

Skapandet av Föreningen M 20 och bevarandet av Minsveparen M 20

Anders F Håkansson, Håkis, var en man med många goda idéer, de flesta genomförbara med lite jävlar anamma och ansträngning. Viktigt var att inte ha tråkigt. Åren på Sjökrigsskolan hade skapat en känsla för det marina och för det goda kamratskapet. Tankarna landade så småningom i att förvärva en plattform för att återskapa en sådan form av samvaro.

Sommaren 2002 utbjöds M 14 Tumlaren till salu – snabbt gjorde Håkis ett besök ombord och fann att M 14 tyvärr var alltför ombyggd för hans syfte men han fick en stark känsla av att vara på rätt spår. En M-båt skulle räddas från utrangering och bli den perfekta plattformen. Vid den tiden fanns fortfarande fem M-båtar i bruk och det talades om att de skulle utrangeras inom en ganska snar framtid.

Nu tog Håkis kontakter hos myndigheter och kamrater för att utröna om det fanns intresse för idén och om det överhuvudtaget var möjligt att genomföra den. Hans kurskamrat Mats Andersson hade själv i många år varit ägare av M 19 och kunde absolut allt om fartygen. Mats blev den perfekta partnern. De många positiva signalerna fick Håkis att den 2 november 2002 skriva ett brev till konteramiralen Jörgen Ericsson:

”M-båt på Skeppsholmen.

Mitt namn är Anders F Håkansson.

Jag är reservare i Flottan och tillhör Kurs 65.

Jag driver ett projekt som går ut på att förvärva en Minsvepare/M-båt med placering/kajplats på Skeppsholmen. Syftet är att för framtiden bevara ett av Flottans fartyg i gångbart och örlogsmässigt skick. Fartyget skulle utnyttjas som samlingsplats och för samkväm i olika former vid kaj, men också klassas för att användas till sjöss för kortare Expeditioner inomskärs. I första hand skall fartyget komma att utnyttjas av folk med anknytning till Marinen.

Fastighetsverket och Skeppsholmens Båtklubb är positiva till idén och har lovat att göra sitt yttersta för att kunna upplåta en kajplats vid bron till Kastellholmen vid Östra Brobänken. SOSS kan tänka sig att ordna catering ombord för t ex middagssällskap. I övrigt tycks det finnas ett stort intresse för denna idé inom den breda marina kretsen. Jag är intresserad av att förvärva en av de M-båtar, som idag ingår i 4.minkrifl. för ovanstående syfte. Tanken är att efter förvärvet skapa en stiftelse eller ett bolag med brett ägande för att garantera fullföljandet av huvudsyftet.”

Den 26 november fick Håkis fem minuter på sig att lägga ut texten för Minklubben. Det gick tydligen bra. Därefter startade omfattande förberedelser för ett eventuellt positivt svar från

Marinen. Jag minns massor av kontakter och möten under hösten. Vägvisare och dörröppnare var framförallt KKn Leif-Åke Larsson. Påfallande många var positiva och hjälpsamma, men en del frågor var mer än lovligt tungrodda. Mest besvärande var att utträngning av M-båtarna inte skulle ske förrän år 2004. En affärsplan för ”Projekt Sveparen” skulle dock snabbt utarbetas och visa om det fanns substans i planerna. Initialkostnader vid övertagande liksom kommande fasta och rörliga kostnader beräknades och en kartläggning gjordes av möjliga intäktskällor. Klassning – bemanning – behörighet var andra frågor som växte. .

Under 2003 rullade projektet vidare, nya frågor dök upp och krävde lösning.

Håkis utnyttjade tiden genom att utbilda sig på Chalmers och erhöll behörigheterna FB VIII och MB VIII. Vi märkte att intresset ökade och nu måste en web-sida fixas. Allt fler anmälde sig som medlemmar i den kommande föreningen, medlem Nr. 1 var Einar Blidberg. Snart var vi 70 medlemmar. Håkis ville att nytilkomna medlemmar skulle få varsitt stiligt medlemsbevis. En logga för ett sådant snickrades ihop på en halv minut – det är sjökortet över Håkis’ hemmahamn som syns i loggan förskönad med en just ärvd brosch, som piffats upp med lite nagellack. Den blev väl OK!

På vårvintern **2004** skrev Håkis till medlemmarna.

”M-båtarna ligger just nu på Ö-varvet för översyn. Medio mars blir det besök där och – kanske – ett besked om möjligheten till ett förvärv. När Föreningen M 21 har 100 medlemmar (inom kort) är det dags för ett formellt brev till Högkvarteret där Föreningen uttrycker sitt önskemål om förvärv av minsveparen M 21.”

Flottiljchefen för skoldivisionen Berndt Gahne bjöd in Håkis och Mats och några andra entusiaster att delta under ombaseringen av M-båtarna från Ö-varvet på Öckerö till Hälsingborg i april. Men han meddelade samtidigt att beslut om utträngning skulle dröja till 2006. 1 ½ år till, alltså! Motigt. Håkis som hade småländskt blod i ådrorna kunde bara konstatera ”skam den som ger sig”.

Efter den lyckade resan till Hälsingborg blev frågan åter hetare. Håkis skrev till Leif-Åke Larsson och tackar för resan och passade på att fråga om det fanns några nyheter på M-båtsfronten. Och snart fick medlemmarna veta att *”vi har mycket starka indikationer på*

att M-båtarna kommer att utsträngas senast under 2005. Vårt mål är att förvärva M21!"

Löpande kontakt togs under hösten, föreningen fick sin hundrade medlem.

Under åren har frågan om ägandeform diskuterats utan att man funnit den mest praktiska lösningen – aktiebolag, stiftelse, förening? Fördelar? Nackdelar? Finansiering?

Och plötsligt hände det! I **februari 2005** fick medlemmarna ett nytt Meddelande:

"Marinen har beslutat att tre M-båtar skall avvecklas. Processen är igång och det kommer att gå snabbt. Det finns goda utsikter för att ett fartyg kan föras över till Föreningen M 21 under mars månad. M 21 och M 22 blir dock kvar i skoldivisionen ytterligare några år. Det är nu dags för var och en att bekänna färg. Om M-båtsföreningen får möjlighet att ta över ett fartyg kommer det att ställas stora krav på oss:

- att skapa och fastställa organisationen för stiftelse och förening*
- att samla ihop den ekonomiska grundplåten för projektet*
- att inventera medlemmarnas villighet till punktinsatser."*

Med meddelandet skickades flera bilagor såsom budget, förslag till stadgar etc. Bra att det funnits så gott om tid för förberedelse och genomarbetning av alla alternativ. Efter att Håki haft en viktig kontakt med Hans-Lennart Ohlsson på SMM i början av april fick medlemmarna snart ett nytt meddelande:

*"Nu får vi chansen!
Sjöhistoriska Museet i Stockholm har för avsikt att hemställa om överföring av minsveparen M 20 för förtöjning vid Galärvarvet i Stockholm. Beslut fattas torsdagen den 14 april."*

En olycklig grundstötning för M 21 innebar, att fokus nu överflyttades till M 20, som var den enda av M-båtarna som hade sin ursprungliga CO 2 brandbekämpningsutrustning kvar. Detta harmonierade, utseendemässigt, bättre med senare försök att få fartyget klassat som traditionsfartyg. De fyra övriga fartygen hade utrustats med en hi-fog anläggning för brandbekämpning, vilket innebar förfulande höga förvaringsutrymmen för hi-fog anläggningen på akterdäck.

Action stations!! Nu skulle så mycket fixas: avtal med SMM om SMM's resp. Föreningens roller i hanterandet av M 20, själva övertagandet, klassning, besiktning, försäkring, utrustning, nytt navigationssystem, tekniska frågor, en jolle, styrelse, bunker, bokföring, momsfrågan, ombasering till Stockholm, förtöjning Galärvarvet, verksamhetsstart t ex 1 augusti.

Den 19 maj avmilitariserades M 20, M 24, M 25 och Nämdö vid en liten ceremoni på Öckerö. Håkis och jag var på plats tillsammans med Peter Gullmarstrand. Inte så pampigt kanske, men flaggorna fladdrade och himlen var blå. Föreningen M 20 bildades vid ett möte i Stockholm den 9 juni. Sedan följde i snabb takt provtur, torrsättning, inspektion, sjösättning, massor med jobb ("någon" fick i uppdrag att skaffa 30 meter tyg och fixa överdrag i alla kojor). Inspektion och klassning utfördes under ledning av chefen för sjöfartsinspektionen i Göteborg, Jan Borgman. Inspektionen utfördes vid kaj, till sjöss och torrsatt med godkända resultat. Internationellt mätbrev utfärdades i Göteborg den 12 juli 2005. M 20:s hemort var Stockholm. Fartyget kunde nu även erhålla Nationellt säkerhetscertifikat för lastfartyg i C-område med restriktion för väderförhållande. I ett senare skede skulle M 20 få klassning som traditionsfartyg. Ett flertal mindre uppdrag utfördes i Göteborgsområdet före ombasering och så – den 23 juli var det dags för avfärd mot Stockholm med

Mats som FC & Mtjc och Håkis som jungman. Övrig besättning på detta det första benet till Höganäs utgjordes av Jan Frumerie, Anders Kierkegaard, Niklas Kierkegaard och Lars Landström. I Höganäs deltog vi i högtidlighållandet av operation Kullen 50 år (1955-2005).

Kommunen och Flottans Män i Ängelholm arrangerade med musikkår, tal och middag. M 20, HMS Tapper, ett sjöräddningsfartyg med flera fartyg var närvarande. M 20 mottog en hederssköld.

Därefter besökte vi Köge i Danmark med Köge Marineforening och ÖrlKn. Palle Nielsen som inbjudare. I Köge Bugt nerlade vi en krans på den plats där "Dannebrogen" hade sjunkit år 1710 under en strid mellan svenska och danska örlogsmän. Vi fortsatte via Ystad till Karlskrona där vi fick besök av amiralen Swedlund. Därefter Västervik, Arkösund och Nynäshamn. Fullt med nyfikna besökare och nya och glada medlemmar kom ombord i alla hamnar och lokalpressen var på plats. En mycket lyckad start på vår verksamhet. Den 3 augusti 2005 förtöjde M 20 vid Museibryggan i Stockholm. Och så var vi igång. Full fart framåt!

2012 fick Håkis Minklubbens guldmedalj för sin insats.

Lilla Varholmen den 1:a mars 2021

Elisabeth "Bettan" Blume Håkansson