

Marinhistorik artikelserie

Tisdagen den 1 september 2020 invigde Sjöhistoriska Museet och Föreningen M 20 en ny marinhistorisk utställning om museifartyget Minsveparen M 20 och minsvepning. För att ge en fördjupning inom de områden som berörs i utställningen har Föreningen M 20 nu tagit fram en marinhistorisk artikelserie. Denna artikel är den första i en tänkt serie om fem artiklar med följande rubriker:

- 1 – Minsveparen blir till
- 2 – Minor och minsvepning
- 3 – M 20 genom historien
- 4 – M 20 och flykten över Öresund
- 5 – Museifartyget M 20



Artikel 1 – Minsveparen blir till

Historien om den nu 80 år gamla minsveparen M 20, från hennes tillblivelse och olika roller i örlogsflottan, bland annat under andra världskriget, och fram till idag då hon är ett museifartyg, är lång och fascinerande. I denna artikel beskriver vi hur minsveparen M 20 blev till.

Minsvepare som fartygstyp

Under första världskriget blev man tillfullo varse minans förfärliga effekt. Provisoriska medel togs fram för att svepa upp dessa dödliga vapen, såsom äldre jagare och torpedbåtar samt fiskefartyg vilka egentligen var olämpliga för uppgiften att dra minsvep, men man hade inget annat. Tyskarna tog 1915 fram en ny fartygstyp enkom konstruerad för minsvepning – och därmed var minsveparen var född.

En minsvepare ska bl.a. ha följande egenskaper: den ska vara sjövärdig, ha ett brett akterskepp för att förenkla hanteringen av de bogserade minsvepen och två propellrar för god manöverbarhet. Den ska även ha beväpning för självförsvar samt vara grundgående för att gå ovanför djupare förankrade minor. God sjövärdighet står ibland i motsatsförhållande till önskemålet om grundgående.

I Sverige var man vid första världskrigets tid fullt på det klara med minans farlighet. Massor av minor fälldes utanför landets gränser och de fick svepas med de medel som stod till buds. Flottan fick sina första tre "minsvepare", den så kallade Sprängaren-klassen, från överblivna pengar från F-båtsinsamlingen, en frivillig insamling av pengar till byggandet av skeppet Sverige, en bestyckad pansarbåt. Dessa första minsvepare var egentligen inget annat än för minsvepning utrustade bogserbåtar. Sprängaren 1918 finns än idag och rustas till museifartyg.

Under mellankrigstiden togs det därför även i Sverige fram en minsvepare av tysk typ, den s. k. Arholma-klassen, och dessutom två så kallade motorminsvepare, M 1 och M 2. Arholma-klassens båtar hade förutom minsveparkapacitet relativt kraftigt artilleri, sjunkbomber och minor. Båda typerna var mycket lyckade till sina speciella uppgifter.

Konstruktion av en mindre minsvepare

När nästa världskrig syntes omöjligt att undvika, satte man i Sverige igång med att för Flottans del bygga örlogsfartyg. Varvskapaciteten slog i taket och man kunde inte bygga båda minsvepartyperna, så man valde att bygga den större kraftigare typen. Sammanlagt byggdes 14 fartyg.

Men behovet av den mindre minsveparen fanns kvar för kustnära och inomskärs verksamhet. Då fick någon inom Marinförvaltningen en ljus idé: Varför inte bygga dem i trä? Det fanns gott om träbåtsvarv som inte hade full beläggning när kriget börjat. Uppdraget att rita ett sådant projekt gick till Jac Iversen. Därmed var M-båten född!

Jac Iversen, född 1884 och död 1974, var en norsk-svensk båtkonstruktör känd för sina vackra och välseglande båtar. Sjöhistoriska museet har i sina arkiv ritningar för fler än 800 båtkonstruktioner av honom. Han ritade både motorbåtar och segelbåtar. Han ritade och konstruerade även lyxyachter till prominenta beställare. Till Torsten Kreuger ritade han till exempel den 10,5 meter långa dubbelruffade snabbgående båten Mary.

Ritningarna från Jac Iversen till M-båtarna föreskrev hondurasmahogny som bordläggning på tätt sittande stålspant förstärkta av ek och lind. Skrovet är en s.k. kompositkonstruktion där stålspanten står för styrka och styvhet och bordläggningen för seghet och flexibilitet. Däcket består av plankor av oregon pine täckta med skyddande träskivor. Överbyggnaden var ursprungligen i trä men materialet ersattes under åren med aluminium.

Det resulterade i ett fartyg med längd 25 m, bredd 5,1 m, djupgående 1,1 m och displacement 51 ton. En grundgående minsvepare med brett akterdäck, två propellrar, en 20 mm luftvärnskanon, en kulspruta och sjunkbomber, och självklart också minsvepningsutrustning. Maskineriet utgjordes till en början av diverse råoljemotorer och semidieslar men utrustades efterhand med två fulldieselmotorer på sammanlagt 400 hk. Propellrarna hade ställbara blad av KaMeWa-typ vilka bl.a. möjliggör framdrift ur hela fartregistret.



En första serie om 12 fartyg, den så kallade 39-typen (projekterade 1939) byggdes och fick namnen M 3 till M 14. Därefter följde en modifierad serie om 12 fartyg av 40-typ (projekterade 1940.) 40-typen blev lite längre, fick ett kraftigare förskepp, modifierad styrhytt mm. M-båtarna av 40-typ med namnen M 15 till M 26 fick en längd om 27,7 m, bredd 5.0 m, djupgående 2.0 m och högsta höjd 10 m och displacement 67 ton.

Alla M-båtar hade goda sjö- och manöveregenskaper. Besättningen utgjordes av 1 officer, 1 underofficer, 1-2 underbefäl och 7 värnpliktiga sjömän.



Som bonuseffekt av träbygget, fick man mindre fartygsmagnetism som kom att underlätta vid svepning av magnetminor. Magnetminans förekomst hade man ingen aning om 1939. Många var skeptiska till att bygga krigsfartyg av trä och undrade om skulle de hålla. Man räknade med en livslängd på 10-15 år. Och blev det krig, vilket var troligt, skulle de inte bli så långlivade i alla fall. I själva verket blev dessa träfartyg mycket långlivade, ingen vet än hur gammal en M-båt kan bli. Men Föreningen M 20 har ambitionen att M 20 skall kunna fira sin 100-årsdag 2041 som sjögående museifartyg!

Minsveparen M 20 byggs

M-båtarna byggdes vid olika träbåtsvarv runt Sveriges kuster. Varven hade kunskap och material att bygga fartyg upp till 30 meter i längd, bland annat med erfarenhet av fiskefartyg i denna storleksklass och lustjakter till privatpersoner. M 20 och två systerbåtar byggdes vid Neglingevarvet i Saltsjöbaden i Stockholm.

Neglingevarvet var ett av de förnämligaste träbåtsvarven i Sverige. Varvet startades av August Plym redan 1893 på Liljeholmen och flyttade ut till Saltsjöbaden 1904. Plym konstruerade och byggde från sekelskiftet ett stort antal segelbåtar. Den mest berömda är skärgårdskryssaren Beatrice Aurore, vilken är den snabbaste svenska skärgårdskryssaren

genom tiderna. Denna båt seglar fortfarande idag. August Plym utvecklade en konstruktionsmetod för kravellbyggda yachter. Bordläggningssplankorna sågades kilformade till med millimeterprecision och pressades hydrauliskt på plats. Ingen tätning behövdes utan bordläggningen blev ändå absolut tät. Denna metod användes på M 20 som är nästintill helt tät än i dag!

På grund av förseningar med leveranser av mahogny och stålskant blir M 20 som sista fartyg i klassen levererad först i december 1941. Den 16 december kommer besättning ombord och den 18:e görs provturer med personal från Kungliga Marinförvaltningen och från varvet. Efter kompassjustering och bunkring av 5 fat olja, 10 hl koks och 8 säckar ved, avgår M 20 klockan tre på morgonen 20 december mot Göteborg.

Det visar sig finnas inkörningsproblem med huvudmotorerna, då styrbords motor stoppar tre gånger på färden, och syd Skåne stoppar även babords motor vilket leder till nödankring i en timme till dess babords motor behagar gå igen. Vintern är kall, den 26 januari 1942 är det exempelvis -26 grader på morgonen, och under februari får besättningen såga is 13 av dagarna för att inte skrovet skulle skadas. Den 18 april tas M 20 upp på slip för bottenmålning, och sedan börjar dagarna fyllas med övningar och förberedelser.

Andra världskriget brann nere i Europa och Minsveparen M 20 var i maj 1942 klar att rycka ut i tjänst!

Kontakt

Anders Torelm, ordförande Föreningen M 20

E-post: anders@sjohaga.se

Tel: 0735-23 29 16

Anne Sofie Eriksson, kommunikationsansvarig Föreningen M 20

E-post: annesofie@ordiarbete.se

Tel: 070-467 36 85

Föreningen M 20

Hemsida: www.minsveparen.se / e-post: kontakt@minsveparen.se

Om minsveparen M 20

Minsveparen M 20 byggdes 1941 på Neglinge varv i Saltsjöbaden under brinnande krig. Efter lång och trogen tjänst hos svenska flottan och Sjöfartsverket hotades M 20 av utrangering eller skrotning 2005. Fartyget räddades till eftervärlden i april 2005 av den nybildade Föreningen M 20. Fartyget ägs idag av Statens maritima och transporthistoriska museer, som Sjöhistoriska museet är en del av. Föreningen M 20 sköter allt underhåll, bemannar och driver fartyget helt på ideell basis. Minsveparen M 20 är k-märkt av Sjöhistoriska museet och klassat som traditionsfartyg av Transportstyrelsen. Fartygets hemmahamn är Stockholm vid Vasamuseet. Föreningen M 20 har ca 250 medlemmar och välkomnar alla som vill stödja arbetet med att bevara museifartyget M 20.