

Marinhistorisk artikelserie

I denna del av Föreningen M 20:s marinhistoriska serie berättar Kapten Harry Månsson om sina minnen från tiden på M 20. Artikeln är ursprungligen publicerad den 25 maj 2017 i Lloyd's List Australia.

Artikel 4 – Återblick från kapten Harry Månsson



Kapten Harry Månsson är en tidigare svensk sjökaptan bosatt i Australien. Han är numera pensionerad, men har en varierad och innehållsrik bakgrund, bland annat som internationell konsult för en sjöfartsverksamhet gentemot FN och Världsbanken. Hans karriär har varit mycket framgångsrik, såväl till lands som till havs.

Hans karriär startade i handelsflottan, men han har också tjänstgjort som officer i Svenska flottan på M 20 med svepning av aktiva miner. 1972 grundade han Orient Shipping Services Pty Ltd som blev generalagent för Orient Overseas Line (nu OOCL) när de gav sig in i Asien-Australien-handeln. Denna verksamhet bedrevs i nästan 30 år med Månsson i rollerna som både ägare och verkställande direktör. 1993 tilldelades han förtjänstfullt Order of Australia för sina insatser för shipping och internationell handel. Här är hans historia:

Maritim utbildning

Efter att ha tillbringat mer än tre år på sjön utan avbrott med bl.a. fyra resor till Sydafrika och Australien, fick mitt liv ett nytt fokus i och med att jag påbörjade två års intensiva studier på Sjöfartshögskolan i Göteborg (nu del av Chalmers tekniska högskola). Det ledde till att jag först tog styrmansexamen och sedan sjökaptensexamen. Behörighet som sjökaptan kunde jag först ta efter ett antal års tjänst som officer och medgav att innehavaren fick "föra befäl över alla motorfartyg i global handelsverksamhet", vilket innebar allt som var flytande från "Queen Elizabeth 2" till den lokala Manly-färjan. Och min behörighet är fortfarande giltig!

Nitton år gammal kände jag mig som en mogen trettiofemåring efter mina tre år på sjön. Min studentbostad blev en central belägen hyresetta på fyra gånger sex meter, utan plats (eller pengar) för ett kylskåp. Den lilla mat jag hade över förvarades på fönsterbrädan mot bakgården, till glädje för det lokala beståndet av duvor. Det var min första egna bostad.

Lördagskvällarna ägnades åt sociala aktiviteter med skivspelare, rökning av insmugglade cigaretter med skolkamrater och våra dambekanta. Vi intog färska räkor och algeriskt vin, en dryck som importerades i bulk med M.V. Vinia, ett tankfartyg för vin på 7000 ton dödvikt.

Krävande studier och dålig ekonomi

Skolans läroplan låg på en avancerad nivå inom ett stort antal ämnen såsom astronomi, trigonometri, matematik, fysik, sjörätt, medicin, instrumenthantering, avancerad engelska, navigation, rapportskrivande, radar, radiocertifikat etc. Många av oss upplevde att den snabba studietakten och de omfattande kunskapskraven kunde kännas överväldigande, men det hade bieffekten att det var karaktärsdanande och ingen klagade.

Pengar var emellertid ett ständigt problem eftersom studieavgifter samt kostnader för litteratur, utrustning och skolböcker behövde betalas. Bottenläget nåddes när jag en kväll tvingades pantsätta den lådkamera jag hade fått av min farmor. Jag fick motsvarande 5 dollar i pant och spenderade genast en del på bröd från närmsta bageri och åt det medan jag gick därifrån.

Sjökapensexamen

Min examen som styrman var en välkommen utveckling och gjorde att jag fick anställning under sommarledigheten. Naturligtvis gick jag ombord dagen efter examen. Denna period var mycket viktig: för första gången var jag ensam vakthavande officer med kommando över ett fartyg under gång – och det på hundvakten mellan midnatt och 04:00. Dessutom kunde jag lägga undan ett sparande från tredjeofficerslönen på motsvarande 3500 dollar per år och därmed förhoppningsvis även avvärja framtida svält.

Det sista året tog jag examen, i den rekordlåga åldern av 21 år, som sjökaptan med hedersutmärkelse från vad akademien kallade "historiens bästa kaptensklass". Men förutom ännu en transatlantisk resa till Nordamerika var mina omedelbara sjödagar räknade eftersom jag var kallad att göra femton månaders obligatorisk militärtjänst i flottan.

I flottans tjänst

Morgonen dag ett upptogs för vår 25 man stora sjökaptenegrupp av att med all önskvärd tydlighet ge upp de personliga rättigheter vi dittills hade tagit för givna: lämna in alla kläder i en nummerad påse (att hämtas ut om femton månader), klä av oss för läkarundersökning, ikläda oss Kalle Anka-uniform (vi var kaptener, för sjutton!) och bädda sängarna i vårt tjugofemmannarum. Vi delade broderligt vårt kombinerade vardagsrum och sovsal oavsett snarkande och det som värre var – lysande läslampor, talande i sömnen, nattliga fester etc.

Våra sängar inspekterades sedan av korpraler. Denna grundutbildning varade i sex veckor och därefter överfördes vi – som tur var med andra uniformer – till Marinens underofficersskola på den stora marinbasen Berga utanför Stockholm.

Där valdes vi ut till att bli specialister på minor och explosiva ämnen och sedan följde sex månaders utbildning i allehanda vapen och krigföringstekniker. Utbildningen följdes därefter upp av intensiv träning i att hantera explosiva ämnen och minor – tillverkning, utplacering, detonering, desarmering (usch), svepning och destruktion. Efter avslutad utbildning erbjöds vi två platser att ingå som frivilliga i ett nytt minsvepningsprojekt i Skagerrak mellan Varberg i Sverige och Grenå i Danmark.

Projektet omfattade åtta minsvepare, varav tre av den mindre M-klassen med 27-meter långt mahognyskrov och en besättning på 13 personer var. Rollerna var att vara förste officer för M 19 och M 20. Jag anmälde mig och blev förste officer för M 20.

Efter att först träna minsvepning i skärgården på den svenska västkusten, blev vi ombaserade till vår nya bas i Varberg, en förtjusande och historiskt intressant badort. Sommarnöjena i Varberg drog till mängder av unga kvinnor när de var lediga från sina arbeten i textilindustrin i den närliggande staden Borås. Vår närvaro tog upp en betydande plats i hamnen och ådrog sig stort intresse såväl från invånarna som från de semestrande textilarbetarkvinnorna.

När vi första dagen drog iväg för att svepa minor, lade jag mig vinn om att i största möjliga mån utstråla en aura av John Wayne, kallt spejande framåt från min plats på bryggan. M-båtarnas uppgift var i första hand att leda och undanröja hinder för svepningsarbetet och att vara beredskapsfartyg, så

vi var de första att korsa linjen över till restriktionsområdet och det tyska minfältet från andra världskriget. Fältet hade enligt uppgift till syfte att stoppa sovjetisk sjöfart i denna del av Östersjön.

Fria leder i nord-sydgående riktning hade för länge sedan svepts, men inga nya i öst-västlig riktning som kunde skapa förbindelse mellan Sverige och Danmark. Vårt arbete lade förutsättningarna för en bilfärjelinje mellan Skandinavien och kontinenten, så det var en insats av betydande vikt.

Vi fick motsvarande 3 dollar per dag i riskersättning (men ingen livförsäkring) och jag reflekterade, om än något sent, på det faktum att det inte direkt hade varit någon kö till att delta i dessa frivilliginsatser. Men pengarna kom väl tillpass på sommarkvällarna vid dansbanan.

Den första överfarten genomfördes med viss bävan, då vi var det första fartyget som gick in i området sedan 1945 och vi i praktiken kunde sprängas i bitar när som helst. Vi var där för att sondera terrängen som stödfartyg. Vi gjorde cirka 240 svepningar med akustiska svep och magnetiska svep. Många minor var emellertid utrustade med fördröjd utlösningmekanism som gjorde att ett svep kunde passera över flera gånger. Först därefter aktiverades minorna för att spränga nästa större fartyg som passerade. Därefter svepte vi med mekaniska svep utrustade med paravaner och skärplan för att kapa ankarkättingarna. Tanken var att minorna skulle stiga till ytan så vi kunde desarmera dem. Det fungerade bra i teorin, men systemet var inte särskilt tillförlitligt – det fanns fortfarande en betydande risk kvar. Den största risken var om ett fartyg skulle komma i fysisk kontakt med ankrade kontaktminor.

Överfarten till Grenå och tillbaka tog elva timmar och vårt första uppdrag var att jaga iväg ett östtyskt marinfartyg förklädd som trålare som låg i vägen för oss. Om vi blev tvingade till ett oplanerat stopp av det noggrant riggade svepet skulle vi få stora problem, vilket förmodligen var ett mål för östtyskarna vid den här tidpunkten i kalla kriget. Deras besättning var uppenbart något berusade och vägrade svara eller komma ut från sina hytter. Vi valde därför att gå ända intill dem, lägga ut en fender och försiktigt putta runt dem i riktning hemåt. Därefter ropade vi till dem på tyska och bad dem för helvete dra sig ut ur förbjudet område medan vi svängde runt vår tjugo millimeters Bofors kanon så den pekade direkt mot dem.

De slutade genast sjunga och slog snabbt reträtt. När jag kom tillbaka till basen blev jag informerad om att min ensidiga handling att rikta ett vapen mot den östtyska marinen kamouflerad som en fiskebåt kunde påstås vara ett internationellt brott om Östtyskland valde att framlägga det för FN:s säkerhetsråd. Men jag fick också veta att jag hade gjort rätt – utifrån den givna situationen.

Förutom denna händelse avslutade vi första dagen utan att någon incident inträffade. Vi gick åter till hamn och de väntande patriotiska damerna, medan jag för min del försökte återfå min aura av svårfångad filmstjärna och betraktade förtjust alla de söta flickorna som faktiskt kom med blommor till oss och ropade hurra. De sex månaderna jag var placerad i Varberg ledde till en ny och säker farled och minnen av kvinnlig patriotism från sin bästa sida.

Kortare anekdoter från minsvepningstiden

- Två av fartygen i vår flottilj hade stålskrov. Underhållet var eftersatt på det ena och en sen kväll efter en del tullfri whisky ombord på M 20 med två fänrikar bestämde de sig för att låna vår jolle och lite vit målarfärg och ro över, där de målade "ROSTÖ" med två meter höga bokstäver. Klockan sex på morgonen meddelade kaptenen på det rostiga fartyget över radion att de avsåg stanna i hamn för att "avlägsna sabotage". Vi tyckte alla att det var lite svagt av dem, eftersom två killar med lite grå målarfärg och roller kunde ha täckt över bokstäverna på fem minuter.

- Det fanns massor av flickor på sommarsemester från Borås och de var fulla av beundran för de modiga flottans män. Endast ett och annat slagsmål uppstod mellan oss och de lokala grabbarna, men tidningen Kvällsnytt hade stora rubriker: Gatustrider i Varberg!
- Stark västlig vind, 4-5 på Beauforts skala, men vi blev beordrade ut att svepa ändå. Kocken fick göra i ordning mackor för dagen även om man kunde räkna med att många skulle komma att bli väldigt sjösjuka. Sjön gick så hög att den gick över bryggan och det största problemet var hur man skulle kunna vända utan att kapsejsa! Full back med båda propellrarna, men vi fick ändå skador. Vissa av våra värnpliktiga var religiösa och de tackade Gud på sina bara knän!
- Det var långt emellan, men ibland avsattes en och annan dag till underhåll. En av dessa dagar fick vi dock via radio besked att gå till Grenå för att ”assistera M 19”. Vår fartygschef sov, så jag tog kommandot och påbörjade den fem timmar långa turen till Grenå. Vi fick dock inget svar när vi försökte kalla upp M 19. Vi kom fram och förtöjde, men M 19 fanns ingenstans att se. Den hade inte ens syns till där, fick vi veta. Att förtöja ett av flottans fartyg i Danmark utan att ha ansökt om tillstånd ansågs utgöra invasion! Så killarna köpte sig var sin glass och vi lämnade igen med kurs mot Sverige. Vi rapporterade till basen, men de hade ingen kommentar. Jag var orolig över att detta skulle kunna utgöra slutet på min militära karriär, men som tur var tog huvudkvarteret på sig misstaget. M 19 var ute och testkörde sina maskiner, men inte någonstans i närheten av Danmark!
- Kollision! Besök i Vänern. Vi körde i parallellformation. Rorgängaren gjorde dikt babord och kraschade in i M 19. Fem dagar på slip. Den mänskliga faktorn.
- Dimma. En morgon drabbades vi av tjock dimma ca. hundra meter ut från Varberg. Det fanns ingen radar på den tiden, så vi fortsatte långsamt men osäkert med noll sikt. Men vi insåg att vi alla blev tvungna att ankra och det såg bra lustigt ut när dimman sedan lättade – åtta fartyg låg där som en flock måsar och guppade på vattnet.
- Flottiljchefen på lunchbesök. Enligt traditionen skulle den minsveparen som hade den yngste uppbördsstyrmannen ha denna höga chef på lunch vid ett tillfälle under utbildningen. Jag var 21 år. Kocken, som var typograf i det civila, planerade det hela. Vi gjorde ett stort ingrepp i fartygets budget och beställde oxfilé till det celebra sällskapet – kocken lovade att inte steka den för hårt. Liggande för ankar satt vi intryckta i min hytt, flaggstyrman, jag och vår gäst. När maten anlände såg den emellertid ut som bränd bark, så det fick bli vita bönor i tomatsås istället.
- Boråsflickorna var generösa med inbjudningar till de stugor de hade hyrt för sommaren. Utmaningen var dock att komma tillbaka till M 20 i god tid innan avgång klockan sex på morgonen. En morgon var det enda fortskaffningsmedlet som fanns tillgängligt en lånad cykel. Med punkterade däck gjorde jag en inte särskilt tyst återfärd till moderskeppet vid halv sex, som tur var utan att bli iakttagen av någon i besättningen!