter. Första gruppen anger latitud och andra gruppen longitud.

Art. R: 11. I vanliga fall är det icke nödvändigt att ange, huruvida latituden är nordlig eller sydlig, eller huruvida longituden är östlig eller västlig. Därest en latitud nära ekvatorn skall angivas, eller därest en longitud nära meridianerna 0° eller 180° skall angivas, eller därest det i övrigt kan befaras, att underlåtelse att signalera latitudens eller longitudens namn kan giva upphov till förväxling, tilläggas codegrupper för nordlig resp. sydlig latitud omedelbart efter gruppen (grupperna), angivande latituden, och codegrupper för västlig resp. östlig longitud omedelbart efter gruppen (grupperna), angivande longituden.

Art. R: 12. När latitud och longitud signaleras med användande av morsesystemets siffertecken i stället för med codegrupper, kan i regel hundratalsiffran utelämnas vid sådana longituder, vilkas gradtal överstiger 99. Sagda siffra må emellertid signaleras, om så anses nödvändigt, för att undvika förväxling.

Art. R: 13. När positionen anges genom bäring och avstånd från en punkt, skall följande ordningsföljd tillämpas:

Bäringen från punkten;

avståndet i nautiska mil från punkten;

punktens benämning.

Brådskande och viktiga signaler

EN-STÄLLIGA SIGNALER

- A** Jag håller på med fartprov
- B** Jag lastar eller lossar explosiva varor
- C** Ja
- D** Håll undan från mig; jag manövrerar med svårighet!
- E** Jag ändrar kurs styrbord hän
- F*** Jag är havererad; sätt Er i förbindelse med mig!
- G** Jag behöver lots
- H** Jag har lots ombord
- I** Jag ändrar kurs babord hän
- J** Jag ämnar sända ett meddelande med semafor
- K*** Stoppa farten ögonblickligen!
- L*** Stoppa; jag har något viktigt att meddela Er!
- M** Jag har läkare ombord
- N** Nej
- O*** Man överbord
- P*** *I hamn (Blue Peter):* Alla personer måste begiva sig ombord, enär fartyget står i begrepp att gå till sjöss
[hissas på förtoppen]
Till sjöss: Era lanternor ha slocknat eller brinna dåligt
- Q** Mitt fartyg är »smittfritt», och jag begär rätt till fri samfärdsel med land (*Pratique*)
- R*** Mitt fartyg gör ingen fart; Ni kan försöka att med försiktighet passera mig
- S** Mina maskiner gå full fart back
- T** Gå icke för om mig!
- U*** Ni stävar mot fara
- V*** Jag behöver hjälp
- W*** Jag behöver läkarhjälp
- X** Upphör att utföra, vad Ni håller på med (eller synes ha för avsikt att göra), och ge akt på mina signaler!
- Y** Jag får post (ombord)
- Z*** Användes för att anropa signalstation i land

Ann. Endast de med * betecknade signalerna få användas vid ljusmorsering.

Beträffande betydelsen av P, T och X, efterföljda av en siffergrupp, se resp. art. O: 60, 51 och 55.

Beträffande betydelsen av de en-ställiga signalerna, använda vid bogsering (= »Bogserings signaler»), se tabell i slutet på boken.

TVÅ-STÄLLIGA SIGNALER

FARTYGS ÖVERGIVANDE

- AC** Luftfartyget [angives om nödvändigt] måste övergivas
AD Jag måste övergiva mitt fartyg
AE Jag skall övergiva mitt fartyg, om Ni icke håller Er klar att lämna hjälp
AF Jag eller angivet fartygs besättning önskar övergiva mitt (sitt) fartyg men har inga medel därtill
AG Jag ämnar icke övergiva mitt fartyg
AH Övergiv Ert fartyg så snart som möjligt!
AI Övergiv icke luftfartyget; jag skall försöka bogsera Er!
AJ Övergiv icke Ert fartyg!
AK Ämnar Ni övergiva Ert fartyg

OLYCKSFALL

- AL** Olycksfall; en eller flera personer allvarligt skadade
AM En olycka har inträffat; jag behöver läkare
AN En ångpanneolycka har inträffat; jag behöver läkare

PÅ GRUND OCH FLOTT

- AO** Jag är flott (flytande)
AP Jag står på grund
AQ Står på grund svårt skadad
AS Jag står på grund och blir antagligen nerbräckt; behöver omedelbar hjälp
AT Jag står på grund och behöver omedelbar hjälp
AU Jag står på grund; sänd omedelbart den hjälp Ni kan!
AV Jag står på grund; vill Ni försöka draga mig av
AW Jag kan icke flottas med nu tillgängliga medel
AX Jag kan kanske flottas, om snar hjälp lämnas
AY Ni kommer att stå på grund
AZ Ni kommer att stå på grund vid lågvatten
BA Är Ni flott

GÅNG FRAMÅT

- BC** Full fart framåt
BD Jag gör fart föröver
BE Jag gör fart föröver; mina maskiner gå framåt
BF Jag kan icke göra fart föröver
BG Gå framåt!
BH Gå framåt med sakta fart!
BI Gå framåt med full fart!
BJ Fortsätt att gå framåt!
BK Låt Era maskiner alltjämt gå framåt!

LUFTFARTYG

- BL** Flygplanet har gått ned å angiven plats och behöver omedelbar hjälp
BM Flygplanet, som rapporterats i nöd, får nu hjälp
BN Luftfartyg äro i färd med att starta från eller gå ned på eller nära detta fartyg; kom icke för nära!
BO Luftfartyget [angives om nödvändigt] avgick vid angiven tid
BP Luftfartyget [angives om nödvändigt] är svårt skadat; vill Ni övertaga post och passagerare
BQ Luftskeppet har gått ned å angiven plats och behöver omedelbar hjälp
BR Luftskepp som rapporterats i nöd får nu hjälp
BS Allt är klart för att ta emot Er vid förtöjningsmasten
BU Jag håller på att gå ned för att reparera; vill Ni hålla Er i närheten av mig
BV Jag går ned å angiven plats; brist på bensin
BW Jag går ned å angiven plats på grund av maskinfel
BX Jag går ned för att taga upp besättningen från havererat (redlost) luftfartyg å angiven plats
BY Jag är tvungen att gå ned; håll Er beredd att ta upp besättningen
BZ Jag skall nu försöka att flyga till land
CA Jag siktade ett flygplan kl. — på angiven plats, styrande kurs —
CB Jag siktade ett luftskepp kl. — på angiven plats, styrande kurs —
CD Sjön är så smul, att Ni kan gå ned på vattnet nära mig
CE Sjön är så svår, att Ni icke kan gå ned
CF Ni kan icke mottagas vid förtöjningsmasten nu
CG Gå ned så nära mig som möjligt!
CH Gå ned på min läsida; jag har stoppat!
CI Gå ned på min lovertssida; jag har stoppat!
CJ Gör Er klar att emottaga mig eller angivet luftskepp vid förtöjningsmasten, *vid angiven tid!*
CK Närma Er icke förtöjningsmasten!
CL Kan Ni kommunicera med flygplanet
CM Kan Ni kommunicera med luftskeppet
CN Har Ni siktat eller hört något om ett flygplan i nöd
CO Hur mycket längre kan Ni stanna i luften
CP Är flygplanet i stånd att fortsätta
CQ Är luftskeppet i stånd att fortsätta
CR Är sjön tillräckligt smul, för att jag skulle kunna gå ned nära Er

LÅNGSIDES

- CS** Försök att komma långsides!
CT Kom icke långsides! Lagg icke till!

ANKARPLATS. ANKRING

- CU** Ankarplatsen är farlig
CV Den bästa ankarplatsen är
CW Den bästa ankarplatsen är på angivet antal famnar
CX Jag har fångat telegrafkabel med mitt ankare
CY Det är osäkert (farligt) att förbli på ankarplatsen
CZ Mitt ankare är lättat
DA Mitt ankare är oklart; jag behöver hjälp
DB Ankra! Gå till ankars!
DC Ankra som det passar Er!
DF Ankra å angiven plats!
DG Ankra omedelbart!
DH Låt gå (fäll) ytterligare ett ankare!
DI Ankra icke under något förhållande!
DJ Försök icke att angöra ankarplatsen!
DK Utsätt Er icke för risken att ankra, med mindre Ni har goda ankardon!
DL I vilken bäring från Er ligger ankarplatsen

HJÄLP

- DM** Skyndsamhet är nödvändig
DN Jag kommer till Er hjälp
DO Jag är i drift och behöver hjälp
DP Jag riskerar få mitt ankare oklart och behöver omedelbart hjälp av bogserbåt
DQ Jag är i brand och behöver omedelbar hjälp
DR Jag (av)går för att hjälpa nödställt fartyg i angiven position
DS Jag kan icke hjälpa Er eller angivet fartyg
DT Jag kan icke lämna hjälp, *till*
DU Bogserkabeln har sprungit; kan Ni hjälpa mig
DV Jag har sprungit läck och behöver omedelbar hjälp
DW Jag önskar få ett varp utfört
DX Jag behöver hjälp, *av, från*
DY Jag behöver dykare, *för, att*
DZ Jag behöver omedelbar hjälp
EA Jag skall hålla mig i närheten av Er eller angivet fartyg
EB [Angiven] Fyr (fyrskipp) behöver hjälp
EC Angivet fartyg är i nöd och behöver omedelbar hjälp
ED Angivet fartyg behöver hjälp
EF Lämna all möjlig hjälp, *till, att!*
EG Sänd mig omedelbar hjälp!
EH Kan jag hjälpa Er
EI Kan Ni hjälpa mig eller angivet fartyg
EJ Behöver Ni någon vidare hjälp
EK Behöver Ni hjälp, *från, av*
EL Behöver Ni hjälp med, *att*
EM Behöver Ni omedelbar hjälp
EN Vad slags hjälp behöver Ni
EO Vill Ni hjälpa mig eller angivet fartyg
EP Vill Ni hjälpa mig i hamn eller i angiven hamn; jag är i haveri såsom anges

GÅNG AKTERÖVER (back)

- EQ** Full fart back
ER Gå akteröver (back)!
ES Gå akteröver (back) med sakta fart!
ET Gå full fart back!

BAR (sandbank)

- EU** Baren är farlig
EV Baren är farlig för små båtar vid ebb
EW Baren är icke farlig
EX Baren kan icke passeras
EY Vad är djupet på baren (sandbanken)
EZ När är bästa tiden för att passera baren

BÄRINGAR OCH PEJLINGAR

- FA** Inloppet pejlas från mig såsom anges
FB Angiven plats pejlas från mig såsom anges
FC Hur bär hamninloppet från Er

BÅTAR

- FD** Alla båtar förlorade; kan Ni taga passagerare och besättning från bord
FE Båten har kantrat [i angiven bäring]
FG Båten har sjunkit
FH Båten är längs sidan
FI Båtar kommer till Er hjälp
FJ Båtar är på väg till Er
FK Jag eller angivet fartyg behöver båt
FL Båten bör försöka att landa, där flagga svänges, eller där ljus visas
FM Jag sjunker; sänd båtar för att bärga passagerare och besättning
FN Jag kan icke sända någon båt
FO Jag har ingen båt disponibel, *för, till, att*
FP Jag har inga brukbara båtar
FQ Jag behöver en båt eller angivet antal båtar omedelbart
FR Jag behöver en båt; man över bord
FS Jag behöver en askbåt
FT Jag behöver en båt för avfall
FU Jag behöver en vattenbåt
FV Det är omöjligt att landa
FW En båt befinner sig i nöd [i angiven bäring]
FX Försök icke att landa med Er egen båt, ar!
FY Sänd en båt för att hämta besättningen!
FZ Er båt, ar bör hålla sig till lovart, tills den kan hissas
GA Kan Ni sända båt, *för, att, till*
GB Kan jag använda mina egna båtar för landning
GC Har Ni sett eller hört något av min båt
GD Hur många användbara båtar har Ni

RUNDRADIERING

- GE** Var god att vid första lämpliga tillfälle rundradiera följande meddelande till alla fartyg i närheten

BOJAR

- GF** Bojen ligger i vattenbrynet och är svår att upptäcka
GH Bojen har kommit i drift
GI [Angiven] Boj är icke på sin rätta plats
GJ Bojen, arna är icke att lita på
GK Bojen, som Ni nalkas, är icke på sin rätta plats
GL Lämna (tag) bojen om babord!
GM Lämna (tag) bojen om styrbord!
GN Styr rätt mot bojen!
GO Finns där några bojar eller sjömärken
GP Kan Ni se bojen
GQ I vilken bäring bör jag bringa bojen
GR Vilken är bäringen till bojen

ANKARKÄTTING

- GS** Det är fara för att min ankarkätting springer
GT Stick kätting till angiven längd!

FARA. VARNING FÖR FARA

- JD** Ni stävar mot fara
GU Bränningar, rev, skär eller grund för om Er
GV Bränningar, rev, skär eller grund på Er babords bog
GW Bränningar, rev, skär eller grund på Er styrbords bog
GX Försiktig navigering är nödvändig
GY Cyklon (orkan, tyfon) närmar sig; gå omedelbart till sjöss!
GZ Inloppet är farligt
HA Inloppet är ofarbart
HB Farleden är farlig
HC Farleden är farlig utan lots
HD Jag håller på med sjömättningsarbete; håll undan för mig!
HE Jag har stött på grund eller på något föremål
HF Jag (vi) har minsvep ute; håll undan från det!
HG Jag skall gå för om Er eller angivet fartyg
HI Jag skall gå akter om Er eller angivet fartyg
HJ Det är farligt att komma in på mindre än angivet antal fots vatten
HK Det är farligt att komma in på mindre än angivet antal meters vatten
HL Det är farligt att gå så hastigt
HM Sjöfarten (navigeringen) är farlig på grund av
HN Rev eller grund (bank) sträcker sig angivet antal nautiska mil i angiven bäring
HO Sjön eller bränningen är för svår för landning
HP Undervattensbåtar bedriva övningar i detta farvatten; navigera med stor försiktighet!
HQ En telegrafkabel finnes i angiven bäring från mig
HR Det är en spärrning (hinder) i farleden
HS Det är livlig sjöfart i leden; framgå med försiktighet!
HT Det är grunt vatten eller fara i angiven bäring från mig eller från angivet föremål
HU Tåt tjocka kommer på
HV Angivet fartyg stävar mot fara

- HW** Ni är fri från all fara
HX Ni är i ett farligt läge
HY Se upp för drivande vrak, farligt för sjöfarten, på angiven plats!
HZ Se upp för telegrafkabel, då Ni ankrar!
IA Vänd genom vinden, annars går Ni på grund!
IB Håll undan från skjutfältet!
IC Håll undan från mig; jag har farlig last!
ID Håll närmare in mot land!
IE Håll Er närmare land!
IF Håll Er utanför strömmen eller tidvattnet!
IG Håll Er i lovart om mig eller angivet fartyg!
IH Gå för om mig eller angivet fartyg!
IJ Gå akter om mig eller angivet fartyg!
IK Förbered Er på en cyklon (orkan, tyfon)!
IL Stanna där Ni är!
IM Skifta Er ankar- (förtöjnings-) plats; den är farlig!
IN Kom icke närmare!
IO Kom icke för nära!
IP Upphinn icke mig eller angivet fartyg!
IQ Gå icke för om mig eller angivet fartyg!
IR Gå icke akter om mig eller angivet fartyg!
IS Passera icke för nära mig!
IT Är Ni i fara, *på grund av, för*

SJÖKORT

- IU** Jag behöver ett kort över leden (kanalen)
IV Jag behöver ett kort över hamnen

KOLLISION

- IW** Jag har varit i kollision, *med*
IX Jag har lidit allvarlig skada vid kollision
IY Jag har sänkt ett fartyg [namn angives om nödvändigt]
IZ En kollision har inträffat mellan angivna fartyg
JA Angivet fartyg har varit i kollision
JB Har det fartyg, med vilket Ni varit i kollision, återupptagit sin resa
JC Har Ni varit i kollision
JD *Ni stävar mot fara*

NATIONALFLAGGA

- JE** Fartyg, som nyss anlänt, skola hissa sina nationalflaggor
JF Hissa Er nationalflagga!

KOMMUNIKATION

- JG** Jag önskar personligen meddela mig med Er
JH Kommunicera icke med land eller angivet fartyg!

KOMPASSER

- JI** Jag justerar kompasser
JK Jag svänger eller är i begrepp att svänga för kompassjustering

KURS

- JL** Jag skall just ändra kurs
JM Jag ändrar kurs, *kl. —, vid, till*
JN Ändra kurs, *kl. —, vid, till!*
JO Ändra kurs angivet antal grader babord hän!
JP Ändra kurs angivet antal grader styrbord hän!
JQ Ändra kurs babord hän!
JR Ändra kurs styrbord hän!
JS Fortsätt på Er nuvarande kurs!
JT Följ mig eller angivet fartyg!
JU Angiv, vilken kurs jag skall styra för att angöra land eller angiven plats!

BESÄTTNING

- JV** Jag behöver mera folk

SKADA

- JW** Pannan är skadad och kan icke repareras till sjöss
JX Skadan kan icke repareras till sjöss eller på angiven plats
JY Skadan (haveriet) kan icke repareras utan hjälp
JZ Jag har roderskada och kan icke styra
KA Mitt fartyg är mycket allvarligt skadat
KB Mitt fartyg är allvarligt skadat; jag önskar överföra passagerarna
KC Kan skadan repareras till sjöss
KD Kan Ni reparera skadan utan hjälp
KE Är Ert eller angivet fartyg allvarligt skadat

VRAK

- KF** Drivande vrak har siktats (rapporterats) utanför (på) angiven plats vid angiven tid [*kl. — och datum*]
KG Skrovet av vraket ligger i vattenbrynet
KH Skrovet av vraket ligger väl över vattnet
KI Har Ni sett drivande vrak

ANVISNINGAR VID RÄDDANDET AV MÄNNISKOLIV

- KJ** Utkik kommer att hållas på stranden hela natten
KL Jag kan icke rädda (bärga) fartyget; tag passagerare och besättning från bord!
KM Jag skall försöka komma i förbindelse genom linkastningsapparat
KN Linan är fast
KO Skall försöka rädda med göling (kastända) och byxboj
KP Försök att ge mig (få över) en lina!
KQ Se upp för rakettlinan (eller linan)!
KR Kan Ni komma i förbindelse genom linkastningsapparat
KS Har Ni någon byx- (räddnings-) boj ombord
KT Har Ni en linkastningsapparat
KU Är linan fast

ANVISNINGAR TILL FARTYG UNDER GÅNG

- KV** Kom under min akter!
KW Kom inom prejningshåll (anropningshåll)!
KX Håll Er längre bort från mig eller angivet fartyg!
KY Håll längre från land!
KZ Håll längre bort!
LA Håll i lä om mig eller angivet fartyg!
LB Håll Er i lä av land!
LC Håll Er inom signalhåll (distans) för optisk signalering!
LD Vänd omedelbart genom vinden!
LE Upphäv farten!
LF Lägg roret dikt, då Ni girar!
LG Ge lite ror! Använd liten rorvinkel!
LH Vänd omedelbart undan vinden!

HAVERI

- LI** Jag är havererad och icke manöverduglig
LJ Jag är havererad; vill Ni bogsera mig in eller till angiven plats
LK Jag har passerat haverist på angiven plats
LM Jag har passerat ett fartyg [namnet angives om nödvändigt] med roderhaveri på angiven plats
LN Jag siktade på angiven plats ett havererat fartyg, vilket syntes vara utan radio
LO Mina maskiner äro havererade
LP Min styrapparat är havererad
LQ Den ena propellern är oduglig, men jag kan fortsätta med den andra
LR Har Ni siktat någon haverist

NÖD

- NC** Jag är i nöd och behöver omedelbar hjälp
LS (Last-) Rummet står under vatten
LT Jag draggar (är i drift), kan icke sticka mera kätting och har inga flera ankaren att falla
LU Jag draggar (driver) för mitt ankare, n
LV Jag är i nöd på grund av bränslebrist
LW Jag är på grunt vatten; angiv, hur jag skall styra!
LX Jag kan icke hålla ut längre
LY Mitt luftfartyg är i nöd; håll Er i närheten av mig!
LZ Mitt fartyg är icke manöverfärdigt
MA Den position, som uppgavs tillsammans med SOS- eller Mayday-signal från luftfartyget, var
MB Ett fartyg befinner sig i nöd i angiven bäring eller på angiven plats
MC Angivet fartyg synes vara i nöd
MD Hörde Ni SOS- eller Mayday-signal från luftfartyg vid angiven tid
ME Har Ni siktat eller hört något om ett fartyg i nöd
MF Är fartyg, et [bäring angives om nödvändigt] i nöd
MG Vilken position uppgavs tillsammans med SOS- eller Mayday-signal från luftfartyget

LÄKARE

- MH** Läkaren behöver hjälp
MI Ingen läkare finnes tillgänglig
MJ Har Ni läkare
MK Får jag sända en sjuk för att undersökas av
 Er läkare

DJUPGÅENDE

- ML** Mitt djupgående är angivet antal fot
MN Mitt djupgående är angivet antal meter
MO Ert djupgående får icke överstiga angivet antal
 fot
MP Ert djupgående får icke överstiga angivet antal
 meter
MQ Vad är Ert djupgående

MASKINERI

- MR** Mina lager ha gått varma
MS Jag är nödgad stoppa maskinerna
MT Mina maskiner äro stoppade

FARLED

- MU** Farleden har ändrat sig; försök den icke!
MV Farleden är utprickad (*Buoyed*)
MW Farleden är icke utprickad (*Buoyed*)
MX Farleden är klar
MY Farleden är minerad
MZ Farleden är icke minerad
NA Farleden är spärrad av ett fartyg
NB Farleden är spärrad av ett grundstött fartyg
NC Jag är i nöd och behöver omedelbar hjälp
ND Farleden är spärrad av ett sjunket fartyg
NE Håll Er mitt i leden!
NF Håll Er på babordssidan av leden!
NG Håll Er på styrbordssidan av leden!
NH Är farleden utprickad (*Buoyed*)
NI Hur är farledens tillstånd

ELD

- NJ** Det är lätt att nå eldhärden
NK Eldhärden är svår att nå
NL Elden är släckt
NM Elden griper omkring sig (tilltager)
NO Elden griper hastigt omkring sig; tag passa-
 gere och besättning från bord!
NP Brännoljan är i brand
NQ Jag är i brand
NR Jag är i brand och har släppt in vatten i
 rummet
NS Jag är i brand i bunkers
NT Jag är i brand i rummet, en
NU Jag är i brand i passagerarnas eller besätt-
 ningens bostäder
NV Jag är i brand i förrådsrummet
NW Jag är i brand; sänd båtar att taga passa-
 gere och besättning från bord!
NX Jag kan begränsa elden utan hjälp

- NY** Jag har eld i lasten under däck
NZ Angivet fartyg är i brand
OA Är Ni i brand
OB Är elden släckt
OC Var är elden

HAMN

- OD** Hamnen är stängd
OE Hamnen är öppen
OF Jag är på utgående ur hamnen
OG Försök icke att gå in i hamnen eller angiven
 plats!
OH Kan jag gå in i hamnen
OI Ämnar Ni gå in i hamnen

TROSS

- OJ** Sänd en båt med tross!
OK Har Ni en tross

DREJA BI. STOPPA

- OL** Dreja bi (stoppa), annars öppnar jag eld mot
 Er!
OM Dreja bi (stoppa); styr ut från land!
ON Dreja bi (stoppa) ögonblickligen!
OP Dreja bi (stoppa); jag vill sända båt!

IS

- OQ** Jag passerade talrika isberg i eller i närheten
 av kurslinjen
OR Jag såg is på angiven plats
OS Jag såg isberg på angiven plats
OT Jag såg isberg och packis på angiven plats
OU Jag såg packis på angiven plats
OV Jag har icke sett någon is och har haft klart
 väder
OW Is har påträffats på angiven plats
OX Is har rapporterats på angiven plats
OY Isberg ha rapporterats på angiven plats
OZ Vidtag nödiga försiktighetsmått på grund av
 isförhållandena!
PA Har Ni sett någon is; om så är, angiv platsen
 samt om det är isberg eller packis!

LAND. LANDMÄRKEN. FYRAR

- PB** Alla fyrar äro släckta längs kusten av
PC Jag är icke på min rätta station [användes av
 fryskepp]
PD Jag eller angivet luftfartyg väntas (beräknas)
 ankomma över flygplatsen ungefär vid an-
 givna tid och behöver ljus
PE Lysbojen är släckt
PF Ljus eller eld kommer att visas vid de bästa
 landningsplatserna
PG Fryskeppet på angiven plats ligger icke på
 sin station
PH Angiv bäringen från Er till fyren, fyrtornet
 eller fryskeppet!

- PI** Håll ljuset, fyren (fyrskippet) mellan angivna bäringar!
PJ I vilken bäring skall jag hålla fyren (ljuset) eller angivet märke
PK När siktade Ni land senast

LÄCKA

- PL** Pannan läcker allvarligt
PM Ångpannetub,erna är läck
PN Jag kan icke tätta läckan
PO Jag har angivet antal fot vatten i rummet
PQ Jag har sprungit läck
PR Jag har tätat läckan
PS Läckan tar hastigt överhand
PT Jag behöver lots
PU Angivet fartyg har sprungit läck
PV Kan Ni tätta läckan
PW Har Ni eller angivet fartyg sprungit läck
PX Är läckan farlig

LIVBÅT

- PY** Jag har ingen liv- (räddnings-) båt
PZ Jag har sänt efter en liv- (räddnings-) båt
QA Liv- (räddnings-) båten,arna kan icke komma långsides
QB Liv- (räddnings-) båten kan icke nå Er
QC Liv- (räddnings-) båt, en är på väg till Er
QD Här finnes ingen liv- (räddnings-) båt
QE Kom så nära fartyget som möjligt med liv- (räddnings-) båten,arna och hala folk ombord!
QF Sänd liv- (räddnings-) båt för att hämta besättningen från bord!
QG Sänd alla tillgängliga liv- (räddnings-) båtar!
QH Behöver Ni en liv- (räddnings-) båt

LANTERNOR

- QI** Jag kommer att visa ett ljus (en lanterna) i natt, när jag ändrar kurs [ljusets art angives]
QJ Håll en lanterna lysande (visa ett ljus)!
QK Visa icke några lanternor (något ljus)!
QL (Se föreskrifterna angående karantänssignaler i slutet av boken)
QM Era lanternor ha slocknat eller behöva putsas

PRÅM. LÄKTARE

- QN** Jag behöver en eller angivet antal pråm,ar (läktare) omedelbart
QO Inga flera pråmar (läktare) kunna anskaffas

POST

- QP** Luftfartyget [angives om nödvändigt] har post och passagerare att överföra till Er
QQ (Se föreskrifterna angående karantänssignaler i slutet av boken)
QR Luftposten har anlänt, från

- QS** Luftposten har icke anlänt, från
QT Luftposten bör anlända (*Is due to arrive*) hit eller till angiven plats, kl. —, den —
QU Luftposten bör avgå (*Is due to leave*), kl. —, den —
QV Jag har post ombord till angiven plats
QW Jag har post ombord för Er eller för angivet fartyg
QX Jag har post ombord från angiven plats
QY Skicka efter Er post!
QZ Finns det post eller passagerare, som skola överföras till luftfartyget [angives om nödvändigt]
RA Har luftpost anlänt, från
RB Har posten anlänt från angiven plats
RC Har Ni post, för angiven plats
RD Har Ni post för mig
RE När skall luftposten avgå
RF Vill Ni medtaga post till angiven plats

TELEGRAM OCH ANDRA MEDDELANDEN

- RG** Jag har telegram för Er
RH Meddelandet har mottagits
RI Kollationera (återsignalera) meddelandet!
RJ Har Ni något meddelande till mig

MINOR

- RK** En mina i sikte [bäring angives om nödvändigt]
RL Jag siktade en mina på angiven plats
RM Minfält i Er kurs; lägg bi, tills Ni mottagit förhållningsorder!
RN Minor rapporteras i närheten av
RO Minfara i detta eller angivet farvatten
RP Håll utkik efter minor!
RQ Är det någon fara för minor

DIVERSE

- RS** Är allt väl hos Er
RT Hur är det fatt, med
RU Hur var det fatt, med
RV Vilken är Er destinationsort
RW Varifrån kommer Ni

MYTERI

- RX** Myteri; jag behöver hjälp
RY Besättningen har gjort myteri

NAMN

- RZ** Vad är namnet på fyren, fyrtornet eller fyrskippet, som är i sikte [i angiven bäring]
SA Vad är namnet på fartyget eller signalstationen, som är i sikte [i angiven bäring]
SB Vad är namnet på det fartyg, med vilket Ni kolliderade
SC Vad är namnet på Ert fartyg

OLJA

- SD** Jag är kort på smörjolja; kan Ni lämna mig sådan
SE Jag är kort på bensin; kan Ni förse mig därmed
SF Kan Ni hålla ut olja för att dämpa sjön

ORDER

- SG** Jag har order för Er eller angivet fartyg
SH Jag har order till Er att lossa last, en på angiven plats
SI Jag önskar (behöver) order
SJ Har Ni några order för mig

PASSAGERARE

- SK** Jag önskar sätta i land passagerare
SL Har Ni några passagerare att överföra till mig

LOTS

- PT** Jag behöver lots
SM Det är farligt att fortsätta (gå) utan lots
SN Lots, en kommer ut till Er nu eller vid angiven tid
SO Lotsbåten anträffas sannolikt i angiven bäring eller på höjden av angiven plats
SP Sänd båt för lots!
SQ Har Ni sett någon lotsbåt
SR Var kan jag få lots, *till*

POLIS

- ST** Jag behöver polisbåt

HAMN

- SU** Jag önskar komma in i dockan (hamnbasängen)
SV Jag önskar gå in i hamnen
SW Jag önskar avgå från (lämna) hamnen
SX Tillstånd begäres entréet att få gå in i hamnen

POSITION

- SY** Kan Ni bestämma Er position genom pejlingar av land

AVGÅNG. GÅNG

- SZ** Jag (av)går med högsta fart till ankarplatsen eller angivet ställe
TA Jag kan gå med angivet antal knop
TB Jag kan fortsätta med en maskin
TC Jag kan endast gå med sakta fart
TD Gå med angivet antal knop!
TE Gå med långsam fart, då Ni passerar fartyg eller signalstation, som avgiver denna signal!
TF Gå med stor försiktighet och med låg fart!
TG Är Ert eller angivet fartyg i sådant tillstånd, att det kan avgå (fortsätta)

PROPELLER

- TH** Jag har förlorat min propeller
TI Propelleraxeln är bruten

PROVIANT

- TJ** Jag har tillräckligt med proviant endast för angivet antal dagar
TK Jag är i trängande behov av proviant
TL Behöver Ni proviant

KARANTÄN OCH PRAKTIKA

- TM** Jag befinner mig i karantän [återstående antal dygn anges om nödvändigt]
TN Jag har rent sundhetspass från angiven plats
TO Jag eller angivet fartyg har praktika (rätt till fri samfärdsel med land)
TP Ingen tillåtes att komma (gå) ombord
TQ Ni har praktika (rätt till fri samfärdsel med land)
TR Hissa karantänssignal!
TS Kommer Ni från hamn, som nödvändiggör, att Ni underkastas karantän
TU Har jag praktika (rätt till fri samfärdsel med land)
TV Har Ni eller angivet fartyg rent sundhetspass
TW Har Ni haft någon beröring med smittade fartyg eller platser

RADIO

- TX** Jag försöker att komma i radioförbindelse
TY Min radio är bemannad (klar till tjänst)
TZ Min radio fungerar icke
UA Ingen ombord kan sköta radioapparaterna
UB Bemanna Er radiostation!
UC Kan Ni använda Er radio

RADIOFYR

- UE** Uppgiven position har erhållits genom pejlingar av radiofyr
UF Angiven radiofyr är ur funktion
UG Vad är Er bäring till angiven radiofyr

BESTICKRÄKNING

- UH** Min döda (bestick)räkning är icke att lita på

SVAR

- UI** Svaret är jakande. Svaret är: »Ja»
UJ Svaret är nekande. Svaret är: »Nej»

RODER

- UK** Mitt roder ligger dikt babord; fartyget girar babord
UL Mitt roder ligger dikt styrbord; fartyget girar styrbord
UM Mitt roder har låst sig

SJUKDOM

- UN** Sjukdomen är smittsam
UO Sjukdomen är icke smittsam
UP Låt bli att hava beröring med angiven plats eller angivet fartyg på grund av sjukdom!
UQ Är sjukdomen smittsam
UR Finns någon sjukdom på angiven plats
US Får jag landsätta sjukdomsfallen
UT Vilken sjukdom är det

SIGNALER

- UV** Jag väntar på att Ni hissar Er svarssignal i topp
UW Jag kan icke urskilja Era signalflaggor
UX Jag använder icke semafor. Jag semaforerar icke
UY Jag skall upprepa min signal efter grupp nr —
UZ Jag önskar signalera med Er; var god kom inom gott signalhåll (signaldistans)
VA Mitt senaste hiss var felaktigt; jag hissar det nu rätt
VB Signalen är icke förstådd, ehuru signalflaggorna kunna avläsas
VC Era nödsignaler äro förstådda; hjälp är på väg
VD Era nödsignaler äro uppfattade; närmaste livräddningsstation underrättas
VE Var god vidaresänd (repetera) signalen, som nu gives till mig från fartyget eller stationen [i angiven bäring]
VF Fartyget, en som just nu anlände, skall hissa sina signalbokstäver (igenkänningssignal)
VG Annullera hela den flaggsignal, som nu gives (givits)!
VH Hissa Era signalbokstäver (igenkänningssignal)!
VI Håll utkik efter signaler från mig eller från angivet fartyg eller signalstation!
VJ Upprepa Er signal [det för upprepning begärda hissets nummer angives om nödvändigt!]
VK Sänd Er signal med radio!

LODNING. VATTENDJUP

- VL** Jag är på angivet antal fots vatten
VM Jag är på angivet antal meters vatten
VN Det är angivet antal fots vatten på baren nu eller vid angiven tid
VO Det är angivet antal meters vatten på baren nu eller vid angiven tid
VP Ni kommer att ha nog vatten på baren
VQ Ni kommer icke att ha nog vatten på baren
VR Ni kommer icke att få mindre än angivet antal fots vatten
VS Ni kommer icke att få mindre än angivet antal meters vatten
VT Vilket är det minsta lodade djup, Ni har vid högvatten
VU Vilket är det minsta lodade djup, Ni har vid lågvatten

- VW** Vilket är det minsta djup i fot, jag kommer att ha å angiven tid och plats
VX Vilket är det minsta djup i meter, jag kommer att ha å angiven tid och plats
VY Vilket lodat djup har Ni

FART

- VZ** Öka farten, till angivet antal knop!
WC Gå med högsta möjliga fart!
WD Minska farten, till angivet antal knop!
WE Går Ni med full fart
WF Vilken är Er nuvarande fart

ÅNGA

- WG** Jag har ånga uppe och maskinerna klara
WH Ånga kan icke vara uppe förrän om angivet antal minuter
WI Behåll ånga uppe!
WJ Tag upp ånga och anmäl, när Ni är klar!
WK Tag upp ånga så hastigt som möjligt!
WL Tag upp ånga med hänsyn till fartygets säkerhet!
WM Vid vilken tid kommer Ni att ha ånga uppe
WN Har Ni ånga uppe
WO Skall jag taga upp ånga

STYRNING

- WP** Ni styr för mycket åt babord
WQ Ni styr för mycket åt styrbord
WR Styr rätt mot sjömärket (båken) eller angivet föremål!
WS Styr mera åt babord!
WT Styr mera åt styrbord!
WU Vilken kurs skall jag styra för att angöra närmaste land
WV Vill Ni ge mig anvisning på hur jag skall styra

STOPPA

- WX** Jag kan icke stoppa för att utväxla meddelanden med Er
WY Stoppa omedelbart Era maskiner!
WZ Stoppa farten ögonblickligen!

TIDVATTEN

- XA** Ebbsid (*Ebb tide*)
XB Flodtid (*Flood tide*)
XC Slackvatten vid högvatten
XD Slackvatten vid lågvatten
XE Tidvattnet håller på att falla
XF Tidvattnet håller på att stiga
XC Vid högvatten får Ni angivet antal fots vatten
XH Vid högvatten får Ni angivet antal meters vatten
XI Vid lågvatten får Ni angivet antal fots vatten
XJ Vid lågvatten får Ni angivet antal meters vatten
XK Vänta till högvatten!

- XL** Hur stor är skillnaden mellan hög- och lågvatten
XM I vilket stadium befinner sig tidvattnet
XN Vilken är tiden för nästa högvatten
XO Vilken är tiden för nästa lågvatten
XP När börjar ebban
XQ När börjar floden
XR När kantrar tidvattnet

BOGSERING

- XS** Jag bogserar en timmerflotte
XT Jag bogserar en skottavla
XU Jag kan icke taga Er eller angivet fartyg på släp
XV Jag eller angivet fartyg behöver bogsering
XW Jag behöver en båt eller bogserbåt för att bogsera mig till förtöjningsplats
XY Kan Ni taga mig på släp
XZ Skall jag taga Er på släp

BOGSERBÅT

- YA** Jag behöver en bogserbåt eller angivet antal bogserbåtar
YB Det finnes inga bogserbåtar att få, *till hands*
YC Bogserbåt eller angivet antal bogserbåtar är på väg till Er

UNDER GÅNG

- YD** Jag eller angivet fartyg är under gång (*Under way*)
YE Kom igång (*Get under way*), så snart Ni kan [anledningen anges om nödvändigt]!
YF Håll Er under gång (*Under way*)!
YG Är Ni eller angivet fartyg under gång (*Under way*)
YH Vid vilken tid kommer Ni att vara under gång (under segel)

VATTEN

- YI** Jag har vatten endast för angivet antal dagar
YJ Jag behöver vatten omedelbart
YK Jag behöver vatten för kylsystemet (*Radiators*); kan Ni förse mig därmed
YL Behöver Ni pannvatten
YM Behöver Ni dricksvatten

STYRFART

- YN** Jag har styrfart
YO Jag har ännu icke styrfart
YP Jag har fart akteröver

VÄDERLEK

- YQ** Barometern faller
YR Barometern stiger
YS Barometern är stadig
YT Oväder är att vänta från angiven bäring
YU Storm väntas från angiven bäring
YV Oväder närmar sig; vidtag nödiga försiktighetsåtgärder!
YW Väderleksrapport är icke tillgänglig
YX Vänta, tills vädret bättrar sig!
YZ Är dåligt väder att vänta
ZA Hur förhåller sig barometern
ZB Vad innehåller väderleksförutsägelsen för i dag
ZC Vad innehåller väderleksförutsägelsen för i morgon

LÄTTNING

- ZD** Jag är klar att lätta
ZE Jag skall lätta, så snart som vädret tillåter
ZF Jag skall lätta omedelbart eller vid angiven tid
ZG Gör klart att lätta!
ZH Lätta, kapa eller stick ifrån Er kättingen; vänta icke på någonting!
ZI Lätta omedelbart eller vid angiven tid!
ZJ Är Ni klar att lätta

ÅNGVISSLA. SIRÉN

- ZK** Jag skall under tjocka signalera med ångvissla eller sirén
ZL Giv signal (blås) i (ång)vissla eller sirén med mellanrum!

VIND

- ZM** Vindens riktning och styrka är
ZN Vad är vindens riktning och styrka
ZO Jag är bländad av Er, a strålkastare; skärma för den, m eller höj ljuskonen

