

ANRIK MARIN TRADITIONSBÄRARE

Minsveparen M20 byggdes 1941 i hondurasmahogny på järnspant. Livslängden förutspåddes vara 10–15 år. Tack vare Föreningen M20 seglar det unika fartyget – med en lika unik historia – än idag. I sommar väntar en turné från Stockholm till Oslo tur och retur och det går även att chartra M20 för egna turer, navigationsutbildningar eller privata sammankomster.

TEXT ANNA SANDGREN FOTO MALCOLM HANES

Det är lördag förmiddag och Nya Djurgårdsvarvet sjuder av liv. Min blick dras ofrånkomligen till det stora fartyget som ligger tryggt förtöjt invid en av kajerna. Ett väl sammansvetsat gäng jobbar intensivt med att bättra på något på fri-borden. Jag går nyfiket närmare för att spana in vad de håller på med och blir genast ombordbjuden. Det visar sig vara dags för nya sudband och kopparskoningar. Männerna som lägger sin lediga tid på att ta hand om den snart 77-åriga minsveparen, M20, är alla medlemmar i Föreningen M20.

– Under nära 65 år tjänade M20 den svenska flottan. Minsveparen byggdes 1941 på Neglingevarvet i Saltsjöbaden. Då beräknade man livslängden till 10–15 år och i bästa fall ytterligare cirka 10 år. Nu är fartyget snart 77 år och still going strong, skrattar Johan Boström, som är ordförande i Föreningen M20.

Han tar oss med i den numera ombyggda styrhytten. Även om det nu sitter en hel del nya instrument här, är känslan av historisk tyngd påtaglig.

Levande uppslagsverk

Johan Boström är som ett levande uppslagsverk när det gäller M20 och förmodligen även annan marin militärhistoria. Vi slår oss ner i kajutan med varsin kopp seglarkaffe, bryggt i det lilla köket strax intill. Johan berättar att det var tyskarna som 1915 tog fram en ny fartygstyp helt konstruerad för att svepa minor, och härmed var de första minsveparna födda. Bakgrunden var att det under första världskriget blev uppenbart vilka fördömande konsekvenser minor ställde till med. Under en period försökte man svepa upp minor med bland annat äldre jagare, fiskefartyg och torpedbåtar, vilket inte direkt var optimalt.

– Även i Sverige rådde full vetskap om hur

farlig minan var, och det hade fällts tiotusentals minor utanför Sveriges gränser som fick svepas med de fartyg som då fanns att tillgå. Flottans tre första ”minsvepare” kom till som bonus på överblivna pengar från F-båtsinsamlingen och kallades för Sprängaren-klassen. Idag finns Sprängaren 1918 bevarad och rustad till museifartyg. Egentligen var de första minsveparna bogserbåtar som utrustats för minsvepning.

Johan berättar att det under mellankrigstiden togs fram en minsvepare efter tysk förebild, som gick under namnet Arholma-klassen. Även två så kallade motorminsvepare M1 och M2 konstruerades. När andra världskriget tornade upp sig började flottan bygga örlogsfartyg.

Byggdes av träbåtsvarv

– Varven hade inte kapacitet nog att bygga båda minsvepartyperna, och valet föll på att bygga den större, kraftigare typen. Däremot fanns behovet av den mindre minsveparen kvar för verksamhet i kustnära vatten och inomskärs. Någon inom Marinförvaltningen fick den ljusa idén att låta några av de många svenska träbåtsvarven bygga de mindre minsveparna i trä. Varven hade ändå inte full beläggning sedan kriget börjat. Jac Iversen, som bland annat var berömd för sina välseglande båtar, fick i uppdrag att rita den nya M-båten.

Fartyget vi nu sitter i byggdes alltså 1941 och var den M-båt som var sist ut att sjösättas. M20 är byggd i hondurasmahogny med stålspant, förstärkt av ek och lind. En positiv effekt av träbygget var att fartygsmagnetismen minskades, vilket i sin tur underlättade vid svepning av magnetminor. Det var enligt Johan något som man inte hade någon aning om 1939.

Vi dricker ur kaffet och beger oss längre för-



över. Här väntar flera våningssångar, alla vackert bevarade i originalskick från tiden då M20 var i bruk som militärfartyg. Idag tjänar de som logi för Föreningen M20:s medlemmar och för de gäster som väljer att chartra fartyget. I förskeppet finns också en befälshytt samt toalett.

– Under den aktiva minsvepningstiden utgjordes besättningen ofta av en officer, en underofficer, två underbefäl och sju värnpliktiga sjömän. M20 tjänstgjorde under andra världskriget och räddade under den tid fartyget var stationerat i Öresund för patrullering och minröjning ett hundratal danska judar på flykt över sundet.

Blev utbildningsfartyg

Runt 1960-talets mitt ansågs M-båtarna vara för omoderna för minsvepning. Däremot passade de bra som utbildningsfartyg åt blivande sjöofficerare för att öva navigering och manövrer. »



Mönstra på. Den 6-11 augusti finns det chans att följa med M20 uppför Göta kanal. Mer info: www.minsveparen.se



M20

- M20 byggdes 1941 på Neglingevarvet i Stockholm. Fartyget är byggt i mahogny på järnspant. Överbyggnaden är i aluminium och däckat av trä.
- Uppdraget att konstruera minsveparna, med tillverkningsordning från M15 till M26, gick till Jac Iversens konstruktionsbyrå. När själva konstruktionen var klar gick uppdraget att bygga fartygen till tolv av Sveriges mest kompetenta båtvarv.
- Enligt ritningarna skulle fartygen byggas i hondurasmahogny som bordläggning, med stålspant förstärkt av ek och lind.
- M15–M26 byggdes och levererades inom ett år, hösten 1941. M20 är den båt som sjösattes sist.
- Beräknad livslängd var tio år. M20 är idag 77 år.
- Efter 64 års tjänst som minsvepare, övningsfartyg och BV-röj skulle de sista M-båtarna år 2005 utsträngas. Samtidigt bildades en förening med målet att rädda en M-båt. Valet föll på M20 med Statens Maritima Museer som ägare och Föreningen M20 som ansvarig för driften.
- Numera är M20 klassad som Traditionsfartyg.
- Föreningen erbjuder medlemmar att följa med ombord och kör även charterresor.



KARTA ÖVER M20:S SOMMARTURNÉ 2018. Start Stockholm 28/6 – framme i Oslo 24/7. Start Oslo 25/7 – framme i Stockholm 13/8. Läs mer: www.minsveparen.se



Vi hoppar ombord på M20 när hon ligger vid kaj och får omvårdnad vid Nya Djurgårdsvarvet.



Manskapsförläggningen är i stort sett intakt från förr.



Officersinredning och vackert dukat inför kvällens middag med plats för två.



Rejält och funktionellt. Det krävs en del kraft för att lyfta den tunga luckan ner till maskinrummet.



Skeppsköket är inte i original, men har ändå några år på nacken. Här trollass det fortfarande fram måltider för ett helt manskap.

» – M20 byggdes om och döptes till *Skuld* för att användas som försöksfartyg för Försvarets materielverk. På 1990-talet gjordes sedan de M-båtar som var i bäst skick om till rena övningsfartyg. Så även *Skuld*, som då också återfick sitt gamla namn, M20. M20 försågs också bland annat med en ny styrhytt av aluminium, bredare kommandobrygga och modernare navigeringsutrustning. Dessutom sattes nya Scaniadieslar med backslag in och avgasrören drogs ut genom bordläggningen istället för upp genom skorstenen. I skorstenen byggdes det i stället in en dusch. Även den tunga kanonen togs i land då, berättar Johan och tillägger:

– När kanon, ammunition, svepspel och sveputrustning togs bort försvann dessvärre också en betydlig vikt, vilket gjorde M-båten framtung och blöt i hård motsjö.

Glatt humör

Jag går en runda över däck och kikar ner i en av luckorna, som visar sig vara maskinrummet, och hoppar förvånat till när jag upptäcker att tre män sitter där nere utrustade med trasor, verktyg och framför allt ett glatt humör. Jag klättrar ner längs den branta stegen och kommer onekligen bra många steg in i en svunnen tid. Visserligen har M20 fått nya maskiner, men det är ändå ett digert jobb att få all teknik och maskineriet att snurra, och även gamla fartyg behöver få kärlek.

Längre akteröver öppnar vi ännu en lucka, klättrar nedför en brant stege och kommer ner till en kaptenshytt och en vackert inredd mäss med väl lackad mahogny och plats för ett fåtal utvalda.

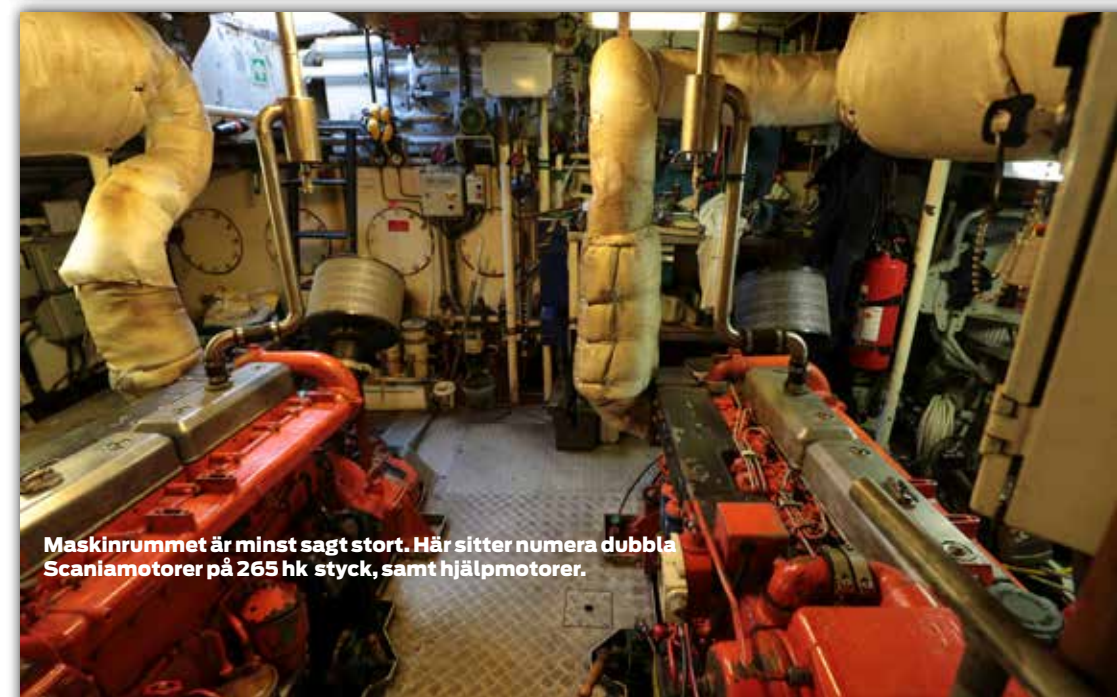
Ett porträtt på kungen och drottningen tronar på väggen, som i övrigt är fylld med olika

minnestavlor och utmärkelser. 2005 var året då de sista M-båtarna till slut skulle utsträngas. Flottan hade fått nya moderna övningsfartyg och M-båtarna skulle säljas. Efter en del turer tog Statens Maritima Museer över som formell ägare till M20 och Föreningen M20 står idag för driften.

– Vår målsättning är att driva M20 som ett levande, sjögående museifartyg, och vi välkomnar medlemmarna i föreningen, men också alla andra marinhistoriskt intresserade personer, ombord. För att få verksamheten att gå runt krävs mycket ideellt arbete och vi drygar ut kassan med olika charterkörningar samt erbjuder M20 som lokal för olika navigationsutbildningar och event. I sommar väntar en turné som ska ta oss från hemmahamnen i Vasahamnen hela vägen genom Göta kanal och upp till Oslo tur och retur.

Teknisk info

- Längd:** 27,7 meter
 - Bredd:** 5,0 meter
 - Djupgående:** 2,0 meter
 - Högsta höjd:** 10 meter
 - Deplacement:** 67 ton
 - Motor:** 2 x Scania Vabis DS 11 på 265 hk/motor (2 x 195 kW) 2 Valmet 320 hjälpmotorer + 2 generatorer, samt 2 grupper startbatterier
 - Bränsleförbrukning:** 40 l/tim per maskin vid fullvarv, 25 l/tim vid 8 knop
 - Bränsletank:** 3 000 liter, fördelat på tre tankar
 - Antal passagerare:** 12 (+ besättningsmän)
 - Sovplatser:** 14
- (Källa: M20-förbundet)



Maskinrummet är minst sagt stort. Här sitter numera dubbla Scaniamotorer på 265 hk styck, samt hjälpmotorer.