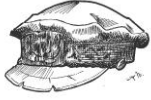


Skolskjutning med torped på mtb 1956 och 1957



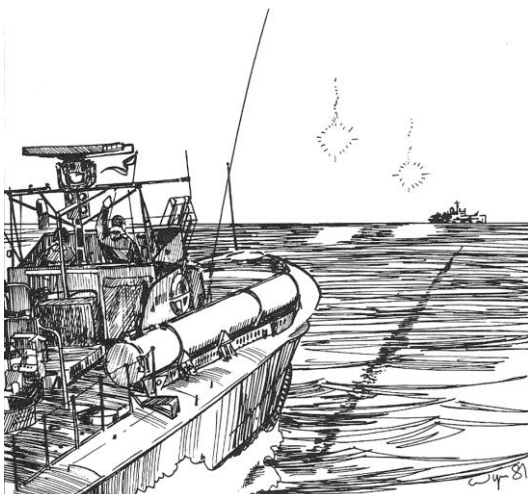
Medlemmen Stig Hedén var signalman på T41 1956 och kadett på T44 1957. Här är hans berättelse om hur torpedskjutning och minfällning gick till på mtb på 50-talet. Bilderna är hämtade ur T38 Vänner bildarkiv.

De torpedtyper som användes hade beteckningen JB3 (tror jag) och sköts ut ur tuberna med krutladdning, f ö desamma som på jagare. Torpederna iordningsställdes och tankades i Torpedverkstaden på Gålö under 4:e Mtb-div skolövningar. Torpederna drogs från verkstaden till kajen med flerhjuliga låga transportvagnar och lyftes sedan ombord med kran i ett välbalanserat "midjeband, som fästes efter märken på torpedens mittdel. Den sänktes ned på s.k. skrän som passats in i fästen på däck, bordvarts och akter ut om tuberna. Man slängde sedan in en wire med fästögla och schackel genom tuben, förifrån, och kopplade torpeden i dess krok längst fram. Därefter drogs den in i tuben med ett litet spel som fästs framför tuben och den gled som regel in fint på de smörjda skråna och mot de infettade tubväggarna.



Det gällde att passa in styrrodren den sista biten och vara särskilt noga med att den i tuben fasta "haken" till gyro- och drivmaskinen kom exakt på plats, så att allt startade vid utskjutningen. Mtb lastades alltid med stäven inåt slipen och först på styrbordssidan, därefter vändes båten och babordstorpeden togs ombord, och då låg båten klar att direkt återgå till förtöjningsboj.

Det gick att ställa om torpederna mellan högfarts- och lågfartsversion – vilket gjorde ganska stor skillnad i gångtid, d.v.s. möjlig porté, alltså det avstånd som man max kunde skjuta ifrån för att torpeden skulle nå fram till sitt mål. Omställning (även av djupgåendet) kunde göras också efter att torpederna inladdats i tuberna, genom särskilda utvändiga lock och långa nycklar. Den del av tuben där torpedmotorn (en avancerad ångmaskin) hamnade var försedd med utvändiga värmeslingor för att man vid behov skulle kunna säkerställa start och drift i dåligt väder etc.



Det finns ett minsta avstånd för torpedskott, några hundra meter, för att en skarp torped sprängladdning skulle hinna armeras. Detta skedde genom att en liten mässingspropeller längst fram på anslagsanordningen (typ slagstift) automatiskt gängades av genom vattentrycket när torpeden satte fart genom vattnet. Detta arrangemang var endast avsett för stridsladdade torpeder och behövdes inte på övningsdito, vars främre kon i stort sett var en tank, fylld med vatten för balansens skull, som automatiskt blåstes ut med tryckluft när torpeden gått ut sin distans. Den ställde sig då mer eller mindre lodrät och guppade i vattnet, eller vanligare, för upp och ned "som en torped" och var besvärlig att "snärja" för bogsering/bärgning, se nedan.

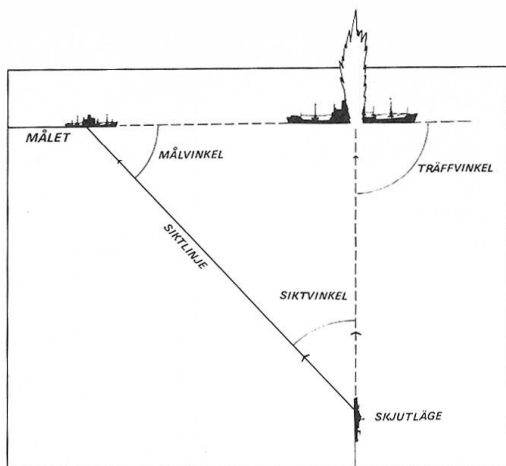
Övningstorpederna hade bjärt målade noskoner med en bastant trekroks ögla för bärgning och bogsering. Dessutom fanns ett arrangemang med karbidfackla (som både lyste och rök) som skulle

underlättade lokalisering vid bärgning, särskilt nattetid. Den låga torpedfarten var omkring 30 - 35 knop och den höga bortåt 45 – 50 knop, om jag minns rätt. Torpedtuberna pekar 7,5 gr ut från mittlinjen åt respektive sida på torpedbåten så att riktingen i skottögonblicket blev lika mycket avvikande från den kurs som styrdes. Gyromaskineriet i torpeden (s.k. raktorped) var programmerat att styra och rikta som i kursögonblicket vilket gjorde att den ganska omgående styrde tillbaka torpedens kurs till att bli parallell med mtb:s i skjutögonblicket. Gyrot ställde också in torpeden i djupled på ett i förväg inställt värde – som regel några meter lägre än målfartygets djupgående.

Alltför hög fart på mtb i skjutögonblicket (inte gärna mer än 1 400 rpm), liksom djupdykning i vågdal eller sjöhävning av stäven i skottögonblicket innebar stor risk för att inställningarna inte skulle fungera. Resultatet blev då endera en s.k. dykare eller en ytgångare, i värsta fall kunde också torpedbanan bli cirkelformig...

Kanske skall nämnas att mtb också kunde "skruvas om" till minversion. Torpedtuberna togs då iland och ersattes med specialtillverkade minkorgar/minställ för olika typer av minor, jag vill minnas mest typ F 9. Ställen skruvades fast i delvis samma hål som tuberna plus lite extra anordningar. Deras överdel kunde manuellt tippas utåt/uppåt efter att en spärr lossats, varvid minan i bästa fall gled/rullade av och försvann i djupet. Man körde utefter en linje i sjökortet och fällde på bestämda avstånd/tidsintervaller på FC tecken. Som regel skötes detta av uppbördsmännen – maskin och däck på vardera sidan.

Minfällning övades inte så mycket – det var ett himla skruvande och förmodat rätt jobbigt att få upp övningsminorna (attrapper). Det handlade i teorin mest om att fräsa iväg över Östersjön och lägga en eller flera minlinjer utanför hamnar och i utlopp med en from förhoppning att vi skulle se något och ha rätt "timing", och en ännu frommare förhoppning om att ingen annan hörde eller såg något i nattens mörker... Det hela resulterade i mycket prydliga minkartor som bifogades uppdragsrapporten.



Övningsskjutningar av torpeder föregicks alltid av skriftliga övningsorder och "torpedskolan" omfattade ett antal olika typer av skjutningar, med stegrande svårighetsgrad. Det började i maj med enkelskott mot relativt långsamt mål, t ex "Prins Carl" i dagsljus, och med stigande erfarenheter blev det småningom dubbelskott från hela divisionen i stridsformering på natten, fram i september, mot kryssaren Tre Kronor eller jagaren Uppland (eller båda). Däremellan var dock tiden lång och ofta mödosam, inte minst för besättningen som fick köra, tanka och "smyga tub" på alla möjliga och omöjliga tider (och ställen). Inte bara fartygscheferna utan även Uppbördsstyrman (US) och i förekommande fall kadetten (1.O eller SLO, stridledningsofficer) skulle genomgå minst de första

grunderna, cirka 3 - 6 skott vardera. På en säsong blev det många skjutningar och mycket slitage på torpederna, eftersom FC skulle skjuta minst 12 -15 skott. Det gick heller inte att bärga torpeder i alltför hög sjö, så det tog sin tid...

Skolskjutorderna angav bl. a målfartyg, övningsområde, målets ungefärliga kurs (typ nordgående), ibland både och, dvs. tur/returkörning samt beordrade torpedernas fart- och djupinställning. Tbä, Torpedbärgaren, sedermera "Hägern" gav sig av timmatal tidigare än mtb löpte ut och låg som regel och väntade bakom målfartygets kurslinje. Bärgarens besättning förstärktes alltid med minst två däcksgastar från jourbåten.

När mtb kom till övningsområdet var det regel att man fick ligga och vänta ganska länge, för det var alltid var minst 4 mtb som i tur och ordning skulle plotta, gå in på mål och skjuta samt därefter jaga efter sina torpeder och bevaka dem tills de bärgats. Värst var det om även mtb/s (11:e tb-div) hade

samma målfartyg. Det hände att nattskjutningar blev till morgonövningar i vackra soluppgångsfärger. Anlag för sjösjuka på dessa väntlägen förstärktes nere i hytten för stridsledningspersonalen genom från slagvattnet uppstigande tunga bensindoftar mm.

Efter att ha legat och skvalpat länge med marschmotorerna på tomgång kunde man sent om sinder konstatera att "målet" började närma sig. Då startades HM och kursen sattes till rakt nordlig. Plottning gjordes av radarmatrosen och som regel 1: O (kadetten) genom att varje halvminut läsa av "målblippen" på den enda radar som fanns, en redan då ganska omodern Decca PN 58 som mest användes som navigeringshjälpmedel. En lämpligt utformad plywoodskiva var underlag till ett speciellt plottningkort av tunt papper med longitud- och latitudsmarkeringar samt skalor med nautiska mil utefter kanterna. Efter fyra minuters plottande hade man i bästa fall en ormande eller ganska rak linje med sex små kryss på plottningbordet. Genom att höfta och markera en linje med gradskivan från första till sista markeringen och med passare mäta i närmaste kant fick man fram och angav en trolig fart på målet. Eftersom man själv hade hållit spikrak (!) nordlig kurs under de fyra-fem minuterna kunde man approximera målets kurs med gradskiva utmed den aktuella sidan i den triangel som kunde bildas mellan egen fart och kurs, målets dito och sista sidan av triangeln som teoretiskt representerade målets kurs (vinkel mot meridian) och dess fart (linjens längd i Nm) mätt i plottkortets närmaste kantskala och förhoppningsfullt meddela fartygschefen dessa målfakta. Som jag minns det spelade det ingen roll var på plottningkorten man startade sin plottning – önskade värden kunde fås fram ändå. Detta framtagande av skjutdata fungerade av någon anledning alltid bäst i övningsanläggningen VIDAR på Bergaskolorna, även om den också gungade och lades i mörker...

Med erhållna "approximationer" inställda på visartavlan på siktdisplayen genom de små rattar som fanns för torpedsiktet uppe på bryggan kunde man grovt se en möjlig siktvinkel mellan mtb midskeppslinje och de då följsamt snedställda torpedsiktetena med sina trådar i var sin "gaffel". Det ena siktet var avsett för rorgångaren, det andra för FC/skytten. Det gällde nu att så snabbt som möjligt i hög fart (minsta exponeringstid mot granatkartescheld) köra in på lämpligt avstånd mot målet för att avlossa torped.

Det var viktigt att hela tiden korrigera målvinkeln, som man måste ha ganska rätt värde på för att träffa - säkrast var omkring 45 grader, men det funkade inte ofta. Målets fart kunde missas med några knop, man träffade oftast bara man hade de andra värdena inom rimliga gränser och gick in nära. Förloppet kunde kompliceras avsevärt av att målet girade, ändrade fart eller att man skulle skjuta lysraketer bakom det för att få en silhuett (målvinkel) att sikta på – dessa och andra liknande komplikationer var dock faktorer som inte fanns med i grundkursen...



När man tyckte att allting stämde eller man hade korrigerat så mycket man hann med, alltmedan avståndet till målet krympte med förfärande hastighet (radarmatrosen sjöng ut varje hektometer) minskade man farten (manuellt på HM-reglagen), tryckte på avfyrningen och slog samtidigt ned med andra armen som signal att skottet gick. Den elektriska avfyrningen fungerade nästan alltid, men Uppbördsmaskinisten stod alltid beredd med en liten slägga att manuellt avfyra krutladdningen akterut ovanpå tuben. Vid dubbelskott fanns en maskinfurir med i avfyrningsstyrkan, även han med slägga.

Vid skott skakade båten till och farten minskade momentant, vid dubbelskott ganska ordentligt. Enkelskott medförde att båten fortsatte med markerad slagsida. Man eftersträvade att använda den sidans tub som låg på samma sida som de motorer som hade propellrar som gick åt samma håll,

d.v.s. man sköt med SB tub om båten hade två BB-motorer (och en dito SB). Uppbördsmaskinisten körde även ur mest bensin i de tankar som fanns på den blivande "tunga sidan" under övningens inledning. Detta "finlir" hade kanske inte så värst stor praktisk betydelse, men var gammal fin mtb-tradition och framhölls som proffsig i alla lägen.

När skottet gick avfytrade en signalman en grön lyskula med signalpistolen, att noteras från målfartygets plott. Där hade man nogsamt följt anlöpningen och värdena jämfördes småningom med skjutrapporternas avrapporterade siffror och bilagda plott, och resultatet konstaterades – åtminstone teoretiskt. Målfartygets plott gav givetvis bättre värden, eller rättare, säkrare siffror – stadigare plattform och bättre radarprestanda samt rutinerade operatörer gjorde givetvis skillnad.

Efter sitt skott gjorde mtb en hel cirkels gir (max roderutslag!) och jagade sedan efter sin torped i dess relativt enkelt synliga bubbelbana. Målfartyget bogserade en "släde" efter sig, vars konstruktion gav upphov till ett distinkt vitt vattensprut. Träff innebar att torpedbubblorna skulle komma till ytan mellan målets akter och slädens vattenuppkast – bogserwirens längd var anpassad, och man hade ju torpeddjupet – och bubblorna stiger med konstant hastighet. Enkelt, dr Watson, eller hur? Jämför dock med alla marina krigsfilmer där en torpedbanas bubblor syns komma rakt in i sidan på det stackars offret, varefter detta exploderar mer eller mindre spektakulärt! I verkligheten innebär ju detta scenario att torpeden missat och gått för om målet...



Så har man då till slut hittat sin torped, som mer eller mindre vildsint står upp i vattnet och ryker karbid. Det gällde att på natten belysa den med signallampan, för när karbiden var slut kunde man lätt tappa bort den i mörker och även måttlig sjöhävning. Man fick manövrera sig intill torpeden med de svaga MM så gott det gick, för att med en lång stång i vars ände en vid stälcirkel fanns (typ korgbollsmål/basketkorg) utmed vars båge man najat fast en wireögla. Mardrömsscenario var att lyssna till metalliska dunkar i bottenplåtarna under

tankrum och ammunitionskapp...

När öglan efter mycket besvär och många otryckbara kommentarer (stången var lång och tung) trätts över torpedens noskon/krokar och med ett ryck dragits åt, kunde man mana wiren akterut och, efter att ha fäst den, börja en försiktig bogsering mot Tbä:s förmodade läge. Man kunde få dra ganska många timmar i mycket maklig takt när något krånglade i bärgningarna innan ens egen tur kom.

När det slutligen var dags förpassades bogserwirens ände över till Tbä med ett kasttåg och besked gavs att allt förhoppningsvis var under kontroll. Folket på Tbä i sin tur manade bogserarrangemanget akterut och krokade på en egen wire som lags ned i bogserarrangemanget akterut och sedan winschade man hem alltihop. Torpederna placerades i ställ i innandömet på bärgaren – ett nog så knivigt jobb i sjögång och mörker. Väl i hamn, återigen timmatals efter att mtb-divisionen lagt till i Gålö, fick man gå och kriga tillbaka sitt kasttåg från Tbä - vilket kunde medföra vissa diskussioner.

Återstod att rutinmässigt rengöra torpedtuben – smyga tub – vilket brukade göras nästa dag efter nattkör. Mtb fulltankades dock alltid omedelbart efter förtöjning, oavsett tid på dygnet och eventuella "strapatser". Tubsmygningen sköttes i tur och ordning av alla gastarna, däcksgänget för SB tub och maskingänget för BB tub. Man fick på sig en gammal overall och en huvudklut samt förseddes med trasor och universalmedlet varnolen i flaskor och sen var det bara att börja i ena änden, som regel vid mekanismen och krypande praktisera sig framåt.



Det var inte mycket idé att komma ut för rökpaus efter halva vägen – dessutom skulle tuben fettas in igen med samma förfarande som förberedelse till nästa skott eller för allmänt skyddande av kronans material... Ångorna i tuben var obeskrivliga och dagens skyddsombud hade säkert fått hjärnblödning, men liksom beträffande ljudnivåerna var det inte tal om skydd på den "gamla goda tiden".

Ibland utvecklades en sedvänja att med svart eller röd färg markera en liten stående torpedsymbol på bryggans sidkant för varje bekräftad träff. Klok den fartygschef som inte låtsades om eller förbjöd detta "klotter" - symboliken betydde en hel del för grabbarna som gjorde grovjobbet, och trots allt var ju

torpeder mtb:s huvudvapen.

Så här efteråt inser man ju att torpederiet var ganska amatörmässigt när man skulle skjuta, även om torpederna var fantastiska rent tekniskt sett. I dagens flotta är naturligtvis ovanstående att betrakta som sagor från stenåldern – på sin höjd hade det varit realistiskt att ligga still och lurpassa bakom några kobbar i ytterskärgården och hoppas kunna panga på om något stort och mörkt kommit ångande österifrån. Dåtidens mtb-folk trodde faktiskt i stort sett inte heller att man skulle komma levande ifrån ett anfall i öppen sjö vid ett skarpt läge, men den rådande mtb-andan gjorde att jag tror att ingen skulle tvekat om det blev allvar.

Stig Hedén