

Resor med M 20 2005-2010

Redaktör: Carl Anders Torelm

Författare: Göran Ringqvist & Åke Foghammar

Innehåll	Sid
Inledning	1
2005	2
2006	4
2007	5
2008	6
2009	11
2010	15
Nordisk Marina Tävlingar	17

Inledning - Föreningens sjöresor

När Föreningen M 20 tog över fartyget M 20 så blev det tidigt fokus på att använda M 20 för olika sjöresor. Dels är hela syftet med Föreningen M 20 att bevara M 20 som ett sjögående museifartyg. Ett fartyg som ligger vid kaj och ej används slutar snart att fungera och blir obrukbar och kan i värsta fall sluta som sjunket vrak! Men det är också viktigt att bedriva verksamhet som kan inbringa intäkter för att täcka drifts- och underhållskostnader. Medlemsresor och charter är Föreningens huvudsakliga inkomstkällor. Ytterligare ett skäl var att Föreningen vill visa upp fartyget för allmänheten runt våra kuster. Från 2005 och framåt under varje sommarhalvår har M 20 genomfört många resor kring Sveriges kuster, besökt 100-tals hamnar och tagit emot tusentals besökare. Här följer en beskrivning M 20 resor i Föreningens regi under tiden 2005-2021. Dokumentet är uppdelat i tre delar, 2005-2010, 2011-2015 samt 2016-2021.

2005

M 20:s första år i Föreningens ägo var 2005. Dåvarande kassören Elisabeth Blume gjorde då följande sammanställning:

14/6 Sjöfartsverket inspekterar M 20 vid kaj

16/6 M 20 kör första inkomstbringande resan i Göteborgs Södra Skärgård med on Track Management AB (Jonas Nyman) gav 6000:-

17/6 Torrsättning Ö-varvet. Bottenmålning.

20/6 Inspektion och mätning på land av Sjöfartsinspektionen

21/6 Sjösättning och provtur

1/7 Inspektion till sjöss. M 20 erhåller Sjövärdighetsbevis.

- Besök Marstrand

2/7 Deltagande/aktör i Sjöräddningens Dag på Mossholmen, Tjörn

- Besök på Käsö

15/7 Bunkring inför ombasering

Ombasering

23/7 Avgång från Öckerö till Höganäs (Ängelholms Tidningar)

24/7 Helsingborg (Helsingborgs Dagblad)

26/7 Køge i Danmark (Dagbladet)

27/7 Ystad

28/7 Karlskrona (Blekinge Läns Tidning)

30/7 Kalmar (Östra Smålands Dagblad)

31/7 Västervik

1/8 Stegeborg (Norrköpings Tidningar)

2/8 Nynäshamn (Nynäshamnsposten)

3/8 Stockholm

25/8 Företagstur (Kurs -60), Stockholm, gav 3.000:-

27/8 Sjösättning Briggen - öppet skepp

10/9 Bogsering T121 Spica till Skeppsholmen

11/9 Skeppsholmens Dag – öppet skepp

13/9 Bogsering T 121 Spica till Gålö, gav 8.000:-

14/9 – 18/9 SFRO-NMT, gav 10.000:-

18/9 Resa från Hårsfjärden till Stockholm med medlemmar

3/10 – 4/10 Företagstur Norrtälje (Schenker/BTL), gav 15.000:-

2005

Den första medlemsturen den 1-2 juli 2005 gick bl.a. till Marstrand och Mossholmen med en sjöräddningsövning. Bild 1, Göran, Lasse, Håkis och Ywonne. Bild 2, Anders Håkis med ytbärgaren. Notera att vi ännu inte fått vår skeppsbåt.



M 20 ombaserade runt kusten till sin nya hemmahamn Stockholm redan i juli 2005 dit hon ankom den 3:e augusti. På vägen besökte M 20 Köge Marineförening för första gången. Besöken i Köge kom sedan att bli återkommande genom åren och fortgår ännu. I september blev M 20 engagerad i de Nordiska Marina Tävlingarna som anordnades av Svenska Flottans Reseervofficersförbund i vattnen runt Berga, Märsgarn och på Mysingen.

2006

Redan året efter gick färden runt kusten till Göteborg igen. Vid besöket i Karlskrona kunde vi den 29 maj lyfta ombord jollen med tillhörande motor. Ekipaget hade Göran fixat från Marinbasen tidigare under året och förrådsställt i Marinmuséet. Håkis döpte därav jollen till "Goran"

Ett besök i Köge hanns också med. Svenska Flottans Reservofficersförbund i Göteborg (SFRO-G) hyrde M 20 för ett flertal aktiviteter under sommaren. Bl. a. Rendezvous med norska minsveparen M314 Alta och inför målgången i Volvo Ocean Race. Detta blev början på de årligen återkommande Navigationsövningar som SFRO-G fortfarande bedriver ombord på M 20. I augusti vände M 20 stäven mot Stockholm, denna gång via Göta Kanal.



2007

Detta år låg M 20 kvar i Stockholm och hade en hel del charterturer.

- 19/4 inspekterade Amiral Anders Grenstad M 20.
- I början av juli kördes den årliga SFRO-G nav.övningen i Stockholms skärgård.
- I slutet av juli körde vi som pressbåt för Tall Ships Race.
- I augusti deltog vi i uppvaktningen på Mälsten av två skeppskamrater, som fyllde 60 år.
- Den 9 september var det Skeppsholmsdagen med öppet skepp och medlemsvärkning.



2008

I början av juni företogs ombasering till Göteborg med besök bl.a. på Hanö och i Köge. M 20 saluterar den vid slaget i Köge förlista Dannebrogen som för övrigt syntes på ekolodet. M 20 låg i Göteborg 18 juni till 10 Augusti. Den 13 augusti gick återresan till Stockholm via Göta Kanal där SFRO-G hyrde in sig på första etappen till Töreboda

Dykningarna vid Dalarö

Föreningen M 20 fick 2008 ett uppdrag från Sjöhistoriska Museet, tillhörande dåvarande SMM, att bistå dem vid deras marinarkeologiska undersökning av ett okänt vrak nordväst om Edelsön utanför Dalarö. Dykningarna genomfördes under en två-veckors period i oktober 2008.



Som förberedelse inför dykningarna lades fyra kraftiga betongblock ned på botten runt vraket, så att M 20 kunde förtöja med linor över bogarna och låringarna. Behjälpliga vid detta arbete var enligt uppgift Kustbevakningen. I början på oktober förflyttades M 20 från Galärvarvet i Stockholm till Dalarö under Anders "Håkis" Håkanssons ledning. Han hade fått löfte om att ligga vid Kustbevakningens (KBV) brygga i Dalarö, som de använde sporadiskt sedan stationen på Dalarö dragits in. Bryggan ligger nedanför Dalarö Museum.

M 20 anlände på helgen innan v 38 och det blev en trevlig och lite ljudlig fest ombord. Efter dessa dagar är M 20 i Dalarö med omnejd mer kända som "Vinsveparen".

M 20 förtöjde på måndagen v 38 vid Dalaövraket i bojarna till de nedlagda betongblocken. Personalen från Sjöhistoriska Museet med bland annat Jim Hansson började förbereda sin utrustning och göra sig hemmastadda. I avtalet ingick att Sjöhistoriskas personal kunde övernatta

samt få frukost, lunch och middag. Matlagning och utspisning svarade besättningen, två man stark, på M 20 för. Dykningarna pågick under hela veckan och Håkis hann med att charma hela dykgänget från Sjöhistoriska samt att i Gunrummet utbilda Jim Hansson i att spela Liar som han dessutom sedermera blev mästare i ombord på M 20.



Foto: Anneli Karlsson, Sjöhistoriska museet

Helgen v 38-39 låg M 20 återigen vid KBV bryggan på Dalarö. Jag Göran Ringqvist tog där över som FC efter Håkis och till min hjälp hade jag Tommy Eklund. Komplettering av förnödenheter genomfördes. Väl förtöjda vid dykplatsen måndag v 39 anlände Sjöhistoriskas personal från bryggan vid Rosenön med egen gummibåt. Även vår gummibåt "Goran" gjorde god tjänst under veckorna som tenderbåt. Dykningarna löpte på under veckan. Man mätte upp vraket och gjorde

skisser under vattnet. Man hade engagerat en utländsk forskare som hade en mobil sektor scanner från vilken vi kunde se bilder av vraket i en monitor på däck. Dykningarna och övriga arbeten förevigades av museet av en egen kameraman/kvinna. Dessutom placerades en live- kamera på vraket och sände dygnet runt ut på nätet.

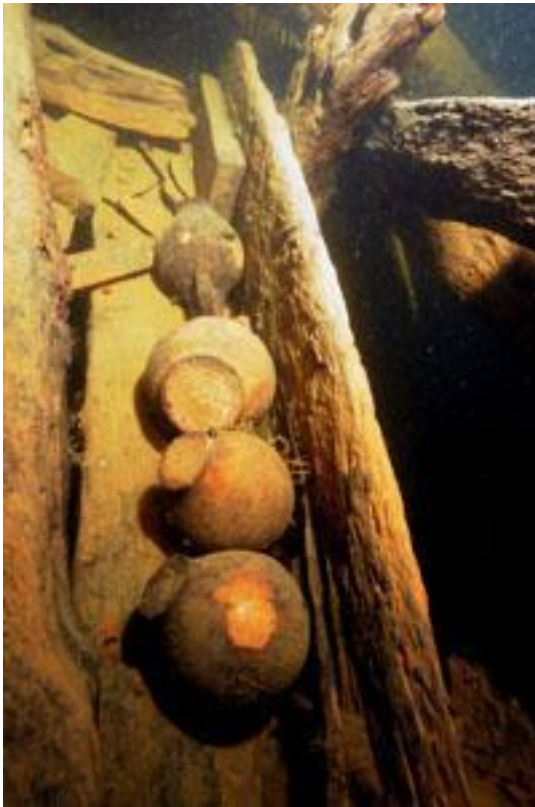
En episod inträffade när jag en morgon stod vid flaggspelet strax före 08.00 för att som vanligt hissa den svenska flaggan. Plötsligt kom ett anrop på VHF som jag hörde från högtalaren på bryggan. Jag gjorde klart flagghissningen men innan jag hann upp på bryggan för att svara kom ett nytt anrop, nu lite skarpare i tonen. Jag hörde nu att det var Kustbevakningen, KBV som anropade. Det visade sig att KBV låg i farleden på vår babordssida med en kustbevakningsjagare.

Befälhavare på KBV yttrade ”vi är frågande till er position, vad gör ni här”? Anledningen var att området där vi låg är belagt med dykförbud i sjökortet. Nu hör emellertid till saken att vårt uppdrag var annonserat sedan tidigare i Ufs, något som jag påpekade för KBV. Dessutom hade KBV ju varit behjälpliga med placeringen av betongblocken inför dykningarna. Trots detta insisterade KBV på att få tag i vår kontaktperson på Sjöhistoriska för att dubbelkolla. Jag kände igen befälhavaren. Han hade året innan gjort bemanningskontroll på M 20 när hon körde några småturer i Stockholms hamn. Då var det Mats Anderson som blev ansatt för att han inte hade fört en s.k. vilotidsjournal för besättningen. Mats blev mycket störd över detta men skrev snabbt ihop journalerna. Tog jollen ”Goran” över till Skeppsholmen där Kustbevakningsjakten låg och visade upp journalerna.

Jag tyckte det var lite provocerande att KBV försökte jaga bort en legitim marinarkeologisk undersökning med ett fartyg inhyrt av Sjöhistoriska museet! Jag kunde inte låta bli att kommentera den tidigare incidenten, så jag meddelade över VHF att vi har ankrat upp för att vi ”skriver vilotidsjournaler så att ögonen blöder.”!

Marinarkeologerna bedömde inledningsvis att det kunde vara ett engelskt 1600-tals fartyg eftersom en del indicier pekade mot nordöstra England. Bland annat skeppsbyggnadstekniken (engelsk), stenkol som sannolikt kom från North Humberland samt virket som provtogs och troligtvis avverkats i samma område som kolet. En större mängd Bartmannkrus fanns även ombord. Bartmannkrus är ett slags kärl av stengods som tillverkades i centraleuropa under 1500- och 1600-talen, särskilt kring Köln i dagens Tyskland. Dessa har en utsmyckning på nedre delen av

kärlets hals som föreställer ett skäggigt gubbansikte. Krusen har dock varit vanliga och även återanvänts i stor utsträckning.



Bartmankrus på Dalarövrakets akterskepp (Foto Jim Hansson SMM)

Efter sedvanlig avlämning tog Åke Foghammar över som FC på ”dykplattformen” M 20 den sista veckan. Håkis berättade om alla dykningar som gjorts föregående veckor och nu närmade det sig det stora lyftet! Dalarövrakets lejonformade galjonsfigur skulle lyftas upp till ytan för att tas iland och scannas med laser för detaljerad måttsättning och för att kunna göra en replica av figuren. Den c:a 2m långa sjödränkta träskulpturen skulle med svårighet kunna bäras upp till ytan av dykarna men sedan? Det satte uppfinningsrikedomen på prov. Förslag som att lyfta i presenning, spjälka på sjukvårdsvis m.m. dök upp. När nöden är som störst är hjälpen som närmast! Jag kom ihåg att liksom på alla flottans fartyg finns det bårar ombord. Så även på M 20! En s.k. Japanbår satt kvar uppe under däck i Skansen. Vi tog fram den och den var ju helt perfekt för ändamålet. Därmed kunde dykarna försiktigt på botten lyfta över galjonsfiguren till båren och sedan kunde vi på däck med vår lyftbom vinscha hem skatten. Jag stod själv vid spelet till bommen och minns att jag fick en dejavy-upplevelse när galjonsfiguren 330 år efter förlisningen bröt vattenytan. Jag var nämligen som liten knodd med och fick se på plats när knektarna på regalskeppet Vasa bröt vattenytan 1961, 333 år efter sin förlisning.

Väl uppe ur djupet kördes Dalarövrakets galjonsfigur in till tullhuset i Dalarö för fotografering och scanning. Därefter återbördades den till havets botten intill skeppsvraket på exakt samma position den legat innan i över 300 år. Kanske japanbåren också ligger där för den finns inte längre ombord på M 20!? Sjöhistoriska hade inte tillstånd att ta upp några föremål från vraket. Skulle man behöva dokumentera någon detalj kunde man göra detta under vattnet för att sedan placera tillbaka på exakt samma plats. Undantag gjordes för galjonsfiguren i form av ett lejon som man fick särskilt tillstånd att ta upp ombord på M 20, för att mätas och fotograferas innan det återbördades på sin plats på botten.



Bild på galjonsfiguren på M 20 däck

Dalarövraket är idag ett officiellt öppet fridlyst dykobjekt för dykare att besöka i sitt historiska element på havets botten. Givetvis avslutades dykningarna med Liar-spel i gunrummet sista kvällen innan vi lossade förtöjningarna för hemfärd mot Stockholm och Museipiren vid Vasamuseet.



Anders "Håkis" Håkansson som kock på M 20 vid dykningarna på Dalarövraket.

2009

Medlemsmöte 17/11

Efter styrelsemötet denna afton bjöds medlemmar i föreningen M 20 på en detaljerad och humoristisk rapport av ordförande Anders F Håkansson ombord på St Erik. Sammanfattningsvis så är styrelsen nöjd med föreningens verksamhet. I vederbörlig ordning belönades Jörgen Ek, med diplom och mässingspropeller för sina enastående insatser i arbetet med M 20's klassning. Vi som redan innehar diplom från föreningen (Faxén, Eklund och Bergmark) sällar oss till denna exklusiva skara och fick större mål att sikta på. Ordförande Håkansson hade vid denna tidpunkt inte noterat att vin av yppersta klass redan var dekanterat av våra sommelierer. I sista stund fick vi möjlighet att åtnjuta vinet i från varsitt glas. Sedan togs mötet över av Mats Ruhne som med stor humor och kunskap berättade om sin förvandling från jurist och skeppsredare till vinjordbrukare i Italien. Det bjöds även på Toscanska ostar och mera vin under kvällen. Ca 45 deltagare kunde räknas och många glada återseenden. Som vanligt..... Ni som inte är med missar massor. Utöver detta fick vi information om föreningens enda "riktiga" författare (citat från Håkis) som presenterade sin nytgivna bok "Lycka är ett sommarskepp" Författarens namn är Per Holmlöv.

18/10 och på obestämd tid behandlas kölarna i M 20 invändigt under durkarna med mönja.

EDIP Gålö sista helgen i september 2009

EDIP på Gålö där det finns film under fliken "Filmer" här på websidan. I fantastiskt väder och med fler än 650 besökare övade alla 5 Torpedbåtarna med evolution, kolonn mm. M 20 deltog genom undertecknad som fick ett filmuppdrag. Stort tack till besättningen R 142 Ystad från medlemmarna M 20.

Skeppsholmsdagen 13/9

M 20 förtöjd mot Östra Brobänken. Bra väder många besök och en minnesvärd avgång med defilering tillsammans med Spica, T 56 och T 26. M 20 återvände därefter ensam till Vasahamnen.

Dagstur till Vaxholm 12/8

Chartertur med bra väder. Bilder kommer från Cary Hammarberg (hoppas vi).

Ålandsresa 26/6 – 28/6

I vanlig M 20 anda en lyckad tur med fantastiskt väder ca 28C i luften 17-18 i vattnet. Bastubad på Siaröfortet ett lungt Ålandshav, trevliga besök på marinmuseet i Mariehamn, stadsvandring och tur

på Pommern. Återsegling med fortsatt högsommarväder och farledsnavigationsövning genom Husaröleden på eget plotade kurser. Besättning: FC Göran Ringqvist, Mtjch Tommy Eklund, Däck Håkan Bergmark, Intj Jan Frumerie. Foto: Johan von Otter

Uppsalaresa 5/6 – 7/6

Genomförd i grandios stil! Birka med Marcus Hjulhammar som fascinerande guide. På nationaldagen styrs kosan genom Erikssund förbi Skokloster. Insegling uppför Fyrisån in till Uppsala med salut stor flaggning och uppmärksamhet. Åter till förtöjning i hemmahamnen vid Vasamuseet söndag ca 15:30. En väldigt lyckad expedition för M 20 och dess besättningar där bilder och reportage finns och som återskapas vartefter webbredaktören Bergmark hinner. Tack till Gunnar Dahllöf och Yvonne Crooks för fina bilder.



M 20 förtöjd vid Islandsbron. Längre upp än så man kan man inte segla i Fyrisån.

Marindagarna 2009 vid Skeppsbron



Många besök: Bl.a. Chefen för Marinen, Jan Törnqvist och Försvarsberedningens Annicka Engblom.

2010

11 december tar M 20 emot R 142 Ystad vid Jagarpiren. Ystad assisteras till kaj av Nordanö.

22-23 oktober bearbetades fartygets sudband vid pontonbryggan Vasahamnen. På Lördagens morgon vid vändning av M 20 fastnade en förlupen elkabel i babords propelleraxel. Detta åtgärdades snabbt av dykare Magnus Faxén som med resolut handling befriade M 20 från den ca 4 varv inlindade elkabeln.

EDIP är nu genomfört med M 20 som för första gången deltog. Mats Andersson, Anders Håkansson och Göran Ringqvist förde fartyget. Ca 45 personer fick skjuts med M 20 och en del rekrytering förverkligades.

M 20 färdades med SFROs försorg ned till Karlskrona och deltog i festligheterna med andra veteranfartyg. Sedan var det dags att ta henne hem till hemmahamnen i Stockholm.

4/7 Övningar i Karlskrona under Nostalgiafestivalen samt bunkring av DBRO.

3/7 05:00 losskastning från Västervik för att i ett strecks gång anlända Marinmuseum i Karlskrona
17:50

2/7 05:20 Avgång mot Västervik där M 20 anländer ca 18:30 för nattförtöjning.

1/7 18:10 Avgår M 20 från Vasahamnen med SFRO:g och förtöjer Märsgarn ca 22:00

12-13/6 M 20 kör ca 5 turer i Stockholms inre farvatten. Trots det växlande vädret blev denna aktivitet ännu en riktig succé. I vanlig ordning lite film från evenemanget.

öndag 16/5 Jobb ombord. Tog tag i taljan: Tommy Eklund, Örjan Elvingsson, Magnus Faxén, Anders Håkansson, Johan Magnusson, Rickard Wallmark.

Lördag 15/5 "I Vasas kölvatten" med föredrag av Fred Hocker. Fullt skepp i tre omgångar. Mycket lyckat. Besättning: Håkis, Faxén, Eklund och Stoor.

23/4 – 25/4 SFRO nattnavigerar ombord på M 20 Vasahamnen – Saltsjöbaden – Dalarö skans – Stavsnäs – Korsö – Sandhamn – Husaröleden – Siaröfortet – Vaxholm – Vasahamnen.

Nattnavigering SFRO

9/4 Dagstur med föreningen Sjöholm fantastiskt trevliga människor som vi kommer att ha mycket trevligt med framöver.

Premiärturen 2010

Tisdagen den 2 februari välkomnades ett 40-tal medlemmar till Kastellet på Kastellholmen. I sjöofficersmässen bjöd marinärkeologen Marcus Hjulhammar på ett spännande föredrag om Stockholms strömmar och slussar från 1000-talet tills nu. Marcus gav oss en multidimensionell beskrivning av Mälarens och Saltsjöns förändringar. Med sina outtömliga kunskaper tog han oss igenom Kristinaslussens tillkomst och betydelse 1640, vidare till Christoffer Polhems och Nils Ericssons slusslösningar. Allt i ett mycket sammanhållet perspektiv som belyste stockholmsregionens marina betydelse. En enastående afton med många kära återseenden.

Kronprinsessans bröllop 19 juni 2010



Brudparet vänder sina tacksamma blickar mot M 20. Foto: Janne Wiik

Bröllopet mellan kronprinsessan Victoria och Daniel Westling hölls i Stockholm den 19 juni 2010. Bröllopet var det första kronprinsessbröllopet i Sverige och blev mycket uppmärksammat. Genom vigseln blev också brudgummen Daniel prins av Sverige och hertig av Västergötland. Evenemanget bevakades av flera tusen journalister och direktsändes i TV. Efter vigseln i Storkyrkan genomförde brudparet en bröllopskortege som tog omkring en timme över land och vatten i centrala Stockholm. Brudparet gick ombord på Vasaorden vid Galärvarvet för en halvtimmes rodd över vattnet förbi Skeppsholmen och Kastellholmen, och landsteg vid Logårdstrappan, invid Kungliga slottet. 6.400 personer deltog i paraderingen längs kortegevägen. 1.200 av dessa kom från frivilligrörelsen och civila organisationer. Under tiden kortegen ägde rum flög även arton JAS 39

Gripen över Stockholm samt sköts 21 salutskott. Kortegevägen kantades av uppskattningsvis en halv miljon personer.



Karta över kortegevägen:

1: Storkyrkan, 2: Helgeandsholmen, 3: Kungsträdgården, 4: Sergels torg, 5: Stockholms konserthus, 6: Birger Jarlsgatan, 7: Strandvägen, 8: Djurgårdsbron, 9: Vasamuseet, 10: Kastellholmen.

M 20 var en del av den officiella paraden längs kortegevägen. M 20 var förtöjd vid Vasamuseet och hade hissat ”Stor flaggning”. När Kronprinsessan och Daniel passerade gjordes ”relingsmanning”. Relingsmanning är en slags honnör som ges vid högtidligheter och innebär att alla besättningsmän ställs upp längs ett fartygs sida och hurrar och viftar med sina mössor. Stor flaggning innebär att signalflaggor hissas i en lång rad från fartygets stäv till akter över masttoppen. Uppvaktningen var mycket uppskattad och deltagarna från M 20 besättning erhöll senare varsin minnesmedalj av Överkommendanten i Stockholm, Generallöjtnant Anders Lindström, som tack för uppvaktningen.

Reservofficerarna och Nordiska Marina Tävlingar NMT

Det var i början på 1950-talet känsligt för Finland att ha övningsverksamhet med främmande makter. Men tävla fick man ingen kritik för – läs rysk. Så KA:s och Flottans reservofficerare skapade de NORDISKA MARINA TÄVLINGARNA som var en dold övningsverksamhet sponsrad av resp. Försvarsmakt. Denna verksamhet utökades sedermera till att inkludera Norge och Danmark.

För att kunna stå sig i konkurrensen behövde Sverige öva innan man skulle tävla i de Nordiska Marina Tävlingarna. Detta gjordes genom att de Nationella Marina Tävlingarna inrättades. I dessa tävlingar togs så det svenska laget ut för att tävla i de Nordiska. Man använde sig genom åren av det materiel i form av vapen och fartyg som Försvarsmakten tillhandahöll.

Den fartygstyp som flitigt användes kom från skoldivisionen och var M-båten. Detta fartyg uppskattades mycket på grund av sin goda manövrerbarhet samt att det fanns en öppen brygga. M-båten var en miniatyr av ett stort marinfartyg med all dess utrustning och lämpade sig således väl som övningsplattform vid navigationsövningar. I takt med nedskärningarna i Marinen blev det allt svårare att få tillgång till fartyg för navigationsövningar med reservofficerarna.

År 2005 stod Sverige som värd för de Nordiska Marina Tävlingarna med Märsgarn som bas. Det året hade Föreningen M 20 tagit över ansvaret för drift och underhåll av minsveparen M 20, vilken ägdes av dåvarande Statens Maritima Muséer. M 20 kom nu att hyras in under tävlingarna av Svenska Flottans Reservofficersförbund, SFRO.

Så småningom dog samarbetet med de övriga nordiska länderna ut. Reservofficerarna fortsatte emellertid med att anordna Nationella Marina Tävlingar. För de övningar som krävde sjögående materiel blev M 20 räddningen. Sedan 2006 används M 20 årligen för navigationsövningar av Reservofficersförbunden, med tonvikt på Göteborgskretsen. Övningarna blandas med kulturella upplevelser av främst militär karaktär. Således har M 20 under dessa övningar besökt bl.a. Waxholms Fästning, Siarö fortet, Arholma, Landsort, Femöres fortet, Hemsö fästning och Oscarsborg. Även utlandsbesök i Oslo, Köge och Mariehamn har genomförts i Reservofficerarnas regi.

De moment som kan ingå i en navigationsövning med Reservofficerarna kan vara:

1. Att öva optisk och radarnavigering. Att öva precision och säkerhet i navigeringen. Prioritet på att tillämpa Marinens sedvanliga navigationsmetodik – dvs att planera leder och framföra fartyget i dessa, att kontinuerligt veta fartygets position med stor noggrannhet.
2. Att öva korrekt order och rapporteringsterminologi VO-VO2-Rr-rogångare enligt BryggIM.
3. Att öva vissa moment som förekommer i Nordiska Marina Tävlingar
4. Manövrering
5. Säkerhet och nödsituationer

Föreningen M 20 ser fram emot fortsatt fruktbart utbyte mellan oss och Reservofficersförbunden.