

Signaltjänsten på mtb



De senaste typerna av motortorpedbåtar hade två signalmän i sin besättningsfördelning.

Ibland fanns därtill en radiotelegrafist på DC-fartyget. Optisk signalering var jämförelsevis av mindre omfattning – förbandet leddes i stor utsträckning med klarspråk via 3 W UK systemet, vilket inte minst nattetid var nödvändigt. Orsaken till detta var naturligtvis vikten av att snabbt och direkt få fram order och anvisningar – man opererade ju i höga farter. Nackdelen var uppenbar – Fi signalspaning visste förmodligen långt i förväg när förbandet skulle löpa ut, och hade nog därefter inga större svårigheter att "följa med" i händelserna under hela företaget.

Inte minst orsakade man sådan avlyssningsberedskap genom ett omfattande UKV-provande timmen innan losskastning från Gålö - med båtarna förtöjda på max 5 - 20 meters avstånd var det ibland

svårt att avgöra om ljudet kom direkt eller från radioanläggningen! Att prova ansågs nödvändigt, inte minst p g a att anläggningarnas högtalare och "kristallboxar" (för max 4 fasta kanaler) satt odämpade och alldeles öppet för all överbrytande sjö på insidan bryggvingarna och därmed ofta "föll ur" till sjöss och ofta behövde bytas/lagas.

Småningom tillkom hjälpmedel i form av huvor för FC, liknande de i flygvapnet, med påbyggda hörlurar och dubbla strupmikrofoner – men de var ganska effektivt avskärmande från allt annat som krävde chefens uppmärksamhet och brusade rejält med normalvolymen. Valet stod oftast mellan motorbullret eller bakgrundsbrummande. Sänktes volymen för mycket var risken stor att man missade anrop. Hörselskydd för däckspersonal hade ingen hört talas om... Strupmikrofonerna var lite vattenkänsliga, även under handduken som brukade viras runt halsen. Man provade även viss intern kommunikation vid plott och torpedanfall via dessa huvor, med relativt goda resultat, särskilt mellan bryggpersonal och stridsledningsfolket vid radar och plottingbord nere i SL-utrymmet. Övrig internkommunikation förmedlades via avsevärt höjd röstvolym och olika inspirerande tecken.

Optisk signalmateriel bestod av morselampa och s k evolutionsflaggor. Signalering med semaforflaggor upphörde i flottan under mitten av 50-talet och ersattes teoretiskt med "flaggmorse". Denna bestod i att man vågrätt "slog ut" en flagga för kort tecken och likaledes vågrätt höll ut båda flaggorna för långt tecken (f ö = semafortecknet för A, eller uppfattat). Eftersom blandningen av morse och semafor blev ganska förvillande för dem som lärt sig bägge systemen blev det aldrig någon omfattning på denna sorts viftande – vilket antagligen var meningen. De halvt vita, halvt röda semaforsignalflaggorna brukades sedan mest av sjöscouterna.

Signallampan (dagmorselampan) var försedd med pistolgrepp och riktmedel samt dämpades med rött filter nattetid. Den hade en beredskapsplats med hållare på bakkant av bryggan och strömförsörjdes via en inte alltför lång kabel, vilket ibland var förtrytsamt. Två olika placerade vattentäta uttag fanns, med skruvfattning, som varken lossades eller fästes i en handvändning. Stående order var att framför allt inte nattetid i onödan signalera "ut mot havs", utan rikta lampan mot land/kusten. Detta var naturligtvis inte alltid möjligt.

Många gånger bestod morsesignaleringen i övningsmeddelanden, som påfallande ofta genererade från DA (divisionsadjutanten), som förmodat hade order att se till att signalfolket inte somnade. Eftersom de ofta tjänstgjorde som utkik eller rorgångare, när de inte hade signalansvar, var risken för sömn inte så stor som man trodde. Den vanligaste typen av signalering var att avge eller ta emot namnsignaler, dvs utväxla speciella fartygsnummer som en sorts IK-signal.

En viss beredskap för att akterut markera "nödstop" (avsevärt antal korta röda blinkar) hölls också. Motsatsen, "Klart att koppla HM" signalerades genom att man, exakt som en ordinär stins vid SJ gjorde, förde lampan i cirklar med rött filter påsatt, och verkställighet för ordern utgjordes av en lång fast "signal".

Dagtid fanns de ovannämnda evolutionsflaggorna att tillgå. De förvarades bordvarts stående med skaften uppåt och hoprullade som en knippe käppar i kogerliknande plåtrör på respektive bryggvinges akterkant. Det fanns speciella lockfodral, sydda av segelduk till dem som var väldigt svåra att hålla reda på.

"Klart att koppla HM" signalerades dagtid genom att en helröd flagga fördes fram och åter, med rakt uppsträckta armar. Man fick se till att stå väl synlig akterifrån vid sidan av kanonen m/36, vars kapell tenderade att fladdrande skymma utsikten akterut för bryggpersonalen.

Eftersom förbandet nästan undantagslöst löpte ut och uppträdde i rättvänd kolonn, kom signalen om HM från DC-båten, upprepades av rotetvåan osv hela vägen till sista båt. När denna i sin tur markerade sin beredskap för orderns genomförande på motsvarande sätt, ökade näst sista båts signalman från lugna svepande flaggrörelser till att markera att signalen övergått till "klart för verkställighet" med snabba, korta rörelser.

Denna snabbmarkering "vandrade" sedan framåt till DC-båten, vars signalman hojtade "klart för verkställande" och när DC därpå beordrade "verkställ" fälldes flaggorna demonstrativt, med början framifrån. Problemet var att DC ibland var otålig att sätta fart och beordrade flaggviftandet så snart hans båt hade varmkört HM – vilket ibland inträffade en stund innan alla båtarna hade rätt oljetemperatur.

Det var rutin att på "mellanbåtarna" deltog bägge signalmännen, vända akter-, respektive förut för säkerhets skull, i denna sorts ordergivning. Nattetid användes en liten "std"-morselampa som extrasignal. Signalen "vandrade" både framåt och bakåt med den större lampan och förstärktes omväxlande i andra riktningen med den mindre lampan. Detta förfaringsätt var bara ett av diverse olika knep som användes för att säkerställa signalarbetet under ibland mycket speciella omständigheter, orsakade av den speciella mtb-tjänsten.

Marschmotorerna beordrades startas/HM kopplades ur, på i princip motsvarande sätt men med helvita flaggor, nattetid vitt sken, helst med två små lampor p g a kraven på "diskretion". Någon gång kunde förbandet vara på väg att skena iväg ganska långt innan alla observerat dessa svaga ljussken och gjort sig beredda att gå ner på MM – varvid ilska röster snabbt kunde avlyssnas på UKV... Aktersprutet skymde ofta det svagare ljusskenet i mörker.

Evolutionerna i övrigt bestod i att bilda omvänd kolonn från standardformationen, rättvänd dylik samt att detachera andra roten etc. Vidare fanns ett antal vinklade s k stridslinjer att inta med bäring till den lede Fi, eller målfartyget, som rättesnöre. Rättvänd kolonn anbefalldes med två gröna flaggor med gula mittfält, hållna över huvudet med raka armar, i form av ett V. Omvänd kolonn markerades med ovannämnda röda flaggor på samma sätt. Verkställighet var alltid flaggornas "halande", dvs när de försvann ur åsyn... Detachering kunde signaleras och besvaras genom att en grön flagga svängdes runt i cirklar – vilket fordrade omväxlande grepp med bägge händerna för att fungera rätt.

Stridslinje kunde beordras åt styrbord eller babord varvid flaggornas färg naturligtvis angav vilketdera – grönt åt styrbord och rött åt babord. Vinkeln på linjen från bäringen skulle anges med den flagga som inte hölls lodrät, rätt upp. Standardformeringarna var "Stridslinje SB/BB i 45, 90, eller 135 grader". Den som någon gång försökt att i full fart på mtb hålla upp rätt stora flaggor på små pinnar i fartvind och i sjögång vet att något "finlir" mellan dessa vinklar var svårt...

Slutligen bör väl nämnas signalerandet vid torpedskjutning – en grön lyskula vid skott, och sen iväg i torpedens kölvatten... Artillerield markerades övningsmässigt med upprepade Z-tecken (morse), med vitt ljus från signallampan mot målet. Ombord på mtb fanns även ett minimalt flaggförråd – DC-vimpel, jourtecken, kanske t o m en amiralsflagga, men definitivt inte lotsflagg eller korumtecken.

Stig Hedén
Signalman på T41 1956