

Vrienden van de motortorpedoboot T38

De verbindingdienst op de MTB



De laatste types motortorpedoboten hadden twee seiners in de bemanning. Soms was er een extra radiotelegrafist op het aanvoerende DC-vaartuig. Het optisch seinen werd in verhouding niet zo heel veel gedaan – het verband werd in principe geleid door middel van spraak via het 3W - UKW systeem, hetgeen 's nachts in ieder geval noodzakelijk was. De oorzaak van deze manier van werken was natuurlijk het grote belang van het snel en direct doorgeven van orders en aanwijzingen – men opereerde tenslotte met hoge vaart. Het nadeel was duidelijk – vijandelijke afluisterposten wisten vermoedelijk reeds lang van te voren wanneer het verband zou uitvaren en hadden waarschijnlijk ook geen grote problemen om alles tijdens de reis te volgen.

Naar alle waarschijnlijkheid was de oorzaak van het vijandelijke afluisteren het uitgebreid testen van alle radio's in het uur voor het vertrek van Gålö – met de boten afgemeerd op tussen de 5 en 20 meter afstand van elkaar was het uiterst lastig om te horen of het geluid te horen was via de radio of direct van het andere schip. Men vond het in ieder geval noodzakelijk om alles te testen, voornamelijk omdat de luidsprekers en de kristalontvangers (voor max. 4 vaste kanalen) direct gemonteerd waren en onderhevig aan de invloed van overspattend zeewater op de brug. Daardoor viel de installatie op zee nog al eens uit en moest daarna gerepareerd of vervangen worden.

Vervolgens kwamen hulpmiddelen beschikbaar in de vorm van een kap voor de installatie, zoals bij de luchtmacht, met ingebouwde luidsprekers en dubbele keelmicrofoons – alles was goed afgeschermd van al het andere, dat de aandacht vereiste en de installatie brulde al behoorlijk met een normale volume-instelling.

Je kon in principe kiezen tussen het gebulder van de hoofdmotoren of heftig gebrom op de achtergrond. Als je het volume teveel terugdraaide was de kans groot berichten te missen. Van oorkappen voor dekbemanning had in die tijd nog nooit iemand gehoord!

De keelmicrofoons waren een beetje gevoelig voor water, zelfs onder de handdoek, die men gewoonlijk om de nek had. Men heeft zelfs communicatie met deze microfoons uitgeprobeerd tijdens het plotten en torpedoaanvallen, met relatief goede uitslag, speciaal tussen de brugbezetting en de gevechtsleiding bij de radar en plottafel beneden in de SL-ruimte. De overige interne communicatie werd gevoerd door middel van sterk verhoogd stemvolume en diverse inspirerende tekens.

Het gereedschap voor het optisch seinen bestond uit een seinlamp en zogenaamde evolutievlaggen. Het seinen met semafoorvlaggen werd op de vloot na het midden van de jaren -50 niet langer gedaan en werd in theorie vervangen door "vlagseinen". Dit bestond uit het met één hand horizontaal houden van een vlag voor een "punt" en met beide handen horizontaal houden van een vlag voor een "streep" (f ö = seintekens voor A, ofwel "begrepen").

Omdat de vermenging tussen het semafoorvlaggen en morsevlaggen nogal verwarrend bleek te werken voor de mensen, die beide systemen hebben moeten leren, werd het feitelijk nooit wat met dit soort "gewuif". De half witte – half rode semafoorseinvlaggen werden later voornamelijk door waterscouts gebruikt.

De dagseinlamp was voorzien van een pistoolgreep en vizier, terwijl er 's nachts een rood filter voorgemonteerd kon worden. De seinlamp hing stand-by aan de achterkant op de brug en werd d.m.v. een niet al te lange kabel van stroom voorzien, hetgeen soms een beetje vervelend was. Er was op twee plaatsen een waterdicht stopcontact met schroefdraad gemonteerd, maar de stekker kon noch in een handomdraai worden vastgezet of losgenomen.

De order was om vooral niet 's nachts "richting zee" te seinen, doch de seinlamp naar de kust te richten. Dit was uiteraard niet altijd mogelijk.

Vaak bestond het seinen uit oefenmededelingen, die opvallend vaak van DA (de groepsadjutant) kwamen, die vermoedelijk de opdracht had het seinvolk wakker te houden. Doordat de seiners, als er niets te seinen viel, vaak werden ingezet als uitkijk of roerganger, was het risico van in slaap vallen niet zo groot als men aan de wal vermoedde. De meest gebruikelijke seinberichten bestonden uit het

geven of ontvangen van naamseinen, d.w.z. het uitwisselen van scheepsnummers als een soort van IK-sein.

Men moest ook goed voorbereid zijn op het naar achteren seinen van het bericht "noodstop" (groot aantal rode flitsen). Het tegengestelde bericht "stand-by starten hoofdmotoren" werd doorgeseind door, als een stationschef bij de spoorwegen, de seinlamp met rood filter in grote cirkels te bewegen. Het geven van de order "starten" gebeurde d.m.v. een lang lichtsignaal.

Overdag werden de zg. seinvlaggen gebruikt. Deze vlaggen werden opgerold bewaard in een soort koker van plaatstaal aan de achterkant van de brug. Er waren voor sommige vlaggen hoesjes van zeildoek genaaid.

Het sein "hoofdmotoren gereed voor starten" werd overdag doorgegeven door een felrode vlag met uitgestrekte armen voor- en achterwaarts te bewegen. Men moest er goed op letten duidelijk zichtbaar te staan naast het m/36 kanon, waarvan de zeildoek hoes de neiging had te flapperen en het zicht naar achteren te beperken voor het brugpersoneel.

Doordat het MTB-verband vrijwel zonder uitzondering regelmatig moest uitvaren en in rechte colonne voer, kwam het "hoofdmotorsein" van de voorste boot, herhaald door de tweede, en zo voorts tot de achterste boot.

Als deze op zijn beurt doorgaf startklaar te zijn, werd dit sein in tegenovergestelde richting naar voren doorgegeven, waarna de seiner op de een-na-achterste boot de langzame vlagbewegingen veranderde in snelle bewegingen om naar voren door te geven "gereed om te starten".

Dit vlagsein ging vervolgens naar voren, waarna de voorste boot, waarvan de seiner riep "hoofdmotoren gereed voor starten". Als de commandant vervolgens opdracht gaf de hoofdmotoren te starten werden de vlaggen vanaf de eerste boot en vervolgens naar achteren demonstratief neer gezwaaid.

Het probleem was, dat de commandant met het opvoeren van de vaart af en toe een beetje ongeduldig was en order gaf het vlagsein door te geven zodra van z'n eigen boot de hoofdmotoren waren warmgedraaid. Dit gebeurde soms een behoorlijke tijd voordat op de andere boten de olietemperatuur OK was.

Het was de gewoonte dat op de "tussenboten" met dit soort orders in verband met de veiligheid de beide seiners deelnamen. 's Nachts werd hiervoor aan boord een klein seinlampje gebruikt. Het sein ging van voor naar achteren en weer terug met de normale seinlamp. Deze manier van werken was slechts een van de vele kneepjes, die werden gebruikt om het seinen veilig te laten verlopen onder de meest ongebruikelijke omstandigheden, veroorzaakt door de speciale dienst, die de MTB feitelijk was.

De order om de hoofdmotoren te stoppen en manoeuvreermotoren te starten ging in principe omgekeerd, doch overdag met witte vlaggen en 's nachts met witte lamp, liefst met kleine lampen in verband met "geheimhouding". Soms duurde het vrij lang voordat allen in de groep dit sein had begrepen met dat zwakke licht en te laat terugschakelde op manoeuvreermotoren – waarna je boze stemmen kon horen op de UKW-radio...

Het gebeurde vaak dat het snelvuurkanon in donker alle seinen deed afschermen.

Andere vaarpatronen en formaties bestonden o.a. uit het vormen van een omgekeerde colonne vanuit de standaardformatie, rechtsomkeert en dergelijke. Verder waren er een aantal z.g. aanvalslijnen onder een hoek met een bepaalde peiling op het leidende vaartuig of op het doel als richtsnoer.

De order "formatie rechtsomkeert" werd aangegeven door twee groene vlaggen met geel middenveld met rechte armen onder een hoek boven het hoofd te houden in de vorm van een "V".

De order "formatie omgekeerde colonne" werd op dezelfde manier aangegeven door twee rode vlaggen.

Het moment van ten uitvoer brengen was direct nadat de vlaggen naar beneden wezen, d.w.z. zodra ze uit het zicht waren verdwenen.

Detachering kon worden geseind en ook worden ontvangen door een groene vlag in cirkels rond te zwaaien – om het goed te doen diende dit te gebeuren door de greep op de stok met beide handen steeds te wisselen.

Stridslinje bakboord of stuurboord kon worden geseind, waarbij de kleur van de vlaggen dit uiteraard aangaf – groen was stuurboord en rood was bakboord. De hoek van de lijn werd aangegeven met de vlag, die niet recht omhoog werd gehouden.

Standaardformaties waren onder andere "Stridslinje SB/BB in 45,90 of 135 graden". Heeft u wel eens geprobeerd om op een MTB in volle vaart en met veel zeegang vrij grote vlaggen op een klein stokje in de vaartwind precies onder de goede hoek te houden? Dan weet u, dat de precisie met deze hoeken niet eenvoudig was....

Tot slot dient het seinen tijdens het afvuren van torpedo's nog genoemd te worden – een groene lichtkogel tijdens het afvuren die volgt in de richting van het kielzog van de torpedo. Artillerievuur werd tijdens oefeningen gemarkeerd met herhaalde Z-tekenen van de dagseinlamp, met wit licht en in de richting van het doel. Aan boord van een MTB bevonden zich een minimale hoeveelheid vlaggen – commandowimpel, dienstvlag, misschien een admiraalsvlag, maar zeker geen loodsvlag noch godsdienstvlag.

Stig Hedén
Seiner op de T41 1956
Vertaling: D. Hitz