M20 är idag lika ståtlig som hon var under sina många år i Kungliga flottans hårda tjänst. Till och med i bättre skick än då, eftersom mannarna i Föreningen M20 ser till att inget underhåll eftersätts och att allt ständigt är ship-shape.

LÅNGLIVAD ARD

När M20 rullade av stapelbädden på Neglingevarvet en kall novemberdag 1941 kunde ingen ana att minsveparen nästan 70 år senare skulle finnas kvar, fullt rustad. Vi har kört en av flottans riktiga långkörare. **Av Anders Værnéus (text & foto)**

Det var en glädjen och sorgens dag på Neglingevarvet när deras senaste nybygge stod bordlagt och klart. Ett mäktigt mahogny-skrov, ritad av yachtkonstruktören Jac M Iversen, som själv hade jobbat på varvet som ritare dryga 10 år tidigare, bordlagt av finaste Honduras-mahogny och däckad enligt traditionerna med mahognyramar och pinefyllningar. Ett fint bygge åt självaste Kungliga flottan. "Minsvepare modell mindre" stod det på specifikationen, men för Neglingevarvets mannar var det den största båt de byggt.

Att slutligen bli snickarklar efter månader av kölsträckande, spantresande, bord- och däckslägganде – var en skön känsla. Eller hade i alla fall varit om varvsarbetarna hade sluppit nästa moment av beställ-ningen. Det var oundvikligt – fartyget skulle målas. Inte fernissas utan målas i flottans föga charmiga gråa fartygsfärg.Detta gjorde dagen till en sorgens dag – att måla över den vackra utslipade bordläggningen. Att färga det vackra koniskt lagda pinedäcket grått, det var emot alla båtbyggarnas ideal och vilja. Men ordern var lag och så fick det bli.

Varför mahogny?

Fartyget färdigställande fortsatte och den 18 december 1941 var det så äntligen dags för provturen tillsammans med beställaren. Efter bunkring av 5 fat olja, 10 hl koks och 8 säckar ved, avgick M20 klockan 3 på morgonen den 20 december mot Göteborg och skarp tjänstgöring.

Men varför militärfartyg i mahogny? Och varför civilt varv? Frågorna kan bli många om det gråmålade fartygets historiska bakgrund. Jag ber att få citera historikern Lennart Hagbjer som är den som kan mest om M20 historiska bakgrund:

"Ännu år 1933 har marinen inte ett enda fartyg byggt för minsvepning. Det som finns är några vedettbåtar och för minsvepning ombyggda torpedbåtar. CMS (Chefen för Marinstaben) föreslår därför detta år att bygga två fartyg vardera av en större och en mindre typ för provändamål."

Många fördelar

1935 beställdes två provfartyg för en mindre minsvepare, M1 och M2. Dessa byggdes i plåt vid Ekensbergs varv och levererades 1938. Tanken var att bygga en större serie om så behövdes längre fram. År 1937 föreslog MDV (Marindistrikt Väst) att man istället skulle bygga fartygen i trä med stålspant, enligt ett fisktransportfartyg vid namn Axel som byggts 1934 på detta sätt. Fördelarna var flera, man kunde använda varv som tidigare byggt fiskebåtar och lustfartyg, fartygen blev billigare och de var bättre skyddade mot antennminor. ▶

M20 i operativ tjänst med den gamla styrhytten i mahogny på plats. Men annars är det inte mycket som ändrats under åren. Foto: Marinens pressdetalj/ Sjöhistoriska museet

ENNER