

Koktjänsten inom rörliga kustartilleriförband

För de rörliga KA batterierna som började uppsättas år 1937, löstes matlagningen med två kokbilar per batteri. Dessa var vanliga standardlastbilar där man på flaket ställde upp vedeldade kokpannor och stekbord. För att medföra livsmedel, vatten och koktillbehör drog varje bil en 2 tons släpkärra.

År 1945 fanns det tio rörliga KA batterier med c:a 300 - 350 man vardera inom kustartilleriet (sex 15 cm batterier på KA 2 i Karlskrona, ett 15 cm batteri hos KA 3 på Gotland samt tre 21 cm batterier på KA 4 i Göteborg. Då varje batteri omfattade så mycket personal vilket betydde stor volym på matlagningen började man undersöka att ta fram någon större plattform för koktjänsten (flaklastbilarna hade för liten flakyta för rationell matlagning för 350 man). Med införande av fyrpjäs batteri hos 15 cm förbanden år 1954 utgår 6. KA batteriet på KA 2.

Kustartilleriet inköpte i början av 1948 33 st. amerikanska släpvagnar med lastförmåga på 8 ton typ "Freuhaff CTP 8" från överskottslager i Europa.

De skulle användas för transport av den bandtraktor som ingick i varje rörligt batteri, hos KA 4 ombyggdes 11 st. till ammunitionstransportvagnar 8 ton (för 21 cm batterierna) samt hos KA 2 4 st. Samtliga kallades "Släpvagn 601" från slutet av 50 talet.

Det fanns ju ett antal släp över. 1949 hade man byggt ett provexemplar på kokvagn på ett Freuhaff släp. Själva kokhytten byggdes av K Nilssons Snickeriprodukter i Uppsala och kördes till Göteborg i augusti 1949 där den tilldelades det 21 cm batteri som var under grundutbildning för prov.

Kokvagnen var då utrustad med två fältspisar och ett kokskåp som var gemensamt kopplade till en vedeldad Osby panna. Under proven kunde 160 liters 20 gradigt vatten värmas till kokpunkten (100 grader) på bara 14 minuter. Matlagning under färd kan ske utan problem på jämn väg.

Försöken visade att kokvagnen var av en god konstruktion som uppfyllde kraven med god kapacitet för att utspisa 350 man. Skillnaden på serievagnarna var att man förlängde dem en meter till 7,5 m för att slippa att medföra en separat matberedningskärra på koket.

Prototypvagnen modifieras till serieutförande på KA 4.

Beställning på snickerifabriken i Uppsala på ytterligare 8 st. kokvagnar skedde 1951. Dessa levereras mellan 1952-53 till KA 2 (sex) och KA 4 (två). Ytterligare två koksläpvagnar beställs 1954 och levereras troligtvis med en till KA 3 på Gotland till 7. KA batteriet samt en till den tunga 1. Lvdivisionen på Hårsfjärden hos SK/KA 1.

Som dragfordon används först Lastterrängbil 946 (GMC). Då kokvagnen, fullt utrustad med personal under matlagning, väger den 10 ton. Detta var för mycket för en GMC att dra så efter 1950 används pjäsdragfordon typ Volvo m/42 (TVC) hos KA 2 och KA 3 samt Brockway hos KA 4.

Totalt 11 st. Kokvagn m/50 levereras alltså till KA. Nambyte till koksläpvagn 801 sker i slutet av 50 talet.

Kokvagnarna kvarstår till år 1983 efter vissa mindre moderniseringar under 60 talet. Dock finns två kvar i tjänst på Gotland hos KA 3 fram till 1992 (troligtvis på 7. KA batteriet som utgår år 1992).

Ytterligare två vagnar sparas på KA 2 och KA 4 som museiexemplar.

Möjligtvis har nya kokkärror anskaffats till de fem rörliga 15 cm batterierna samt de sex rörliga spärrbataljonerna på KA 2 i början av 70 talet.

Huvuddelen av denna information är hämtad ur boken "Surplus del 2" av Leif Hellström.

Christer Fagervall (museigruppen KA 4 kamratförening).