



2024-07-14

## Signalbokstäver, namnsignaler och igenkännings signaler

På vår hemsida kan man sedan en tid botanisera bland äldre skeppslistor. När man där söker efter fartyg från 1873 och fram så ser man att fartygen har tilldelats s.k. signalbokstäver i form av fyrställiga bokstavskombinationer. För de som inte är hemma i detta och är intresserade ger vi här en kort historik.

Ett allmänt vedertaget signalsystem för kommunikation mellan fartyg och mellan fartyg och land kom egentligen inte i drift förrän Frederick Marryats "Code of Signals for the Merchant Service" publicerades 1817. Det blev en omedelbar succé. Systemet byggde på flaggor i lodrätt upphängning för siffrorna 0-9 och s.k. "distinguishing flags" som talade om hur flaggorna skulle läsas. Med hjälp av dessa kunde ett fartyg, en hamn, en fyrplats identifieras och även standardiserade meddelande enligt en kodbok utväxlas.

<p><b>Marryats system 1817-1870</b> På mesanmasten namnsignalen 3192 som tillsammans med den rutiga "distinguishing flag" anger att fartygets hemmahamn är Gefle. Fartygets namn står i klartext på vimpeln.</p> 	<p><b>The Commercial Code of Signals 1857-1933</b> På stormasten namnsignalen JCLV som tillsammans med den svenska flaggan anger att det är briggen Fortuna hemmahörande i Timmernabben</p>  <p><i>Briggen Fortuna av Timmernabben</i></p>
--	--

Fartygen tilldelades ett nummer på max 4 siffror i olika serier och listades sedan i Marryats kodbok. Först handlade fartygsnumren enbart om brittiska fartyg men i senare utgåvor fanns även icke-brittiska fartyg med. Jag är osäker på om svenska fartyg fanns med i Marryats kodböcker.

På tidiga fartygmålningar, t ex. på Gävlebarken Flora från 1846 (sjöhistoriska museet) kan man av flaggspelet avläsa sifferkombination 3192 som tillsammans med översta flaggan för "port" enligt Marryats kodbok betyder hemmahamn Gefle. Själva fartygsnamnet framgår i klartext av vimpeln.

År 1857 publicerade British Board of Trade ett vidareutvecklat system, "the Commercial Code of Signals for the use of all Nations" som kom att ersätta Marryats system. Detta nya system var baserat på bokstäver istället för siffror och gav naturligtvis oerhört många fler kombinationsmöjligheter. Vokaler samt bokstäverna X, Y och Z var dock uteslutna vilket gav 18 bokstavsflaggor.

Fartygen identifierades nu med en kombination av fyra bokstäver där HBCD till WVTS var reserverade för handelsfartyg vilket gav 53 040 möjliga varianter. Samma bokstavskombination kunde användas av olika länder men tillsammans med nationsflaggan gav detta en unik identifiering av fartyget.

Fransmännen var på gång med ett liknande system och en fransk-brittisk kommission fick i uppdrag att samordna systemen vilket 1865 ledde till att Frankrike, med några mindre ändringar, accepterade det brittiska systemet, som sedan raskt anammades av andra sjöfarande stater.

Sverige beslöt den 3 maj 1867 att införa detta system med fyrställiga bokstavssignaler (namnsignaler) för alla fartyg över 15 nylästers dräktighet. Det var Kommerskollegium som fick i uppdrag att utfärda namnsignalerna. Dessa publicerades i **Code List** - *containing the names etc. of Swedish ships to which signal letters of the commercial code of signals have been allotted.*

De första signalerna började med bokstaven H. Sedan fortsatte man med J och de sista började med K.

Denna *Code List* utgavs med jämna mellanrum mellan 1867 och 1906 då den slogs ihop med den från 1907 av Kommerskollegiet utgivna Sveriges skeppslista.

Från 1874 angavs även namnsignalerna i Lloyds årliga register.

Dessa fyrställiga namnsignaler med sina rötter i den optiska signaleringen var i bruk ända fram till 1933 då de ersattes av fartygens fyrställiga radioanropssignaler som nu blev den officiella namnsignalen eller igenkänningssignalen och som även definierade fartygets nationalitet. T. ex. hade motortankfartyget *Pollux*, byggd 1928, de första åren namnsignalen KGPR som sedan blev ersatt med fartygets radioanropssignal SGRN.

Även fartyg utan radioanläggning, om de var registreringspliktiga och hade en dräktighet på över 40 registerton, tilldelades en radioanropssignal för att användas som igenkänningssignal t ex. vid optisk signalering.

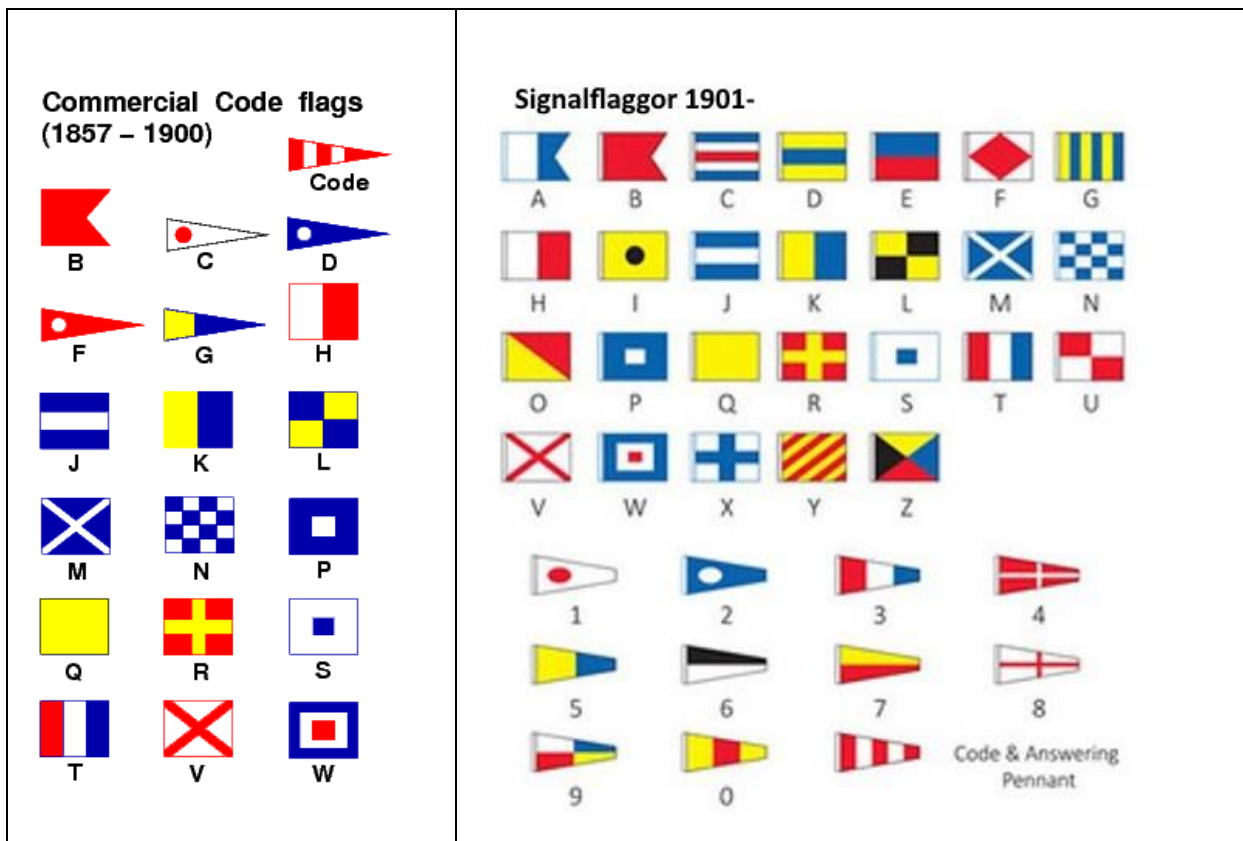
#### Not 1

I radions barndom var det lite av "vilda västern" när det gällde anropssignaler och det var stationsinnehavaren som i princip bestämde vilken signal som skulle gälla. Efter Titanic katastrofen i april 1912 stod det klart att radioverksamheten till sjöss behövde internationell reglering. Titanics anropssignal var MGY där M stod för Marconi som drev radiostationen ombord.

Vid den internationella radiokonferensen i London sommaren 1912 bestämdes att det var myndigheterna i resp land som stod för utdelandet av anropssignaler och från vilka bokstavserier olika länder kunde hämta sina signaler. För Sveriges del blev det bokstavsserien SAA-SMZ. Första svenska anropssignalen för fartyg utdelades den 4 oktober 1912 som SFA till Wilsonångaren S:t Paul. Vid nästa internationella konferens 1927 bestämdes att fartygens anropssignaler skulle bestå av fyra bokstäver.

Not 2

De ursprungliga signalflaggorna från 1857 ändrades 1901. Tidigare saknades flaggor för vokaler för man ville bl.a. undvika möjligheten/risken att signalera *".... any word that might be objectionable in any language"*.



Text: Bo Jershed