

JUGOSLAVIA OG KJØRETØY.

Ett motor og logistikk mareritt

Av Per Oscar Brandvoll

Publisert 06.04.2021

På www.krigenalletapte.site

Jeg har skrevet dette, for å belyse hvilket mangfold av pansrede kjøretøy som ble brukt i landet og vedlikeholdsproblemene, som partene hadde. Jugoslavia var et spesielt stridsområde, fordi her kunne aksemaktene de første årene ikke regne med å møte pansret motstand etter at den Kongelige Jugoslaviske Hæren var slått og landet okkupert. Derfor var selv de enkleste og dårligste av egne og erobrede panservogner gull verdt. Partisanene hadde lite å bekjempe pansrede kjøretøy med det første året, men det ble gjort og erobrede kjøretøy og kanoner ble brukt mot de gamle eierne etter hvert.

Spesielt etter Italias kapitulasjon i 1943 tok det hele en drastisk vending til det verre for Tyskland og de andre aksemaktene. De måtte øke antall divisjoner i Jugoslavia for å erstatte de italienske og de fikk enda flere forskjellige typer av vogner å forholde seg til, siden begge sider tok over italienske vogner. De tilsendte forsterkningene og utrustningen deres besto da i stor utstrekning av første linje tropper. Ved invasjonen i Normandie hadde Tyskland mer enn tjue divisjoner i Jugoslavia uten å klare å stoppe partisanene (på dette tidspunktet var det tolv tyske divisjoner i Norge). Det er klart at disse divisjonene hadde tyskerne et stort behov for andre steder, som f.eks. i Normandie hvor de allierte hadde klart å få i land 16 divisjoner etter en uke.

Antall forskjellige pansrede kjøretøy var enormt, mer enn 50 forskjellige typer var i bruk hos tyske avdelinger (jeg teller fortsatt) og hos de jugoslaviske partisanene, samt en del pansrede kjøretøy, som ble laget lokalt, pansrede tog, som hadde tårn hentet fra forskjellige typer av stridsvogner, stridsvogner satt på flatvogner og panserbiler påmontert jernbanehjul. I tillegg var det selvfølgelig forskjellige versjoner av de forskjellige typene. Selv om kjøretøyene og togene sikkert hadde mange deler felles, må dette ha gitt ett logistikk virvar av første orden. Særlig fordi så mange forskjellige land var involvert som produsenter. Logistikken ble ikke forenklet av at alle former for samband, som jernbane, telefon og broer/veier, var de fremste målene for alle geriljaorganisasjonene. Når tråd sambandet ble borte og man skulle benytte radio, så var det kuperte landskapet ett hinder i seg selv.

Jugoslavia var viktig som en kommunikasjonsvei og store tyske anstrengelser ble gjort for å holde de viktigste transportveiene og jernbanelinjene oppe. Pga. den potensielle faren partisanene utgjorde, kunne aksemaktene heller ikke tolerere oppbyggingen av større partisanstyrker i de strategisk mindre viktige områdene. Flere av aksemaktenes offensiver ble gjennomført for å fjerne disse partisanområdene, men til tross for en stor innsats og overføring av tropper fra andre fronter lykkes de ikke med å nedkjempe partisanene og disse økte hele tiden i styrke og i utrustning. Forunderlig nok klart partisanene dette samtidig med at de kjempet en intern borgerkrig mot kongetro styrker, forskjellige etniske grupperinger og tysk vennlige styrker.

Det var et stort antall forskjellige bevæpnede grupperinger i Jugoslavia, skapt langs etniske, politiske eller religiøse skillelinjer. Noen var alliert med Tyskland, noen var det ikke og noen var alliert med tyskerne og/eller italienerne for kortere eller lengre perioder, for så å kjempe mot dem for kortere eller lengre perioder. Noen av de som var tyskernes allierte, kunne være i strid med andre tyske allierte. Det var i hele tatt ikke lett å bli klok på hvor frontlinjene gikk og hvem som var venner og hvem som var fiender. De grupperingene, som tyskerne hadde størst tillit til, fikk de tyngste og beste våpnene. Ingen av grupperingene, ei heller tyskerne eller italienerne, var spesielt flinke til å følge krigens lover med hensyn til sivilbefolkningen eller fanger. Dette skapte dype indre motsetninger og hat, med det resultatet at kamphandlingene med tilhørende overgrep fortsatte lenge etter at Tyskland hadde kapitulert. Dette kan også sies å være en av årsakene til dagens deling av det som en gang var Jugoslavia.

Under er det listet de pansrede kjøretøy, som ble brukt i Jugoslavia. Enkelte kjøretøy byttet eier flere ganger fram og tilbake. I tillegg kommer enkelte lokalt lagde konstruksjoner, disse er ikke medtatt, men også disse byttet eiere. Det var flere forskjellige versjoner av kjøretøyene enn det som framkommer her, men da betegnelsene ofte er usikre eller direkte feilaktige, har jeg valgt å ikke nevne de forskjellige typene.

Fra 1944 av og senere fikk partisanene stridsvogner og panserbiler fra de allierte, i første omgang fra Storbritannia, men senere det samme året også fra Sovjetunionen. Både bulgarske og italienske styrker sloss på begge sider i konflikten i løpet av dette året. Tilførselen av pansrede kjøretøy fra de allierte medførte at partisanene på slutten av 1944 hadde om lag 150 stridsvogner og tallrike lettere pansrede kjøretøy under sin kommando. Da hadde de nesten en million menn og kvinner under våpen.

Den kraftige forsterkningen av partisanenes slagkraft, som nå hadde skjedd, sammen med sovjetiske og bulgarske styrkers ankomst til Jugoslavia, gjorde den tyske tilbaketrekningen fra Hellas og deler av Serbia svært vanskelig og store mengder med materiell og forsyninger gikk tapt. De sovjetiske og bulgarske styrkene gjorde krav på alt slikt etterlatt materiell og tok det også fra partisan kontrollerte områder.

De viktigste grupperingene, som kjempet i Jugoslavia og brukte pansrede kjøretøy, er listet under.

B - Bulgarske styrker, først tysk vennlige, så byttet de side i september 1944.

D – Domobratsvo, kroatisk forsvarsstyrke, tysk vennlig.

E – Britiske styrker.

I – Italienske styrker, i hovedsak på tysk side, men overga seg i 1943 til de allierte.

J – Den Kongelige Jugoslaviske Hæren. Oppga striden etter en måned, dvs. de stred fram til mai 1941.

M – Ungarske styrker, på tysk side.

P – Partisanene under kommunistenes ledelse.

S – Sovjetiske styrker.

T – Den tyske hæren og tysk politi.

U – Ustasja, kroatisk, tysk vennlig styrke.

Kjøretøyene ble laget i følgende land: Canada, Frankrike, Italia, Nederland, Polen, Storbritannia, Sovjet Unionen, Sør Afrika, Tsjekkoslovakia, Ungarn, USA, Østerrike. Så i alt ett dusin forskjellige land.

Kjøretøy	I tjeneste hos	Opprinnelsesl and	Kjøretøy	I tjeneste hos	Opprinnelsesl and
35M Ansaldo	I, M	Italia/Ungarn	M42 75/18	I, T, P	Italia
AB40	I, T, U, P	Italia	M7 Priest	P	USA
AB41	I, T, U, P	Italia	M8	P	USA
AB43	I, T, U, P	Italia	Marder III	T, P	Tsjekkoslovakia
ADGZ	T, P	Østerrike	Marmon Herrington	T	Sør-Afrika/USA.
AEC MK II	P	Storbritannia	P26/40	I, T	Italia
Art Schlepper VA60	T	Belgia	Panhard AMD 178	T, P	Frankrike
BA-20	T	Sovjet	Panzer I	T, D, P	Tyskland
BA-64	S, P, T	Sovjet	Panzer II	T, P	Tyskland
Berliet-White	J	Frankrike	Panzer III	T, P	Tyskland
Bren Universal carrier	E, S, P	Storbritannia	Panzer IV	T, P, U, B	Tyskland
Char B2	T	Frankrike	Panzer V Panther	T, P	Tyskland
Cruiser Mk III	T	Storbritannia	Renault-Kegresse R35	J, T, P	Frankrike
Csaba	M	Ungarn	Renault UE Schlepper	T, P	Frankrike
DAF M39	T	Nederland	S/AS 37 Autoprotetto	I, T, U, P	Italia
Fiat 3000	I	Italia	Sd.Kfz. 10/5	T, P	Tyskland
Fiat 626W	I, T, P	Italia	Sd.Kfz. 11	T	Tyskland
Fiat 665NM	I, D, T, P	Italia	Sd.Kfz. 221/222/223	T, B, P	Tyskland
FT-17, Renault stridsvogn	J, T, D, P	Frankrike	Sd.Kfz. 231	T	Tyskland
Hansa-Lloyd 37M	M	Ungarn	Sd.Kfz. 232 6 Rad	T	Tyskland
Hetzer	T, P	Tsjekkoslovakia	Sd.Kfz. 232 8 Rad	T, P	Tyskland
Hotchkiss H35	T, D, P	Frankrike	Sd.Kfz. 250	T, P	Tyskland
Hotchkiss H38	T, D, P	Frankrike	Sd.Kfz. 251	T, P	Tyskland
Hotchkiss H39	T, D, P	Frankrike	Sd.Kfz. 253	T	Tyskland
ISU-122	S, P	Sovjet	Sd.Kfz. 261	T, P	Tyskland
ISU-152	S	Sovjet	Sd.Kfz. 263	T, P	Tyskland
L3/33	I, T, U, P	Italia	Sd.Kfz. 7	T, P	Tyskland
L3/35	I, T, U, P	Italia	Sd.Kfz. 8	T, P	Tyskland
L3/38	I, T, U, P	Italia	Sd.Kfz. 9	T, P	Tyskland
L3 Lf	I, P	Italia	Skoda S-1-D	J, T	Tsjekkoslovakia
L35	M, U	Ungarn	Somua S35	T, P	Frankrike
L40 47/32	I, T, D, P	Italia	Steyr RSO	T, P	Østerrike
L41	I	Italia	StuG III	T, P, B	Tyskland
L6/40	I, T, U, P	Italia	StuG IV	T, P	Tyskland
Lancia IZM	I, T, P	Italia	SU-85	S	Sovjet
LanciaLinze	I	Italia	T-34/76	S, T, P	Sovjet

Lynx	P	Canada	T-34/85	S, P	Sovjet
M13/40	I, T, P	Italia	35(t)	T, P	Tsjekkoslovakia
M14/41	I, T, P	Italia	38(t)	T, P	Tsjekkoslovakia
M15/42	T, P	Italia	38M Toldi I	M	Ungarn
M16 Halftracks	S	USA	Tatra OA Panar	T	Tsjekkoslovakia
M28, Renault stridsvogn	J, T	Frankrike	TK-3 Ursus	D, P	
M3 Stuart	P, T	USA	TKS	T	Polen
M3A1 Scout car	P, S	USA	Turan	M	Ungarn
M4 Sherman	E	USA	Vickers Armstrong	T	Belgia
M41 75/18	I, T, P	Italia	Ya-12	S, P	Sovjet

I de siste månedene av krigen og etter den tyske kapitulasjonen havnet mange av de tyske kjøretøyene og pansertogene i hendene på den jugoslaviske partisanhæren, fordi drivstoffet var brukt opp eller kommunikasjonslinjene ødelagt eller sperret. Partisanene hadde minst en like akutt mangel på deler og andre forsyninger, som det den tyske hæren hadde. I tillegg hadde de ofte en stor mangel på trenet personell til vedlikehold og reparasjon, kommunikasjonene var for en stor grad ødelagt, en effektiv logistikk organisasjon var ikke tilstede. Noe spesielt er det, at dette også gjaldt de sovjetiske kjøretøyene, siden partisanene hadde trodd at Sovjet ville stå for denne delen. Mange fullt brukbare kjøretøy ble derfor stående stille for lange perioder, mens man fant fram de nødvendige delene, ga vognene sårt tiltrengt vedlikehold og fant fram drivstoff, ammunisjon samt foretok opplæring av personellet. Legg til at det også var vinter, mange sprengte broer og kamphandlinger, så har dere et mer komplett bilde av den kaotiske situasjonen for begge parter. I krigens siste måneder var tyskerne tvunget til å gi ordre om å etterlatte alle kjøretøy som var lettere enn tre tonn, bare for å spare drivstoff. Dette skyldes i hovedsak at jernbanelinjene var ødelagt eller stengt av fienden, slik at kjøretøyene måtte gå for egen motor. Den tyske hæren hadde en akutt mangel på diesel. Mange av diesel kjøretøyene var derfor spesielt utsatte for å bli etterlatt. Enkelte tyske stridsvogner, som ble brukt under opplæring, var bygd om til å gå med knott og hadde derfor en høy tårnlignende konstruksjon bak på hekken.

Partisanene fortsatt krigshandlingene i minst en uke etter at Tyskland hadde kapitulert. Hensiktene var å erobre land, kjøretøy og tog. Dette resulterte i direkte stridigheter med styrker fra det britiske Samveldet samt styrker fra Tyskland, Kroatia og Slovenia.

DE MINDRE KJENTE KJØRETØYENE.

Mange av kjøretøyene, som er nevnt over, er gamle kjente for de fleste av dere, så jeg vil konsentrere meg om de vognene, som er mer ukjente.

35M Ansaldo var en ungarsk modifisering av den italienske CV. 35 eller L3/35. Den må klassifiseres som en tankett, med data som lignet den svenske m/37. Et eller to maskingevær, to manns besetning. Vekt: 3,5 tonn. Svakheten var i første rekke at våpnene var montert i skroget i motsetning til den svenske vognen, som hadde et tårn.

38M Toldi var den ungarske versjonen av den svenske Landsverks L-60 eller m/38, som var det svenske forsvarets betegnelse. Ungarn lagde mer enn 200 av disse lette stridsvognene i forskjellige versjoner.

AB40 var den første versjonen i en serie av italienske panserbiler og forgjengeren til AB41. AB40 hadde dog en svakere motor og bare maskingevær som bevæpning.

AB41 var en god, italiensk panserbil med en 20 mm automatkanon og to 8 mm maskingevær montert i et tårn. Det ene maskingeværet var montert i parallell med kanonen, det andre var montert bak i tårnet. Vognen ble også brukt med jernbanehjul. Vognene hadde styring og drift på alle fire hjul. De hadde to ratt slik at de raskt og uten problemer kunne kjøre i begge retninger. Styringen var kompleks og ga en del problemer. Vognene veidde litt under åtte tonn, hvilket jo var mye for en panserbil med bare fire hjul.

Både AB42 og AB43 var en AB41 med en 47 mm antitank kanon. Flesteparten av vognene ble laget under tysk tilsyn i Nord-Italia etter at Italia hadde overgitt seg til de allierte.

ADGZ. Denne panserbilen fra Steyr i Østerrike var spesiell, ved at det ikke var noen bakdel. Den kunne kjøre like enkelt, begge veier. Den hadde 12 hjul/dekk montert på fire aksler, de to midtre akslene hadde tvilling hjul. Den veidde 12 tonn og var bevæpnet med en 20 mm automatkanon og tre maskingevær. Jeg har bare sett den nevnt under angrepet på Polen og under stridene mot partisanene i Jugoslavia.

CSABA. En lett panserbil, 6 tonn, oppkalt etter sønnen til hunerkongen Attila. Den hadde en 20 mm maskinkanon. Bilen hadde mange fellestrekk med Alvis AC2, dette siden konstruktøren hadde jobbet for britene i mellomkrigstiden. Offisielt navn var 39M CSABA.

Fiat 665NM var en pansret versjon av Fiats lastebil 666. Bilen hadde en diesel motor, var en bulldog konstruksjon (motoren var inne i førerhuset) og var forholdsvis grei å vedlikeholde. Imidlertid ble bruken av den hindret av mangelen på diesel i de siste krigsårene.

FT-17, denne Renault konstruksjonen fra 1917 blir regnet som den første moderne stridsvognen, ved at den har motoren bak og at hovedvåpenet var plassert i et tårn. Mer enn fire tusen ble laget og de var enten utrustet med en kanon eller et maskingevær i tårnet. Vognen ble brukt i krig fram til 1949, da av Egypt, og nesten tretti regjeringer hadde kjøpt vognen, også den Kongelige Jugoslaviske Regjeringen. Vognen ble i

hovedsak produsert i Frankrike og i USA, men kopier ble også laget i Sovjet og i Italia.

Hansa-Lloyd 37M var en ungarsk produsert, halvbelte vogn, delvis en versjon av SdKfz 11.

Lancia IZM var en italiensk panserbil. Konstruksjonen og produksjonen var fra slutten av første verdenskrig. Det er i grunnen talende for den pressede situasjonen, som italienerne var i, at de valgte å bruke denne vognen og andre vogner, som ellers skulle vært plassert på et museum. Vognen hadde to maskingevær i et dreibart tårn. Vognens utseende bærer unektelig preg av at vognen var antikk.

Lynx var en lett oppklaringsvogn, bygget i Canada med samme chassis som den britiske Dingo, men med en Ford V8 motor.

M8 var en amerikansk konstruksjon produsert av Cadillac fabrikkene. En 75 mm haubitser var plassert i en M5 stridsvogn. Haubitsen var montert i et tårn.

P26/40 var den tyngste italienske stridsvognen, som kom i produksjon, med en vekt på 26 tonn. Den var utrustet med en 75 mm kanon. Rundt 100 vogner ble laget. Vognen hadde en diesel motor på 300 hester, som egentlig var for svak for vognen, da man egentlig hadde tenkt å bruke en bensin motor på 420 hester, men denne motoren rakk man ikke å få ferdig.

S37 Autoprotteto var en lett pansret, italiensk panserbil uten tårn, men med et maskingevær montert i skroget. Vognen kunne frakte åtte soldater og hadde relativt gode terrengegenskaper. Av utseende ligner den på en gammeldags varebil.

Skoda S-1-D var den første selvdrevne kanonen, som ble laget av Skoda, og Jugoslavia var den eneste kjøperen. Vognen veidde litt under 5 tonn og hadde en 37 mm høyhastighets kanon. Bare fire av de åtte, som jugoslavene hadde, ble brukt mot tyskerne under invasjonen av Jugoslavia. Disse fire ble ødelagt under kampene ved Belgrad og de resterende fire havnet uskadd i tyske hender.

TK-3 og TKS var polske tanketter. De veide litt over 2,5 tonn og var utrustet med et maskingevær i skroget. 24 stykker fikk en 20 mm maskinkanon som erstatning for maskingeværet. De første 280, TK-3, brukte en Ford A motor, de nyere, TKS, en polsk Fiat motor. Begge var bensinmotorer. Fire av disse ble utrustet med en 47 mm antitank kanon. Polakkene lagde rundt 600 slike lette vogner uten tårn. Om lag halvparten av de ble overtatt av tyskerne.

Turan var en ungarsk stridsvogn, delvis basert på et tsjekkisk design. Vognen veidde 18 tonn, hadde en 75 mm kanon (Turan II), toppfart 47 km/t, panser 50 mm. Skoda og Bofors fabrikker deltok i designet av vogn og kanon.

YA-12 er en lett artilleritraktor av sovjetisk opprinnelse. Den brukte en GMC motor fra USA på 110 hestekrefter. Mer enn 1200 slike ble produsert fram til krigens slutt.

Så konklusjonen må være, hvis du noen gang blir spurt om hvor den eller den stridsvognen ble brukt, er sjansen stor for at du får rett, hvis du sier Jugoslavia.