

Marinhistorisk artikelserie

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 tagit fram en marinhistorisk artikelserie. Detta är den tredje artikeln i serien och den beskriver de olika roller som M 20 har haft efter sin tid i aktiv minröjning.

Artikel 3 – M 20 genom historien

Andra världskriget

Under andra världskriget var M 20 stationerad i Öresund för patrullering och minröjning och deltog bland annat i undsättandet av danska judar under den tyska ockupationen av Danmark 1943. Enligt bevarade krigsdagböcker så räddade M 20 minst 109 judar undan nazisterna och en säker död i koncentrationslägren. Detta kan du läsa mer om i en kommande artikel där vi berättar om flykten över Öresund.

Men även historien om M 20:s roller i örlogsflottan därefter och fram till idag, när hon är ett museifartyg, är lång och fascinerande. I denna fördjupande artikel följer vi M 20:s öden och äventyr från andra världskriget fram till hon 2005. Bl.a. beskriver vi de dramatiska händelserna 1981 när den sovjetiska ubåten U 137 gick på grund i Gåsefjärden och M 20 deltog i hemliga undersökningar av ubåten. 2005 uttrangerades M 20 från Svenska Flottan och Föreningen M 20 tog över ansvaret.

1940- och 50-talet

Efterkrigsminsvepningen

M 20 ingick i Svenska Flottan från 1941 och var en viktig komponent i minröjningsarbetet under krigsåren och åren därefter. Under åren 1941 till 1947 var M 20 i ständig minröjningstjänst för att trygga svensk sjöfart. M20 gjorde hundratals svepningar och röjde och sprängde otaliga minor framför allt på svenska västkusten. Direkt efter krigsslutet påbörjades den så kallade efterkrigsminsvepningen då tiotusentals minor fällda runt Sveriges kust skulle röjas upp. Det var bokstavligen livsviktigt för Sverige att röja farleder och hamnar så att den civila sjöfarten kunde återupptas i full skala. Under denna tid, liksom i nutid, var Sverige beroende av import av livsmedel och andra nödvändighetsvaror. Import kom till den helt övervägande delen över haven, varför säkra, minfria farleder var nödvändiga. Även svensk export av råvaror och industrivaror har varit och är helt beroende av sjötransporter. Det har uppskattats att upp till 95 procent av Sveriges handel med omvärlden fortfarande går via sjöfart genom svenska farleder och hamnar. Minröjning har varit och är en nödvändig resurs för att trygga Sveriges sjötransporter.

Den 14 maj 1945 slutar kriget för M 20:s del, hon sätter iland det mesta av ammunition, sjunkbomber och rökbildare. Men M 20 får ingen vila. Direkt startar efterkrigsminsvepningen. Hon går till Marstrand för att delta i upptagning av ett större tyskt minfält med förankrade hornminor utanför St Pölsan. Fältet markeras med fyra prickar, och sedan söks minlinjerna från två livbåtar med ett söksvep mellan sig. Tyvärr får M 20 en pricklina i styrbord propeller, och hon tas upp på slip i Göteborg. Den 25 maj börjar hon röjsvepa igen och hon fortsätter med detta, samt desarmering, sprängning och bogsering av minor fram till 11 juni. Då monterar örlogsvarvet i Göteborg en magnetslinga runt skrovet, som kan matas med ström och motverka fartygets egna magnetfält. Den minskar alltså risken att påverka magnetminor. Fram till dess hade M 20 fått förlita sig på att det egna fartyget skulle avge ett så litet magnetavtryck att magnetminorna inte skulle utlösas. Träskrovet var i detta sammanhang en stor fördel.

Den 19 juni är det dags att röja ett svenskt fält utanför Nidingen. Minorna hittas med söksvep från jollar och motorbåt, sveps upp och hopsamlas för desarmering och lastning på pråm. Detta pågår till 30 juni, varefter fartyget går till varv för en behövlig översyn. Hon blir inte klar för provkörning förrän 11 augusti. Efter avmagnetisering och deviering av kompassen går hon till Trelleborg i mitten på september. Där sker först en svepning för färjorna till Sassnitz, först mekaniskt och sedan två dagars knallsvepning, och sedan sveps leden Trelleborg–Falsterbo med stavsvep. Den 23 oktober ombaserar hon till Limhamn, och leden genom södra Öresund sveps. Den 29 oktober kolliderar M 20 med en dansk gränsboj som dragits ned under ytan av den starka strömmen. Man märker ingen skada direkt, men vid en undersökning 1 november tycker man att babords propeller vibrerar. En dykarundersökning visar att två propellerblad är skadade, och hon tas på slip i Ystad 6 nov 1945. Även propelleraxeln visar sig skadad och byts ut. Hon är åter klar 13 november och går tillbaka till Limhamn, där stavsvepning av leden till Köpenhamn vidtar. Den 11 december är svepningen klar, och hon går till Nya Varvet och avrustas, klart 21 december. Den 26 mars 1946 påmönstras M 20 igen, och efter avmagnetisering, deviering och övningar påbörjas 25 april svepningar med svep M/41 baserade i Varberg. Den 27 maj ombaserar hon till Gottskär och svepningar fortsätter. Efter sliptagning och midsommaruppehåll fortsätter svepningar med bas i Marstrand. Efter varvsbesök i slutet på juli blir det fortsatta svepningar på västkusten. Den 25 september är svepningarna slut, då hon ankommer till Nya Varvet.



Totalt har hon under dessa två perioder varit på skarpa farliga svepuppdrag i 128 dagar! Det var ett intensivt, slitsamt och farligt arbete att svepa efter minor. Tack vare tur och skicklighet så skadas inte vare sig fartyget eller besättningen av minor under denna period.

Fredstjänst som minsvepare och utbildningsfartyg

Efter en viloperiod på Nya varvet börjar hon åter gå den 16 oktober 1946. Men nu är det övningar, främst navigeringsövningar, och hon har ofta passagerare, framför allt fyra fänrikar, som är med vid flera resor. Som mest har hon 17 passagerare den 23 januari 1947. Fartområdet är från Varberg till Lysekil, med en avstickare till Trollhättan. En värnpliktig blir svårt bränd på händer och ansikte vid tillsyn av värmepannan 1 mars 1947. Hon avrustar i mars och halar befälstecknet 31 mars 1947.

Nästa rustade period börjar 16 mars 1948. Efter rustning, avmagnetisering, deviering och provtur börjar tjänsten 1 april, då sex man transporteras till Vinga. Sen är det svepövningar, skjutövningar, navigeringsövningar, transporter och bogseringar på västkusten. Hon får även ombord elever i maj.

Några händelser under denna period är:

- Första örlogsbesöket efter kriget, i Kristinehamn 11-14 juni.
- Vakten på M 16 avlossar ett vådaskott med kpist, som träffar sidan på M 20. Troligen första gången som M 20 blev beskjuten och träffad!
- Grundstötning S Karlsholmen 27 juli, styrbord axel och propellerblad krökta. Inte första och tyvärr inte heller sista gången som M 20 gick på grund.

En ny period varar från april 1950 till april 1952. Den består efter rustning som den förra av diverse övningar på västkusten, ofta med elever från olika skolor ombord över dagen. Hon får under perioden också en Decca-navigator, som nämns första gången december 1951.

Några händelser under perioden:

- 30 maj 1950. Losskastning för första besöket på ostkusten sen leveransturen. Hon går upp till Horsfjärden 2 juni och sen direkt tillbaka via Göta kanal, där hon blir prejad av SS Ariadne vid möte och skadar styrbord propeller.
- 11 aug 1950. Första utlandsbesöket, i Odense, Danmark.
- 27 mars och 30 april 1951. Bevakar grupper av ryska "trålare" (troligen signalspaningsfartyg) som passerar utanför kusten.
- 20 augusti 1951. Under målbogsering träffas hon i sidan av en 20 mm övningsgranat, som går rakt igenom skrovet ovan vattenlinjen. Den går in i Fartygschefens hytt och fastnar till slut i ett värmeelement. Detta är andra gången som M 20 blir beskjuten! Även denna gång av "sina egna". Granaten är som tur är en övningsgranat utan laddning och orsakar inga personella skador.
- 18 januari 1952. En ny grundkänning vid Lysekil. M 3 går hårdare på och måste ha hjälp av M 20 att komma loss. För säkerhets skull går hon utomskärs med babords motor till slipen på Nya Varvet. Den 10 april 1952 halas flaggan igen för en längre uppläggning.

1960-talet

Svepningen av färjelinjen mellan Varberg och Grenå

Nästa period i tjänst börjar i april 1960 och varar ända till 1964. Efter sedvanliga övningar blir det första stora uppdraget att delta i skarpa svepningar inför den nya färjelinjen mellan Varberg och Grenå. Här finns flera minfält sedan andra världskriget som måste svepas innan den nya färjelinjen kan tas i bruk. Svepningen pågår under sommarhalvåret 1961. Först håller dock M 20 på att sjunka efter ankomsten till Varberg, då en avtappningsplugg i bottenfiltret till bottenventilen hade lossnat, men en extra pump från HMS Karlsö räddar situationen. Sedan vidtar två intensiva perioder som assistansfartyg till de större sveparna. Vid fyratiden på morgonen går hon och hämtar två till tre svepstavar och överlämnar dem till de större sveparna i Hanö- och Arkö-klassen, och sedan tar hon mot stavar på

kvällen och förtöjer dem vid bojar. Detta pågår vardagar från 14 juni till 6 juli och 2 augusti till 8 september, endast avbrutet av ett besök på Nya Varvet i Göteborg för att byta propellerblad och en del bottenplåtar. Sedan hjälper hon till att demontera en mätstation och bogsera stavar till Göteborg. Efter deltagande i övningen KÖ/60 2-6 oktober går hon till Karlskrona och läggs upp över vintern. Minsvepningen av färjeleden mellan Varberg och Grenå innehåller många spännande episoder och händelser. I nästa artikel presenterar några ögonvittnesmål från de som var med, bl.a. Kapten Harry Månsson.

Tillbaka som övningsfartyg

I april 1961 får hon åter full bemanning och går 21 april till Berga där hon är till 5 juni, då hon går till Karlskrona och sedan vidare till västkusten 22 juni. Den 18 augusti är hon åter på ostkusten och kommer ända upp till Härnösand innan hon 24-27 november går tillbaka till Nya Varvet för vintervila. Under hela denna tid är hon huvudsakligen övningsfartyg med kadetter och aspiranter embarkerade över dagen för diverse övningar. Hon hinner även med ett örlogsbesök i Gdynia 16-20 juni och ett i Aalborg 21-25 juli.

Efter tre veckors stillaliggande börjar hon 1962 med diverse övningar, bland annat övar hon med slingsvep för första gången. 1 februari går hon runt till Karlskrona, men råkar i inloppet ut för en grundstötning. Denna skadar babords propeller och roder samt kopparförhydingen, och kräver en vecka på slip för reparation. Därefter går hon direkt tillbaka till Göteborg. Nu blir det övningar till mitten på april då hon går runt till Berga och fortsätter öva kadetter och aspiranter i Stockholmstrakten. 6-8 juni går hon till Göteborg med fyra navigeringselever, och hinner med ett besök i Odense innan sommaruppehållet. Hon hjälper GKSS med bojhantering vid kappsegling i Marstrand, och hjälper sedan till vid svepning mellan Ystad och Simrishamn. I mitten på augusti är hon åter i Stockholmstrakten och övar kadetter. 11-13 oktober går hon åter till Göteborg, där hon är med i en större övning. Enskilda övningar med svep avslutar året och 12 december börjar julleddigheten.

Vintern blir lång och kall, i februari ligger fortfarande isen i Göteborg, så 1963 års övningar börjar först 4 april. Efter en svepövning går hon runt till ostkusten och övar navigering och annat med kadetter och aspiranter under maj och början på juni. Hon går sedan tillbaka till Göteborg via Visby och Gdynia för en månads sommaruppehåll, halva besättningen i taget får två veckors ledighet. Från 24 juli till 26 september är hon på ostkusten med sedvanliga kadettövningar. Hon går sen åter runt till västkusten och nu övar hon främst egen besättning med svepövningar, maskeringar vid Kfp och skjutning. I november är hon så i Blekinge skärgård. Den 14 november lägger hon med Chefen för Kustflottan ombord ut ett stavsvep, överlämnar det till en helikopter och tar det tillbaka igen. Den 19 gör hon samma sak med röjsvep M/40. Den 4 december går hon så tillbaka till Göteborg för vinteruppehåll.

Andra händelser under året:

- Två gånger har hon sökt efter saknade flygare i havet, det var många haverier med det svenska flygplanet J 29 Tunnan. Av flygvapnets totalt 661 Tunnor förstördes 242 på grund av haverier där sammanlagt 99 piloter omkom.
- Hon räddade och bogserade det vattenfyllda fartyget Mälarvåg i hamn och släckte en båtbrand.
- Efter en lång och kall vinter går hon på provtur 17 mars 1964, men får haveri på babords huvudmotor och återvänder till Göteborgs örlogsvarv. Hon blir liggande till 1 april, då avrustning börjar, och 14 april går hon i "malpåse".

Skolfartyg

Efter minröjning under 1940- och 50-talen fick fartyget under andra hälften av 1960-talet nya syften. Under krig var M 20 tänkt att användas som bevakningsbåt för röjdykare. M 20 kom sedan att fungera i olika utföranden som övningsfartyg inom Flottan från 1960-talet och ända fram till 1990-talet. En viktig funktion var att fungera som skolfartyg för blivande sjöofficerare.

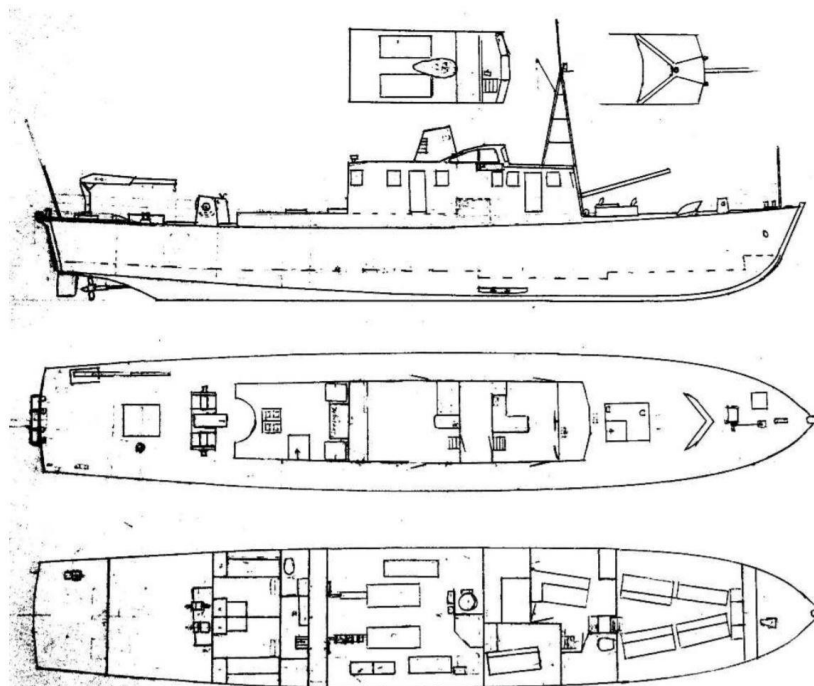
Vid 1960-talets mitt började fartygen bli omoderna för minsvepning men de var mycket lämpliga utbildningsplattformar för blivande sjöofficerare att öva navigering och manöver på och de användes till detta. 39-serien såldes eller byggdes om till sjömättningsfartyg, tulljakter med mera och 40-serien modifierades för att under krig användas som bevakningsbåtar för röjdykare, så kallad BvRöj. I fredstid användes de som övningsfartyg. Under många år fungerade minsvepare av denna modell som utbildningsfartyg. I stort sett alla nutida svenska sjöofficerare har fått sin grundläggande utbildning i navigation och sjömanskap på M 20 eller någon av hennes systerfartyg.

1970- och 80-talet

Försöksfartyg för FMV:s Minbyrå

1967 är M 20:s tid som minsvepare över. Hon blir tilldelad FMV Minbyrå, belägen vid norra delen av Östra Brobänken på Skeppsholmen, som försöksfartyg. I en redogörelse över Minbyråns försöksutrustning skriven 1968 står att "medel begärts för ombyggnad av minsveparen M 20 till ett särskilt mätfartyg".

Luftvärnskanonen, det gamla svepspelet, skorsten och mast plockas bort. Hon får en mäthytt, 3,7 gånger 2,7 meter, ovanpå maskinkappen, med en kort skorsten ovanpå den, en ny tripodmast på styrhytten och hydrauldrivet svepspel, kran och ankarspel, med varsin eldriven hydraulpump. Hon får också nytt ekolod och ny radioutrustning, samt ett 220 V nät med generator för att driva ombordtagen mätutrustning. Hon får efter ombyggnad namnet Skuld (troligen för att Torpedbyrån redan har ett försöksfartyg med namnet Urd) och numret A 262.



M 20 som Skuld 1969, från ombyggnadsritning

Minbyrån sysslar med utveckling av minor och minsvep och för detta behövs praktiska utprovningar. Under tiden fram till nittiotalet medverkar Skuld vid försök, normalt en period under maj inne i Gullmarsfjorden då minsveparna var stationerade vid GullB i Skredsvik denna tid, och sedan en period i september vid Minbyråns försöksplats på Västra Fjäderholmen på Mysingen. Här var det nära till marinens baser vid Berga och Muskö. För mätningar av handelsfartyg användes öar i inloppet till Göteborg.

De större försöken omfattade normalt två veckors utläggning, två veckors mätning och en veckas bärgning. Skuld lastades vid kajen på Skeppsholmen med försöksminor och annan mätutrustning för att registrera svepens och fartygens undervattenssignaturer, samt utrustning för att mäta var sjödelarna placerades på botten och hur fartyg och svep gick i förhållande till dessa. Sedan gick Skuld till mätplatsen där instrument och kablar lossades. Skuld var under försökstiden personaltransport till mätplatsen, som normalt låg på en ö. Hon var också till hjälp vid utläggning och hemtagning och bogserare av prototyper till akustik- och trycksvep. Till sist var det dags att lasta och gå tillbaka till Skeppsholmen.

Även andra, mindre försök gjordes med hjälp av Skuld, och hon lånades även ut ibland till Försvarets forskningsanstalt och företag som levererade till försvaret. Vid dessa småförsök kunde hon dessutom behöva servera lunch till både besättning och minst lika många gäster, och det var inte lätt för kocken att klara detta i sitt lilla kök på två gånger två meter. 1991 fick hon äntligen ett nytt kök, men samtidigt minskade försöksverksamheten kraftigt då anslagen minskades för allt som hade med minor att göra. Gångtimmarna blev färre och färre. Under 1971 till 1982 användes hon i snitt 118 dygn per år, medan hon 1992, förutom ett engångsförsök för SAAB på 40 dygn, endast användes 44 dygn. Minbyrån ansåg att nyttan av Skuld inte längre motsvarade kostnaden. Hon lämnades därför tillbaka till Marinen vid årsskiftet 1992/93.



Några händelser ur loggboken från hennes tid hos Minbyrån:

- 1975 görs många prov med det nya akustiska svepet Ak 70. Ak70 hade tagits fram för att kunna svepa akustiska minor som utlöses av ljudet från fartygs propellrar.
- 1977 får M 20 sin första gyrokompass.
- 1981 i slutet av oktober kallas M 20 till en av de mest spännande marina händelserna i svensk efterkrigstid. M 20 gick till Gåsefjärden där man i hemlighet hjälper till att undersöka den ryska ubåten U 137 bland annat med hjälp av en såkallad sjöuggla, en fjärrstyrd dykfarkost.

Berättelsen om Whiskey on the Rocks – U 137 går på grund

Kvällen tisdagen den 27 oktober 1981 bedrev svenska marinen försök med den nya ubåtsjakttorpeden Torped 42 utanför Karlskrona skärgård. Ubåten Neptun och två helikoptrar ur 13:e helikopterdivisionen deltog. Kvällen var stilla och ljud hördes långt över vattnet. Sikten var god. Några ovidkommande fartyg syntes inte till. Samma kväll 1981 cirka klockan 20:00 gick den sovjetiska ubåten U 137 på grund vid Torhamnaskär i Gåsefjärden, cirka en mil sydost om Karlskrona. Då man inte lyckades ta sig av grundet med hjälp av ubåtens dieselmotorer klättrade några ur besättningen, däribland befälhavaren, upp i tornet. Man försökte återigen ta sig av grundet, man körde motorerna på högvarv men ingenting hjälpte. Öbor på öarna runt omkring hörde motorbullret men man kunde inte se någonting i mörkret. De flesta antog att det rörde sig om en marinövning i närheten och man gick och lade sig för natten.

Tidigt på morgonen onsdagen den 28 oktober begav sig två fiskare, Ingvar Svensson och Bertil Sturkman, ut från Sturkö för att vittja nät. De upptäckte att vattenytan var täckt av en tunn oljefilm. De två fiskarna återvände till Sturkö och Svensson gick hem medan Sturkman återigen gav sig iväg med båten för att ta upp några egna krokar. Strax före klockan tio på morgonen gjorde Sturkman upptäckten: Halvvägs uppkörd på grundet vid Torumskär stod en ubåt. Den var svart och hade ingen beteckning. I tornet kunde han se tre, fyra män som tittade åt hans håll med kikare. De siktade med kpistar mot hans fiskebåt när han kom nära. Han noterade en flagga med en stjärna och konstaterade att det såg ut att röra sig om en utländsk ubåt. Han vände och åkte hem igen. Väl hemma tog han kontakt med grannen Ingvar Svensson som ringde kustartilleriregementet i Karlskrona som först inte trodde honom, men man lovade att undersöka saken. Två timmar senare hade marinen folk på plats i Gåsefjärden.

Vedettbåten Smyge satte fart mot den angivna platsen. Efter en timmes båtfärd ankom man till platsen och mycket riktigt, det stod en främmande ubåt på grundet. Fyra man stod i ubåtens torn och spanade mot dem med kikare. Bakom dem kunde man ana en man med ett automatvapen hängande över axeln. I tornets topp vajade den sovjetiska örlogsflaggan. Insatschefen, kommendörkapten Karl Andersson, som befann sig ombord på Smyge, tog kontakt med sin chef och de beslutade gemensamt att man skulle gå upp jämsides med ubåten. Man lade sig på styrbordssidan. Vid elvatiden klättrade Andersson över till ubåten. Han försökte konversera på engelska men ingen verkade förstå vad han sa. Då han försökte med tyska steg en ur besättningen fram. Karl Andersson presenterades för ubåtens befälhavare. Han sa sig vara kommendör av tredje graden och att han hette Anatolij Michailovitj Gusjtjin. Under samtalets gång kom det fram att de kom från Baltijsk och att de fått fel på radiopejlen, gyrokompassen och navigationssystemet vilket sades vara orsaken till att man navigerat fel och hamnat mitt i den svenska skärgården. Dessutom fungerade ekolodet dåligt. Befälhavaren ville även ha kontakt med den sovjetiske konsuln i Sverige. Andersson fick sedan komma ned till manöverrummet och äta en enkel måltid.

Polisen och kustbevakningen kallades till platsen liksom fler örlogsfartyg. Man slog en järnring runt ubåten och förtöjde ett av kustbevakningens fartyg vid ubåten. Klockan 12:28 gick nyhetsbyrån TT ut med en flash och vid 12:40 gick nyheten ut i Luncheonet i Sveriges Radio. Strax före klockan 12:00 ringde överbefälhavaren Lennart Ljung till statsminister Thorbjörn Fälldin och berättade om ubåten. Klockan 17:10 höll kommendör Lennart Forsman och kommendörkapten Karl Andersson den första presskonferensen. Genom Sovjetunionens ambassadör, Michail Jakovlev, tog Sovjet kontakt med Sveriges utrikesminister, Ola Ullsten, och begärde att sovjetiska örlogsfartyg skulle få gå in i skyddsområdet och bärga ubåten. Denna begäran avslogs. Trots utrikesministerns nej begav sig ett sovjetiskt ubåtsbärgningsfartyg eskorterat av två stora och tio mindre sovjetiska örlogsfartyg mot Sverige. Bevakningen av den svenska tolv milsgränsen skärptes. Även på land skärptes bevakningen. Exempelvis drogs permissioner in och man flög flera jägarförband till Karlskrona som stationerades på ön Östra Hästholmen.

Natten till den 29 oktober hade nyheten om den grundstötta ubåten nått hela världen och klockan nio denna dag fick journalisterna följa med ut till U 137 för att med egna ögon se den. De fick komma riktigt nära ubåten, ibland var de endast ett par meter ifrån. Vid middagstid den 29 oktober upptäcktes på svenskt vatten innanför Utklippan en sovjetisk högsjöbogserare som höll kurs mot Gåsefjärden. Den svenska ubåten Neptun skickade först ut prejningssignaler och försökte sedan lägga sig i vägen, men bogserbåten väjde undan och fortsatte färden in mot Gåsefjärden. Ubåten Neptun försökte genskjuta den och fartyget vek av västerut mot Karlshamn. Neptun jagade efter men hann inte ifatt den snabbare bogserbåten. Till slut fick Neptun order att vända om och bogserbåten kunde obehindrad återvända till den sovjetiska styrkan. För att försvåra fritagningsförsök ankrades före detta isbrytaren Thule i inloppet till Gåsefjärden. Ett antal sovjetiska örlogsfartyg ankom under kvällen och ankrade strax utanför svenskt territorialvatten. Styrkan omfattades så småningom av ett tiotal fartyg och stod under befäl av amiral Kalinin på jagaren Obratsovyj. Dessutom ingick en jagare typ Kildin, två robotkorvetter typ Nanutchka och en fregatt typ Riga.

Fredagen den 30 oktober började ett diplomatiskt spel på högsta nivå. Sovjetunionen höll fast vid att svenskarna inte fick förhöra kaptenen. Lite senare under dagen gjorde man en eftergift; man gick med på att ubåtskaptenen skulle få frågas ut under förutsättning att två av Sovjets diplomater fick närvara. Detta gick Sverige med på. Ubåtskaptenen vägrade dock lämna sitt fartyg med mindre än att han fick order från sin hemmabas om detta. Vid själva ubåten var stämningen tryckt; en svensk isbrytare blockerade inloppet till Gåsefjärden och inne i ubåten var det kallt. Telegrafisten ombord fick jobba dygnet runt för att förmedla och ta emot meddelanden från Moskva.

På måndagen lade sig en av kustbevakningens båtar vid ubåten. Den sovjetiska bevakningen tog ingen större notis om detta, de trodde förmodligen att det rörde sig om en vanlig kustbevakningsbåt, men den var invändigt helt ombyggt och hade fått installerat utrustning för att kunna mäta eventuell radioaktivitet och därmed avgöra om U 137 var kärnvapenbestyckad eller ej. Efter mätningarna var experterna tvärsäkra – det fanns kärnvapen ombord. Larret gick omedelbart hos militärledningen och regeringen. Samma dag vid 13:30-tiden klev kapten Gusjtjin ombord på torpedbåten Västervik, där förhöret skulle hållas. Man förhörd kaptenen i sex timmar. Bland dem som deltog fanns kommandörkaptenerna Karl Andersson och Emil Svensson. Även svenska ubåtsexperter och några män från Säpo deltog. Gusjtjin hade sällskap av den politiske officeren Besedin från ubåten och de två diplomaterna. Kaptenen vidhöll att han navigerat fel och att de trodde att de befann sig utanför Polens kust. Karl Andersson påpekade att bravaden med att lyckas navigera så fel närmast vore något för Guinness Rekordbok, varpå Emil Svensson skrattade till och frågade om det är så här den sovjetiska flottan brukar navigera. Förhören gav i stort sett inget nytt. Vad ryssarna alltså skyllde på var den trasiga gyrokompassen.

På eftermiddagen sände ubåtsbesättningen upp nödraketer då båten höll på att slås sönder i den hårda sjön. Den svenska militären meddelade att bärgningen hade påbörjats. Vid haveristen var dramatiken stor. Militären begärde, och fick, tillstånd från överbefälhavaren att dra loss ubåten från grundet. Då ubåten dragits loss omringades den av svenska örlogsfartyg. På tisdagen hade regeringen ett sammanträde där det bekräftades att ubåten bar på kärnvapen. Vid halvfemtiden den 5 november meddelade statsminister Thorbjörn Fälldin pressen och svenska folket att det med stor sannolikhet finns kärnvapen ombord på U 137. På fredagsmorgonen den 6 november lossades U 137:s förtöjningar och ubåten kunde bege sig hemåt. Cirka fem kilometer ut på internationellt vatten lämnades ubåten formellt över till den sovjetiske viceamiralen Alexej Kalinin på jagaren Obratsovyj. Som farväl meddelade den sovjetiske viceamiralen "Farväl och på återseende". Kanske en hälsning som förutskickade de kommande ubåts kränkningarna i Hårsfjärden?

Källa till avsnittet Wiskey on the Rocks är Wikipedia.

1990-talet

Skolfartygsepoken

Under Skulds tid på Minbyrån hade de övriga M-båtarna till stor del lämnat marinen. 1955-59 försvann den första gruppen, M3-14, till andra statliga myndigheter. Ur den andra gruppen försvann sju fartyg på åttiotalet och kvar fanns bara M 21, 22, 24 och 25, som hade byggts om till navigeringsövningsfartyg. På nittioalet var M-båtarna inte längre lämpliga som bevakningsbåtar för röjdykare, men behovet av övningsfartyg fanns kvar. De M-båtar som var i bäst skick byggdes om till rena övningsfartyg, så även Skuld. 1993 blev hon ombyggd till skolfartyg på Ö-varvet i Bohuslän och fick bland annat ny styrhytt av aluminium, bredare kommandobrygga och modern navigeringsutrustning. Maskineriet moderniserades med nya Scaniadieslar med backslag istället för KaMeWa-propellrar och avgasrören drogs ut genom bordläggningen istället för upp genom skorstenen. Mindurken byggdes om till elevhytt med plats för 3 kadetter och kanonen togs iland. Allt detta – kanon, ammunition, svepspel och sveputrustning – utgjorde en avsevärd vikt, så när den försvann blev M-båtarna lite framtunga och rätt blöta i hård motsjö.

När hon var klar återfick hon sin ursprungliga beteckning, M 20, och togs i tjänst 1 september 1993. Hon ingick sedan med de andra fyra M-båtarna i skolfartygsdivisionen, där hon hade en nyckelbesättning med fartygschef, maskintjänstchef och värnpliktig kock. Resten av besättningen utgjordes av kadetter som skiftades några gånger per år. I början var hon på västkusten från slutet av november till mitten på april och för övrigt på ostkusten. Hon var baserad i Göteborg respektive på Berga, och gjorde övningsutflykter måndag till torsdag. Senare behövdes hon mindre då marinen drog ned på sin personalutbildning och vinteruppehållen blir längre, upp mot fyra månader, då hon ligger på Ö-varvet på Öckerö.

Så fortsatte det till dess att marinen ansåg att M-båtarna var för långsamma och hade för liten styrhytt för att vara ändamålsenliga för navigationsutbildning. 2005 utgick de ur marinens organisation och M 20 slutade användas i operativ marin drift i december 2004.

2000-talet – Museifartyg

Sedan M 20 utgick ur flottan 2005 har Föreningen M 20 tagit hand om fartyget, vilket du kan läsa mer om i en kommande artikel i serien.

