

Kustartilleriets 200-båtar

Av Bengt A Andersson

Urkustjägarna

År 1927 utkom boken "Örlogsbaserna i Flandern och deras försvar under världskriget" med Marinlitteraturföreningen som utgivare. Det var främst kustartilleriets krigserfarenheter, som där presenterades av kaptenerna Halvar Öhngren och Ragnar Smith. Deras analys låg till grund för 30-talets havsbandslinje. Äldre fartygspjäser och enkla fortifikationer som kustförsvar ansågs tillfyllest och höll kostnaderna nere.

Betydligt mer intressant i kustjägarsammanhang var Maths Holmströms debattbok "Studier över ett rörligt kustförsvar" på Militärlitteraturföreningens förlag år 1929. Här fanns även med rönen från Dardanellerföretaget och tidigare nordiska krigserfarenheter.

Det hävdas, att skärgårdsförsvaret ska präglas av aktivitet och rörlighet. Den tekniskt begåvade KA-majoren med arméns högskolor och Infanteriskjutskolan bakom sig föreslog bl.a. en lätt pansrad och bestyckad landstigningsbåt. Bokens utgivning var väl samordnad med direktiven för 1930 års försvarsutredning. Men Holmström var liksom en annan major, Charles de Gaulle beträffande Frankrikes pansarvapen, alltför långt före sin tid.

Vid Sjökrigshögskolans stabskurs 1947-48 diskuterades livligt under KA-taktiktimmar, hur problemet skulle lösas. En kvarleva från den tiden finns i form av några blyertsanteckningar på ett gulnat anteckningsblad: "Vi skulle behöva marininfanteri. - Kunna ta hand om granatkastare och raketgevär. Minunderofficer i fältuniform vid rodret..."

En befälskurs genomfördes 1951. Redan året därpå etablerades Arméns fallskärmsjägarskola (FJS) i Karlsborg och utbildning av värnpliktiga startade med 135 preliminärt uttagna av 1 369 anmälda.

Kustjägare

I Karlskrona förbereddes utbildning av grodmän typ röjdykare i flottans regi. Sedan en sjöofficer 1951 genomgått specialutbildning utomlands, startade snart en försöksutbildning av attackdykare.

Beträffande behovet av specialtrupp i våra skärgårdar, främst i kustartilleriets intresse, skedde ingenting på det officiella planet.

Ett lämpligt sätt ansågs vara en offentlig diskussion i Kustartilleriklubbens regi öppen för alla.

En sådan kom också till stånd den 4 december 1950. Den torde gå till historien som klubbens hittills mest besökta - 150 personer - samt kanske också den livligaste. Ämnet var tydligen hett, formuleringen av ämnet för diskussionen visade sig vara mindre lyckad. Till skillnad från "commando" var emellertid begreppet "kustjägare" ännu inte etablerat. Det hade lanserats i Sverige en månad tidigare i en debattbok om en ny försvarsorganisation författad av kaptenen i KA reserv, Jan Neumüller. Faktum var att såväl i både boken som vid diskussionen användes de två begreppen omväxlande.

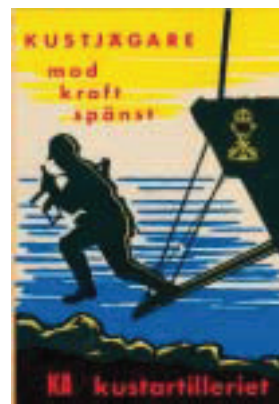
Arméns jägarförband och dess kommande fallskärmsjägare skulle, såvitt jag kan bedöma, vara användbara för sådana företag på landbacken. Men då det gäller amfibieföretag, där soldaten så att säga skall känna sig som fisken i vattnet, är läget ett annat. Och här är det ju meningen att diskutera behovet av sådana commandos, amfibiesoldater, marininfanterister, kustjägare, eller vad de nu skulle komma att heta, i den form, som bäst skulle passa våra svenska förhållanden.

Frågorna om sjötransportmateriel för en eventuell svensk commandotrupp ska här belysas något. Till att börja med kan framhållas, att vissa av flottans dåvarande fartygstyper, särskilt ubåtar och motortorpedbåtar, skulle kunna användas.

Vid sidan av flottans fartygsmateriel måste emellertid organisationen ha egen sjötransportmateriel, speciellt avpassad för skärgårdsbruk och för förflyttning över trängre farvatten. Marinens dåvarande landstigningsfarkoster skulle kunna kompletteras med snabbare, bättre bestyckade och kanske även sjövärdigare båttyper. Resultatet borde främst bli en typ av pansrade, bestyckade motorbåtar.

Vid sidan av fria jägarförband, med eller utan fallskärm, behövs specialutbildade och specialutrustade amfibieförband. En amfibieskola borde komma till stånd, så fort som möjligt, till en början i liten skala för försök m.m. Bästa plats för en sådan skola ansågs vara Stockholms skärgård. Där finns övningsterräng av olika slag och lämpliga skjutfält och de navigatoriska svårigheterna kunde varieras.

Det var givet, att båtfrågan måste lösas, men



utbildning och försök kunde igångsättas med den materiel, som fanns. Landstigningsbåt m/45 var bättre än man hade trott, om den hanterades rätt och de större L 50-båtarna kunde användas för underhållstjänst.

Amfibiefrågan inom kustartilleriet fick 1954 genomslag vid Blekinge kustartilleriförsvar/KA 2. Efter övningsuppehållet beordrades 8. kompaniet att vid sidan av ordinarie utbildning vid luftvärnsautomatkanonuppgift utbilda en "commandopluton". Den skulle under höstens krigsövning uppträda på B-sidan.

Den 15 september 1956 utfärdade Inspektören för kustartilleriet (IKA) den order, som reglerade försöksutbildning av kustjägare under kapten Per Carlesons befäl. (kao nr 77).

Sjötransportmateriel

Om landstigningstruppen är den ena huvudkomponenten i ett skärgårdsförband för motanfall, så är båtmaterielen den andra. Kvalitetsbalansen dem emellan är viktig. När kustartilleriet i statsverkspropositionen 1939 äntligen fick gehör för ersättningsbyggnad av sina fartyg och båtar fanns ingen landstigningsmateriel med. På foton från krigsövningen 1941 i Stockholms skärgård ses kustartillerister storma iland från valbåtar, s. k. 10-huggare. Dessa bogserades i kolonn av kustartilleriets gamla vedettbåtar och roddes sista sträckan. Inte förrän sista krigsåret tillfördes Stockholms kustartilleriförsvar landstigningsbåtar (m/45). De hade beställts av armén, överfördes till flottan, men utnyttjades mest av kustartilleriet. Senare tillkom flottans L 50-båtar främst för underhållstransporter. Det var 1954, som frågan fick stöd från militärledningen. Då tillsatte ÖB amfibiekommittén.

KA fartygsutredning 1953-54

Men redan året innan påbörjade en KA fartygsutredning sitt arbete vid marinstaben. Syftet var ersättning av kustartilleriets brokiga flora av åldrande fartyg och båtar och framtagning av nya, inte minst för personaltransport. Ordet "landstigningsbåt" för KA eventuella kustjägare användes inte. Utredarna var få - ur kustartilleriet, Nils Skånberg och Bo Varenius (även aktiv i den inofficiella "commandokommittén) samt Gösta Liljekvist (marindirektör), men de arbetade desto intensivare. Redan våren 1954 kunde utredningsresultatet läggas på Chefens för Marinen bord. Vid årsskiftet 1955-56, starten för försöksutbildning av kustjägarna, låg de första nya landstigningsbåtarna typ 200 i sjön vid KA 1.



KA fartygsutredning
1953-54 tänkte sig de
nya "transportbåtarna" så
här - för pluton resp
grupp

Landstigningsbåt m/45

Båten ritades av Ruben Östlund 1945 och var en 16,6 x 3,76 meters landstigningsbåt tillverkad för Kungl. Arméförvaltningens räkning.

300-båten

Samtidigt, som de första 200-båtarna kom i tjänst, såg även den första 300-båten dagens ljus. Båten var en mindre displacementbåt, 8,7 m lång, 2,3 m bredd och med en fart på cirka 10 knop. Den var avsedd för transport av en grupp. Båtarna kallades för Transportbåt mindre (TrpM). De första 300-båtarna hade en liten täckt styrhytt/maskinrum i aktern och ett öppet transportutrymme för om detta, där soldaterna satt beredda att hoppa iland för att ta upp striden. Båtarna 301-330 byggdes av marinverkstäderna i Stockholm och Karlskrona samt vid marinvarvet vid KA3 i Fårösund på Gotland.

De första 300-båtarna byttes på 1970-talet ut mot 330-båten, som innebar, att farten ökade från 10 till 20 knop. Nu kunde även de transporterade soldaterna sitta skyddade under däck.

Ytterligare en typ av 300-båtar, 340-serien tillfördes senare.

Landstigningsbåt typ L-50

Båten var en typ av landstigningsfartyg, som användes av den svenska flottan och det svenska kustartilleriet från 1950-talet fram till 1980-talet. Båtarna var 17,18 m långa, 4,8 m breda och hade ett djupgående på 1,15 m.

L50-båtarna kunde bära både personal och mindre stridsfordon och utvecklades speciellt för landstigning av kustjägare under beskjutning. Under



L54 vid Stumholmen
Foto B Gärdh

överfarten skyddades personalen bakom fartygets stålskrov och en massiv ramp förut. Fartyget var byggt med plan botten och kunde köra långt in på grunda stränder. När fartyget hade kört så nära land som möjligt, fälldes rampen ner och soldaterna stormade i land. Målet var normalt att upprätta ett brohuvud för att säkerställa landstigning av huvudstyrkan.

De fem båtarna L-51 – L-55 tillhörde först flottan men senare överfördes L53 och L54 till KA 2, Karlskrona Kustartilleriregemente.

200-båten

När kustjägarna kom, fanns behovet av att kunna transportera dessa snabbt i skärgården. Det var därför nödvändigt, att båtarna var starkt byggda, så att



de tålde göra våldsamma landstigningar för urlastning. Ibland blev det lite väl våldsamt med skador på personer och materiel som resultat. Båttypen kallades officiellt för Transportbåt större (Tpbs).

Tpbs 232
Foto Roger Levenrot

Tillverkningen startade 1957 och den sista levererades 1977. Sammanlagt tillverkades 82 båtar av denna typ. Under många år så var denna båttyp ryggraden i kustartilleriets båtpark, kanske mest på grund av allsidigheten och mängden. Aldrig tidigare hade kustartilleriet haft tillgång till så många båtar av en typ. Huvudsyftet med båten var landsättning av en kustjägarpluton om 40 man, men de användes även för minutläggning, navigationsutbildning, målbogsering, personaltransport m.m. Besättningen utgjordes av fyra man.

I grunden var alla 200-båtar lika, men de byggdes under många år av flera varv, så verkligheten var, att de till det yttre var lika, men skiljde sig mycket beroende på byggår, byggnadsvarv och gjorda ombyggnader. Några båtar benämndes ledningsbåtar och fick en utökad teleteknisk utrustning för att kunna leda ett amfibieförband.

200-båtarna var 21,35 meter långa, 4,24 meter breda med ett djupgående på 1,15 meter.

Stridsbåt 90

Dockstavarvet vann 1988 en order på en ny båt, stridsbåt 90, som skulle ersätta 200-båten. Efter tester beställdes 120 båtar 1990. Båten rymde en halv pluton (20 man) till skillnad mot 200-båtens helpluton. Stridsbåt 90 köptes endast in till fyra av de sex amfibiebataljonerna, så vid en eventuell beredskapshöjning skulle även en del av amfibieförbanden få använda äldre 200-båtar..



281 med minräls. Foto Lennart Ramsvik

200-båtens konstruktion

Båtarna byggdes mellan 1957 och 1977 på fem olika varv. Ursprunget till 200-båten togs fram av Kungliga Marinförvaltningen, KMF, som kontakta- de Tage Boghammar på Gustavsson & Anderssons varv, idag Boghammar Marin. Tage Boghammar ansåg, att det gick att göra en bättre båt än försla- get från KMF. Två modeller togs fram, en enligt KMF förslag och en enligt Tage Boghammars. Båda modellerna kördes i jämförande prov i tank hos KTH, Kungliga Tekniska Högskolan. Proven visade att modellen från Tage Boghammar var den klart bästa.

Ritningsunderlaget var framtaget av Gustafsson & Andersson men övertogs av Kungliga Marinförvaltning under former, som Gustafsson & Andersson inte var nöjda med.

Byggnadsvarv

De första 6 båtarna, 201-206, beställdes och byggdes av Gustafsson & An- derssons Varv. De har varvsnummer med nummer 804 för den första, 201 som får räknas som prototyp. Även de sex nästa byggdes på Lidingö.

Varvet fick även en order på delserie 2, men detta ändrades. Orden dela- des upp och staten lade ut ordern på flera andra varv på mindre orter i Sverige som en arbetsmarknadspolitisk åtgärd. Varvet på Lidingö fick dock bygga båtarna 218, 219, 220, 231, 234, 236 och 237.

200 båten byggdes i två huvudomgångar, den första på 41 båtar, 201- 241, mellan 1957 och 1964. En andra omgång båtar 242-277 och 280- 284 byggdes mellan 1971 och 1977. De sista fem utrustades som minar- betsbåtar och vissa hade dubbelhytt över hela båtens bredd.

Gustavsson & Andersson Varvs AB

Gustavsson & Andersson Varv på Lidingö är idag Boghammar Marin. Bog- hammar Marin grundades som ett dotterbolag till "Gustafsson & Anders- sons Varv AB", grundat 1905. Företaget är med dess 100 år ett av de äldsta fortfarande verkamma fartygsvarven i Sverige. Det är ett familjeföretag, som nu drivs av tredje och fjärde generationen Boghammar. Sedan starten har varvet varit engagerat i produktionen av fartyg/båtar av egen design och man har även konstruerat och tillverkat egna marinmotorer "Bog-Marin".

Mellan 1920 och 1930 tillverkades en serie flygplan för svenska flyg- vapnet. Flygplanstillverkningen såldes och blev en del i skapandet av det välkända SAAB. Med erfarenheter från flygplansproduktionen tillverka-

des 1928 en av Europas första lättmetallbåtar. Lättmetallens stora potential var uppenbar, men på grund av brist på aluminium under andra världskriget kom serieproduktion av lättmetallbåtar inte igång ordentligt förrän 1950. Under 1950- och 1960-talen byggde varvet snabba, dieseldrivna båtar åt Kungliga Marinförvaltningen, lotsbåtar till Sjöfartsverket och passagerarfartyg.

Marinvarvet i Fårösund 1938-1989

I samband med uppbyggnaden av KA 3 på norra Gotland fanns behov av reparation och underhåll. Även flottan behövde resurser och detta gav förutsättningarna för att starta Marinvarvet i Fårösund.

Kapacitet byggdes upp för att kunna ta hand om underhållet på cirka 50 fartyg och båtar, som fanns inom försvaret på Gotland. I fredstid var inte behovet så stort, så varvet fick även åta sig civila uppdrag, vilket bl.a. var en resurs för fisket på Gotland.

I och med minskade anslag till försvaret på 1950-talet fanns ett behov av att kunna bygga nytt för att hålla varvet igång. Man byggde minarbetsbåtar och 300-båtar för kustartilleriet. Från 1960 fick varvet även bygga några av 200-båtarna. Varvet kom att bygga 36 båtar i olika omgångar.

År 1989 avvecklades varvet i försvarets regi och såldes till Gotlands Varv, som ingick i Swede Shipkoncernen, som drev varvet vidare till november 2004. Under den perioden byggdes aluminiumbåtar och ett större antal Stridsbåt 90H.

AB Bröderna Larsson varv och mekaniska verkstad, Kristinehamn

I Kristinehamn låg ett av de varv, som byggt många CG Pettersson båtar. CG Pettersson själv var mycket god vän med varvsägarna Richard och Hugo Larsson, vilket ytterligare bättrade på strömmen av beställningar. Här byggdes många av CGPs vackra stora salongsbåtar.

I mitten på 1930-talet fasades emellertid CGP ut allt mer till förmån för varvsönnen Lars Larsson och dennes konstruktioner, som i mångt och mycket bar CGPs linjer och utförande. Sista fritidsbåten i trä byggdes 1949, varefter varvets verksamhet helt övergick till yrkesbåtar av stål och aluminium.

1963 fick Bröderna Larsson en order på fem st 200-båtar till kustartilleriet, nr 230, 232, 233, 235, 238. Varvet brann 1964, varefter verksamheten lades ner.



Tpbs 251 under byggnad i Lunde. (scannad instamatic bild) Bengt Westin

Lunde Varv och Verkstads AB, Ramsvik

I början av 1960-talet fanns fortfarande ett stort antal mindre fartyg i drift längs norrlandskusten. Skulle Lunde varv få ta del av dessa fartygsreparationer, behövdes bättre utrustning för torrsättning. Slipen i Lunde hade en kapacitet av cirka 300 ton och det räckte inte, speciellt som bogserbåtarna blev allt större. Vile varvet dessutom slåss om arbeten på t.ex. mindre lastfartyg, behövdes något större och en flytdocka beställdes. Verksamheten flyttade 1976 från Lunde till företagets andra anläggning i Gustavsvik.

1971 beställdes 14 transportbåtar typ 200, för kust-artilleriet, varav sju byggdes på Lunde Mekaniska, nr 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255. Dessa byggdes utomhus, vilket fartyg normalt gjordes. Man byggde pressningstålt över båtarna under vintern för att hålla värmen.

En andra omgång 200-båtar byggdes 1976 av Lunde varv, nr 262, 263, 265, 274, 275, 276, 277.

Verksamheten i Lunde upphörde i och med flytten till Gustavsvik 1976. Den andra omgången båtar byggdes inomhus i Gustavsvik. Alla underlag från varvet är borta efter en brand i anläggningen i Gustavsvik.

Marinteknik, Öregrund

I början av 1900-talet registrerades Öregrunds Slip- och Varvs AB i Rörhamn. 1919 omnämns varvet på en lista över de största i Sverige.

1972 tog Marinteknik, som dessförinnan haft sin verksamhet i Östhammar, över lokalerna efter Skanska. 1976 fick Marinteknik ta del av den sista ordern på 200-båtar till Kustartilleriet och byggde båtarna 266-273.

Storhetstiden varade 1980–1993. Marinteknik hade som mest 180 anställda och var den fjärde största arbetsplatsen i kommunen. Specialiteten var snabbgående båtar byggda i aluminium.

Cinderella, *Sjögull* och *Sjöbris* är alla båtar som kommer från Marinteknik i Öregrund. Dessa är skärgårdsbåtar, men man byggde också riktiga lyxjakter på upp till 43 meter.

Men bankkrisen i kombination med att det svenska varvsstödet tagits bort ledde till en konkurs 1993. Fast då hade Marinteknik redan etablerat sig i Singapore och där finns företaget kvar än i dag under namnet Marinteknik Shipbuilders med några anställda inom Marinteknik Design AB i Sverige. Osäkerhet om krav på framtida bränslen och miljökrav efter 2016 skapar stor osäkerhet för redare och varvsnäring.

Motorer

200-båten hade från start tre dieselmotorer på vardera cirka 200 hk. De första sex båtarna, 201-206, hade Scania D816, en rak 8-cylindrig motor på 185 hk. Övriga båtar upp till 241 hade olika 6-cylindriga motorer, Volvo Penta TIMD 96B eller Scania DSI 10R80.



Motorrym i Tpbs 272
Foto Rådmansö Rederi

Båtarna från 242-280 hade Scania DSI11 R80, DSI 11 R82, DSI 11M01 eller VP TMD100A.

Originalmotorerna har oftast bytts ut mot antingen tre nya Scania eller till två Volvo Penta TAMDA122A på cirka 400 hk/motor. Elsystemet är 2-poligt, 24 volt.

Fördelen med två "Penta" är mer arbetsutrymme i maskinrummet och båten blir mer lätt manövrerad. Det lättare att svänga med två stycken starka 400 hk motorer än med två stycken 200 hk med stopp på mittmotorn.

200-båten finns således i många olika varianter, beroende om/när/var de har blivit renoverade. Ingen båt är numera den andra lik. Flera båtar är modifierade på Finnboda Varv, 1990, där all elinredning och maskineri byttes med undantag för hjälpmaskin. Volvo Penta byttes mot VP TMDA122A. Även Hasslö båtvarv har 1993 renoverat ett antal båtar från Scania till Volvo Penta.

Maskinrummet från skrotade 204 med tre raka 8-cylindriga D816 finns separat och utställt på Scantias Industrimuseum i Södertälje.

Backslag har funnit i flera typer beroende på motortyp. Scania DS 11 hade ett Twin Disc MG 5111-A. Andra från BW. Till VP TMD 100 AK ett MRF 350 HD 3B UM8 11

Hjälpmaskin fanns av olika slag, Volvo Penta MD1/MD2/MD5 på 80/100A/24V. På senare ledningsbåtar finns en Onan 220 V dieselgenerator monterad. Victron laddare och inverter på 1200 W fanns för drift av panna och cirkulationspump.



Tpbs 274,3 prop båt
Foto Bengt A Andersson

Propellrar

200-båten drivs med tre trebladiga propellrar, fabrikat Michigan, vilket gör den mindre känslig för lösa bottenmaterial, vilket är ett problem för efterträdaren Stridsbåt 90 med vattenjet, som suger i sig löst material från botten.

Beroende på motortyp och installation finns det olika längder på propelleraxlarna. Båtar med två VP TAMD 122 har 4450 mm långa axlar med två motroterande fyrbladiga propellrar.

Med tanke på 200-båtens användning för landstigning, uppkörning mot land och körning på grunda vatten i skärgården var förbrukningen av propellrar och axlar större än för normal verksamhet.

Styrhytt

Det har funnits minst tre olika huvudgrupper av styrhytt. Styrhytten är placerad på styrbords sida och är nedsänkt i däck mellan spant 9 och 12. Akterskottet är 3 mm tjock medan de övriga tre sidor och tak är 6 mm. Glasen är härdade och monterade i intrycknings säkra gummilister.

De första båtarna hade liten hytt, två sidorutor och två frontrutor med en rund roterande klarsiktruta i mitten. Klarsiktskivan byttes senare mot en större ruta. Nästa modell har två sidorutor och fyra frontrutor.

Från båt 242 kom en större styrhytt med större rutor, tre på sidan och två fram. Här fanns några båtar med roterande klarsiktruta.

Det fanns även båtar med bred styrhytt, dubbelhytt över hela båtens bredd. Någon sen båt med minräls hade bred styrhytt. Även båt 269 hade dubbelhytt.



Styrhytt på Tpbs 205.
Foto Markus Ekenhall



Tpbs 274 styrhytt original
Foto Bengt A Andersson

Vid modifiering fick ett antal båtar en ny modern styrhytt med fyra sidorutor och två frontrutor, exempelvis båt 261.

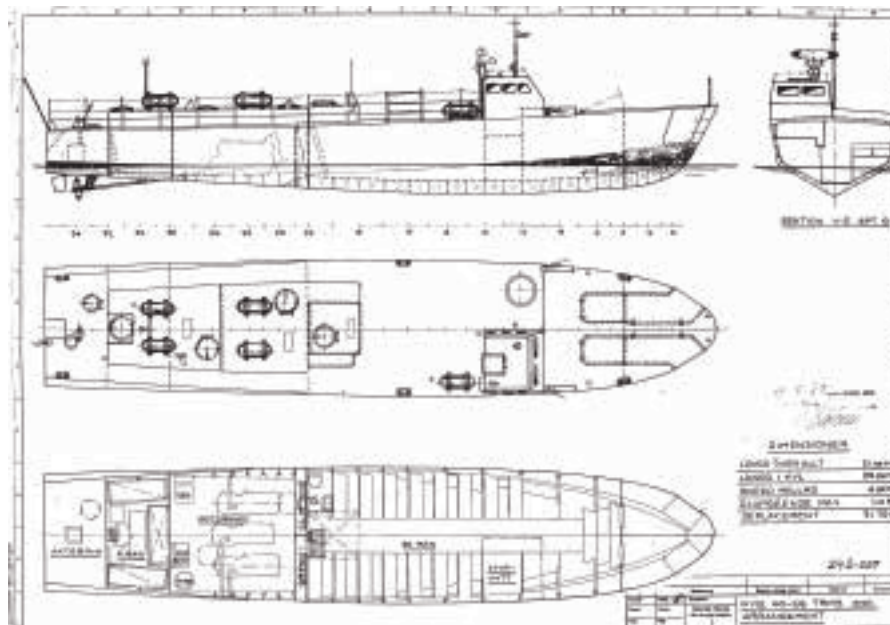
Från start var ingången till styrhytten ovanifrån via manluckan i taket eller underifrån via transportutrymmet. Styrhytten ändrades från båt 242, då även en dörr tillkom i styrhyttens akterskott.

Styrningen skedde först stor ratt och linor t.o.m. till båt 24 Detta ändrades till hydraulstyrning från båt 242.

Skrov

Skrovet är byggt i helsvetsad fartygsplåt med tjocklek från 8 mm i för och akterskepp till 3-4 mm i de övre delarna. Avsikten var att vid landstigning kunna köra upp den förstärkta fören en bit på land. Plåttjocklek i däck och kapp är 3 mm.

Skrovet är uppdelat i fem avdelningar med vattentäta skott, vilka för ifrån räknat omfattas av: urlastnings-, trupptransport-, maskinrum-, inredning besättning samt akterpik. Urlastningsutrymmet förut var försett med stävluckor på båda skrovsidorna i fören, vilka fälldes för landstigning samt luckor i däck över utrymmet. I början fanns det inga främre däcksluckor,



Ritning för Tpbs 242-257

endast bakre. De bakre öppnades i framkant. De främre däckluckorna tillkom senare, täckte den främre delen och öppnade inåt mitten. Det förstärkta kollisionsskottet, spant 4 mot trupptransportavdelningen, är försett med två stänkvattentäta dörrar som har två vred vardera. I varje vattentätt utrymme finns en rostfri bottenplugg.

I trupptransportutrymmet finns bänkar i stål och lackat ljusst trä. Det fanns även en ingångslucka akterut och en uppgång till styrhytten inifrån trupptransportutrymmet.

Drivmedelstanken är en skrovfast tank placerad mellan spant 20-21, delad i centerlinjen med tankvolym 2x1340 liter med 98% fyllning. Enligt uppgift hade de sex första båtarna med sina längre 8-cylindrig motor tankarna akter om maskinrummet. De flyttade vid motorbytet till 6-cylindriga motorer framför maskinrummet för bättre balans på båten.

Akter om maskinrummet fanns ett mindre besättningsutrymme med två fasta kojor och en nedfällbar koj.

På däck mellan spant 18-32 finns en kapp uppbyggd. Över maskinrummet, spant 20-28 finns en demonterbar lucka skruvad i kappen för motorbyten. Över transportutrymmet mellan spant 18-20 finns demonterbar lucka med låshakar för i och urlastning.

Toppfart med två maskiner var 15 knop och med tre maskiner 18 knop. 200-båten hade en förmåga att gräva ner sig i aktern. Detta gjorde, att de flesta 200-båtar blev senare utrustade med fasta trimplan med cirka sju graders vinkel, vilket ökade farten ytterligare cirka: 2-3 knop och bättre gång i vattnet.

De första båtarna hade två strålkastare i fören för att belysa landstigningen. De infördes inte som standard, då strålkastarna inte skulle ha överlevt speciellt länge på en seriebåt med hänsyn till det tuffa liv båtarna hade.

Båtar före 263 hade skroven isolerade med asbest, som kläddes med glasfiber och sprutades med färg.

Båt 277 fick förluckorna igensvetsade, inreddes med salong och användes av flottan från 1980-talet.

Grundformen på skrovet användes för bevakningsbåt 60, där ett förhöjt 200-båts skrov användes.

Beväpning

Bestyckningen utgjordes endast av tre Ksp 58 utan kolv, varav två dubbelmonterade förut i ett täckt kulsprutetorn för att kunna hålla stranden un-



Tpbs 274 För och akterbeväpning. Foto Bengt A Andersson

der eldgivning till det blev dags för landsättning. I aktern fanns ytterligare en ksp 58 som luftvärn. En 20 mm Oerlikon skulle också kunna monteras. Minor kunde också medföras. Båten var inte tänkt att själv kunna strida utan förlitade sig på understöd.

Navigationsutrustning

Det viktigaste på båten är kanske navigationsutrustningen, eftersom båtens huvudfunktion är transport och inte strid.

En del av båtarna har endast en gammal radar (PN-847) och kompass, medan andra hade Deccas "bridge master" (radar skärmen ser ut som ett TV-spel), elektroniska sjökort (man kan momentant se var man är på sjökortet med hjälp av GPS). Till detta kom ekolod, log och kraftig bilstereo anläggning. Radar har funnits av olika typer, Decca, Bridgemaster 4/6 FT och Furano.

En båt, nr 264, byggdes om för radarnavigering och försågs med åtta radaskärmar nere i transportutrymmet. Åtta elever kunde radarnavigera samtidigt och instruktör tillika båtchef bestämde uppe från däck, vem som stod i tur att grillas. Även båt 207 har använts för utbildning i radarnavigering.

Målning

Från start var båtarna kamouflagemålade i minst tre färger i mjukt rundat mönster. Detta ändrades senare ändrats till mönster med raka linjer i olika

vinklar. Båtens nummer fanns målat i vitt på bogens båda sidor och på akterspeglarna med 500 mm höga siffror

Minfällning

Från båt 280 fanns minräls och hydraulisk kran m.m. för att kunna användas vid kustartilleriets rörliga minspärrtroppar med minsystem M 6.

Våldsamt landstigning

En 200-båt rymmer 40 personer, d.v.s. en pluton. Stridsbåt 90H rymmer endast en halv pluton.

Landstigning med 200-båt kunde vara besvärligt, främst därför att det är svårt att komma ur båten snabbt nog när man dessutom hade mycket last i främre delen av transportutrymmet. Båten har två främre ramper i bogen (en babord och en styrbord). Bakom dessa finns sedan en innerdörr på vardera sida.

Fördelning

200-båtarna fördelades till de fem kustartilleriregementena och användes



Tpbs 255 under "våldsamt landstigning". Foto Lennart Ramsvik

under många år på samma plats. En viss förflyttning av båtar gjordes med tanke på varierande kapacitetsbehov, ombyggnader etc.

Vid KA 2 fanns sammanlagt 17 båtar med numren 207, 208, 215, 217, 220, 221, 223, 225, 244, 247, 256, 259, 260, 262, 268, 274 och 282.

I slutet av 1980 började kraven på högre fart höras allt högre och projektering av en ny båt började. De ökande underhållskostnaderna för 200-båtarna var ett annat skäl för nyprojektering. 1986 var tjugo 200-båtar rustade vid KA 1 i Vaxholm. Skadefallet efter grundkänningar blev det året, att bl.a. 70 propellrar, 42 propelleraxlar och 14 roder kasserades.

Avveckling

2003 fanns 45 200-båtar kvar i drift. Alla 200-båtarna hade utgått ur krigsorganisationen sedan flera år. En båt finns kvar inom Sjövärnsskåren som SVK 248. En annan, nr 274, finns bevarad inomhus av Marinmuseum i Karlskrona. Övriga är sålda civilt.

Ett sorgligt exempel är båt 229, som ligger halvt under vatten nästan helt upprostad i en vik på Tjurkö utanför Karlskrona.

200-båtarna användes den sista tiden av det marina hemvärnet. Försvarsmakten ville skrota hela systemet i jakten på kostnader, utan att ge någon jämförbar ersättningsmateriel. Hemvärnet lyckades få igenom ett beslut att få använda 200-båtarna livslängden ut, dock längst till år 2010.

200-båtarna idag

Tpbs 250 *Saint X* har byggts om för charter på kanalerna i Frankrike. Endast en motor finns kvar, då det beräknades räcka i kanalfart. Hela båten är ombyggd och fint inredd.

År 2003 övertog Marinmuseum Tpbs 262. Den har senare bytts mot 274, som ligger i Motortorpedbåtshallen på Lindholmen inom Marinbasen i Karlskrona.

Många av båtarna har i olika omgångar sålts av FMV för den civila marknaden. De som köpt flest båtar är bl.a. Rådmansö Rederi AB, Högmarsö Varv AB och Grosshandlar'n Surplus AB.

I skeppsregistret finns cirka 50 200-båtar registrerade på företag och privatpersoner. Ett antal finns kvar utan att vara registrerade. Skicket är allt från dåligt till bevarat originalskick eller till total ombyggnad. Ibland kan det vara svårt att se, att det varit en 200-båt. Många används som privata nöjesbåtar och några ägs av företag med verksamhet som dykeri, transport m.m.



Tpbs 255. Foto Bengt A Andersson

Tpbs 275 är ett exempel på en båt som bevarats i originalskick som *M/S Pomerol*.

Tpbs 255 IOWA CCLV är en 200-båt, som byggts om till nöjesbåt med helt ny överbyggnad.

200 båtar utanför Sverige

Några 200-båtar såldes på anbud från FMV till ett företag i Danmark, men de lär vara skrotade. Andra 200-båtar har i andra hand sålts till kunder i flera länder som Finland, Norge, Polen, Estland och England.

På Nya Zeeland finns en ombyggd 200-båt, *Mana Moana*, som sägs vara 282, men tillverkningsskylten säger, att den är byggd på Marinvarvet i Fårösund med nr 79, vilket är båt 284. Båten såldes först till Cook Island och användes där för lokaltrafik av frakt och passagerare mellan öarna.

I Cardiff, England ligger en 200-båt med okänt nummer med bred akterruff och ny stor styrhytt.

I England finns ett antal företag med båtar ombyggda för eskortuppdrag i Persiska viken. Protection Vessels International LTD har flera bevakningsbåtar för eskortuppdrag. Bland båtarna finns två 200-båtar, TPBS 230 som AM230 och TPBS 234 som DM234. En svensk med adress i Storbritannien har köpt fler än fem 200-båtar.

Det kan vara dessa båtar som används av företaget Naval Guards / Sea Marshals Ltd som har minst fyra 200-båtar i tjänst, benämnda M1, *Marshal-1* till M4, *Marshal-4*. Företaget har även en f.d. svensk minsvepare, *M53 Tjurkö* i tjänst som M5, *Marshal-5*. *M53 Tjurkö* byggdes 1953 på Örlogsvarvet i Karlskrona.

I Dubai, finns Sinbad Navigation, ett bolag som köpt två f.d. svenska fartyg det f.d. kustbevakningsfartyget, *TV 172 Skredsvik*, senare röjdykningsfartyg i marinen som *HMS Skredsvik*, omdöpt till *Sinbad*, registrerad i Mongoliet och 200-båt nr 281, som döpts till *Yasmeen*. Tanken är, att de ska användas för bevakning och eskort i Adenviken.

200-båten mångsidighet och långa livslängd kommer att visa sig i nya uppgifter i framtiden.

Tack till följande för underlag till artikeln:

Bengt Westin

Urkustjägarna,

Försvarets materielverk,

Boghammar Marin,

Ola Sverdén,

Nils Pettersson,

N-H Krokstedt.

Källa

Soldf.com