

STRIDSVOGN TAP

Et forsøk på å forklare hvorfor oversiktene over tap er så lite troverdige.

Av Per Oscar Brandvoll

Publisert 10.03.2021
På www.krigenalletapte.site

OVERSIKT

TAP AV STRIDSVOGNER.	2
BRITISKE TAP AV STRIDSVOGNER.....	4
FRANKRIKE.	6
TYSKLAND.	6
Styrke tall.	6
Levetid.....	10
TOTAL TALL.....	10
Tap.....	11
TRANSPORT.....	13
SOVJETUNIONEN.	14

TAP AV STRIDSVOGNER.

Det er vanskelig å finne noen troverdige statistikker over stridsvogn tap under den andre verdenskrigen. Jeg hadde derfor i lang tid fokusert meg på de britiske tapene. Disse virket å være både troverdige og nøyaktige, men så fant jeg andre kilder og dermed var også disse tallene lite verdt. Jeg tar de like fullt med her, siden de er såkalt offisielle, men ganske nøkternt tror jeg at man kan gange tallene med to eller tre.

Ikke bare er tallene over antall vogner tapt lite troverdige, men også antall vogner produsert varierer fra kilde til kilde.

For det første blander mange sammen forskjellige betegnelser. Stridsvogner kan hos enkelte være både selvdrevne kanoner, pansrede beltekjøretøy uten kanoner, kjøretøy bare med maskinkanoner eller bare med maskingevær samt stridsvogner med tårn og en tung kanon.

Så er det vurderingen av hva som er tapt. Jeg savner en oppdeling i spesifikke enheter. Hvis du taper to vogner utrustet med maskingevær og en vekt på fem tonn hver, har du da tapt mer hvis fienden mister en stridsvogn på femti tonn med en grov kanon? Noen ganger oppgir man tap av pansrede kjøretøy og da blir forvirringen total, for her kan man legge inn mye. For hvor mye pansring skal til for å kalle noe et pansret kjøretøy? Derfor blir disse tallene gjerne brukt om fiendens tap.

Hva er tap? Tap kan være at vognen stopper på slagmarken eller før den kommer fram til slaget av en eller annen grunn eller i ytterste konsekvens at vognen blir så ødelagt at den ikke lar seg reparere eller at den er tatt av fienden.

Er en vogn tapt når den sendes til verksted bak fronten eller når den sendes helt tilbake til fabrikk?

Hvis en vogn ikke regnes som tapt fordi den kan repareres, vil den bli tatt med som tapt hvis den ødelegges på et verksted eller i en fabrikk?

Egne vogner som tas i bruk av fienden er jo et eget tap og et pluss for fienden.

Er en stridsvogn som bygges om til selvdreven kanon eller til annen bruk en tapt stridsvogn?

Totalt antall egne vogner er også vanskelig tall, for regner man med antall vogner hos sine allierte? Erobrede vogner? Hva skjer hvis noen vogner bytter side og det var jo

det som skjedde med flere av aksemaktene i årene 1943-44? Ble da disse vognene regnet med som tapt og som pluss hos fienden?

Legg så til at tyskerne ofte brukte erobrede utenlandske vogner, at de hadde flere allierte med egen produksjon av stridsvogner, osv. USA, Storbritannia, Sovjetunionen og Tyskland utrustet også sine allierte med egne vogner. Hvis Tyskland hadde kontroll over et land helt eller delvis, ville de forsøke å fortsette våpenproduksjonen i landet, et slikt land var Italia.

Det er typisk for de tallene som oppgis i forskjellige kilder i liten grad diskuterer disse begrepene før de kommer med en lang oppramsing av tapene hos de forskjellige partene.

En rekke vogner gikk tapt som en følge av dårlige veier, terrenget, mekaniske feil, osv. Antagelig rundt 13% avhengig av situasjonen og veinettet. Dette var vogner som stort sett ble berget og etter en stund reparert, hvis man ikke var i ferd med å trekke seg raskt og langt tilbake, hvilket også gjelder de andre vognene, som ble igjen på slagmarken.

Mer enn halvparten av vognene som gikk tapt under kamphandlinger, dvs. ikke lengre kunne bevege seg eller av andre grunner ikke kunne delta i stridene, ble reparert. Dette tallet varierer med de forskjellige landene og tidsperioden, det virker som tyskerne var de flinkeste guttene i klassen.

Det er et meget interessant punkt her i tillegg til alle de andre, dette med reparasjon av vogner. Hvis vi tenker oss to motstandere, A og B, A har tusen vogner og B har 1.200 vogner. Vi får anta at begge mister halvparten av sine vogner under slaget og 13% av vognene under forflytningen, men B vinner slaget i kraft av at de har flest vogner og overtar derved slagmarken.

Når vognene som sto igjen på slagmarken er reparert og tilbake i bruk, vil A sitte igjen med 370 vogner etter å ha tapt 500 vogner under slaget og 130 under marsjen, totalt 630 vogner. B tapte opprinnelig 756 vogner, m.a.o. langt flere enn sin motstander, 126 vogner mer, men han kan reparere 378 av sine egne vogner ifølge tommelfinger regelen om at halvparten av de ødelagte vognene kan repareres. B sitter da igjen med en voldsom overvekt til neste runde, 822 vogner mot 370 vogner. Kan B også få reparert og tatt i bruk halvparten av A sine vogner, siden han er i besittelse av slagfeltet, vil B ha 1.137 vogner.

Derfor var berging av egne vogner viktig, helst før en må forlate slagmarken. Kan du ikke berge dem, så spreng dem i stykker. Bruke gjerne litt tid og sprengstoff på de ødelagte vognene til fienden også. Så kontroll av slagmarken og trekkvogner nok til å få trukket bort skadede vogner etter et slag var og er viktig. Derfor begynte tyskerne fra og med 1943 å lage pansrede bergningsvogner i tillegg til at egne og erobrede sovjetiske vogner uten tårn ble brukt til berging. Dette gjorde det mulig for dem å trekke ut skadde vogner selv når de ikke hadde full kontroll over en slagmark. De alliertes bergningsvogner var stort sett upansret.

Fra 1943 og utover måtte tyskerne forlate flesteparten av slagmarkene de kjempet på, mens de fram til da hadde erobret slagmarkene. Så med å tape slaget ved Stalingrad i

januar 1943 skjedde det en drastisk forverring i tysk evne til å hente seg inn etter et slag. Verre skulle det bli fra og med sommeren 1943, da de etter slaget ved Kursk måtte gjennomføre omfattende tilbaketrekninger. At de allierte fra da av, både i øst og i vest, fikk uhindret tilgang til egne og tyske vogner på de forlatte slagmarkene medførte en ytterligere forverring av situasjonen for tyskerne. I tillegg hadde de allierte lært at tyskerne gjerne ville reparere sine vogner, så forlatte tyske vogner ble derfor utsatt for grundige ødeleggelse av de allierte bare for å være på den sikre siden.

Nå var det også slike at små og store militære ledere gjerne ville sette seg selv i best mulig lys, derved var de svært nølende med å oppgi egne tap, samtidig som de blåste opp motstanderens tap. Legg til at fabrikkene gjerne leverte vogner som ikke var i fullgod stand og/eller nye konstruksjoner som var fulle av barnesykdommer og derved knapt kunne brukes, hvis de nådde fram til fronten.

Så mange av tapsoversiktene er rene eventyrfortellinger.

Så en dyktig revisor som går igjennom regnskapene på begge sider ville ha vært en fordel. Kommunistene gjorde noe som lignet på dette, de som ødela en tysk stridsvogn fikk en bonus på 1.000 rubler. For å kunne motta denne summen krevdes det omfattende dokumentasjon og vitner.

BRITISKE TAP AV STRIDSVOGNER.

Disse varierte selvsagt med krigens gang, men her er den offisielle britiske tabellen fra andre verdenskrig fordelt på de tre hoved frontene og hva som forårsaket tapene.

Forklaring	Miner	Tank	Selvd.kan.	Hulladn.	Andre	Kanoner	Totalt
NV-Europa, 1.305 vogner	22,1%	14,5%	24,4%	14,3%	2,1%	22,7%	100%
Italia, 671 vogner	30%	12%	26%	9%	7%	16%	100%
Nord-Afrika, 1.734 vogner	19,5%	38,2%	Null	Null	2%	40,3%	100%
Snitt, for 3710 vogner	22,3%	25,3%	13,5%	6,1%	3%	29,8%	100%
Ødelagt	20,3%	24,4%	12,7%	5,4%		29%	91,8%
Skadet	2%	0,9%	0,8%	0,7%		0,8%	5,2%

Andre kilder hevder at britene tapte 4.500 vogner i perioden 1944 -45. Av disse var 3.200 amerikansk bygde vogner. Legg merke til at fly ikke er nevnt i den britiske oversikten som en egen årsak, men ligger under «andre» sammen med buntladninger, brannflasker og annet. Det er også verdt å merke seg at miner forårsaket total ødeleggelse i flesteparten av tilfellene, hvilket jeg har vanskelig for å forstå.

Hvor traff de tyske kanonene?

Tyskernes artilleri skjøt når de så en fiendtlig stridsvogn, 60% ble truffet i siden, 37% ble truffet frontalt og 3% bakfra. Treff i beltene/Drivverket/Fjæringen var 17%, tårnet var 31% og skroget 52%. For hulladningsvåpen var tallene 8%, 44% og 48%. At så

mange vogner ble truffet i siden skyldes sikkert at en plassering med dette for øyet ble oppfattet av motstanderne, aksemaktene, som en gunstig og sikker plassering av eget våpen, samtidig som det rammet en mer sårbar del av den fiendtlige vognen. Det var også den delen av vognene som hadde størst flate og derved et lettere mål i tillegg til at pansringen var dårligere.

Artilleriet, enten dette var i form av selvdrevne eller trukne kanoner, forårsaket de største tapene av britiske vogner, over 40% i alle faser og steder.

Forholdet i antall mellom tyske selvdrevne kanoner og stridsvogner er slik at aksemaktene hadde langt flere stridsvogner enn selvdrevne kanoner, rundt 30 tusen stridsvogner mot 19 tusen selvdrevne kanoner. Tyske selvdrevne kanoner var tilgjengelig på slutten av krigen i Italia og i Vest-Europa. De var langt mer effektive enn stridsvogner til å bekjempe motpartens stridsvogner. Grunnene til dette er flere, de selvdrevne kanonene kunne ta en langt bedre kanon enn en stridsvogn i samme størrelse, den selvdrevne hadde vanligvis en lavere profil, den var derfor vanskeligere å oppdage og de hadde en langt større hastighet i ildgivningen, fordi det var mer plass rundt kanonen. De var også rimeligere å produsere enn en stridsvogn, en selvdreven kanon kostet rundt 80% av det en stridsvogn med samme skrog kostet.

Et stort antall selvdrevne kanoner var heller primitive løsninger basert på at kanoner, nye, gamle eller erobrede, ble plassert på erobrede stridsvogn skrog eller andre belte- eller hjuldrevne kjøretøy. Mer enn tre tusen utenlandske kjøretøy ble brukt av tyskerne på denne måten. Dette ga store utfordringer i form av logistikk, opplæring og vedlikehold, men det ga en høy uttelling i form av nytte/kost.

I tillegg ble et stort antall erobrede stridsvogner og andre pansrede kjøretøy brukt av tyskerne på fronter hvor man ikke risikerte å møte fiendtlige stridsvogner, som Jugoslavia, Hellas og Albania. Til slike fronter gikk også utdaterte egne vogner. Det ble ikke sett på som fornuftig å bruke sovjetiske vogner mot sovjetiske styrker eller britiske vogner mot britiske styrker, hvis det ikke var for å gjennomføre et kupp eller for rekognosering. Dette skyldes at egne artillerister hadde en lei tendens til å skyte først og stille alle de vanskelige spørsmålene etterpå når de så en vogn som de gjenkjente som fiendtlig. Selvsagt gjaldt dette også for motparten. Kommunistene erobret mange tyske vogner under og etter slaget ved Stalingrad. Disse ble stort sett ikke brukt, men man valgte å bygge en type av de om til selvdrevne kanoner, dermed ble de ikke gjenkjent av egne styrker som fiendtlige vogner. Skrog typen kommunistene valgte var Panzer III vogner eller selvdrevne kanoner med samme skrog og motor, Stug III.

I snitt døde en av mannskapet og en ble såret ved hvert ødeleggende treff. «Våt» lagring av ammunisjonen, det at beholderne til granatene fikk en kappe av vann rundt seg, senket drastisk antall Sherman vogner som brant ved treff, fra mer enn 80% til rundt 7,5%. Så for Sherman stridsvognene var det ikke drivstoffet, som var hovedårsaken til at de brant så ofte, men ammunisjonen. Dette er også den vanligste brannårsaken på nesten samtlige vogner. Våt lagring av ammunisjonen ble innført på Sherman vognene etter hvert, i tiden etter landgangen i Normandie. Nesten samtidig fikk mange av Sherman vognene en kanon som var bedre til å nedkjemp stridsvogner og kallenavnet Firefly. Tyskerne på sin side prioriterte nedkjempelsen av Firefly vogner, som var lette å kjenne igjen pga. sin lengre kanon.

I NV-Europa ødela hulladningsvåpen like mange britiske vogner, som alle Tigre, Panzer-IV og Panthere tilsammen. I gjennomsnitt på en avstand fra under 50 meter. Det triste her er at da mistet britene ofte også hele mannskapet. Enten fordi de ble skutt når de rømte ut av vognen eller fordi de ble tatt til fange.

Britene bygde selv 1.000 Vickers Mark VI, 140 Mk. I Matilda, 3.000 Mk. II Matilda, 8.275 Mk. III Valentine, 5.460 Churchill, 125 Cruiser Mark I, 175 Cruiser Mark II, 5.300 Mark VI Crusader, 4.500 Mark VIII Cromwell. Totalt: 27.975.

Brorparten av de vognene som britene brukte var amerikansk bygde vogner. Noen britiske vogner ble sendt til Sovjetunionen. Brorparten av de første vognene, som Vickers Mark VI, Mk. I Matilda, Mk. II Matilda, Cruiser Mark I og II gikk tapt før 1943. De utgjør 4.300 vogner.

FRANKRIKE.

Ved starten på krigen i 1940 var de franske tapene av stridsvogner oppdelt som følger: Kanoner 95,4 % (herunder må også stridsvogner komme), miner 2,6 % og Luftwaffe 2 %. Det lave tapet til Luftwaffe under den første måneden av kampene i Frankrike er oppsiktsvekkende, for Luftwaffe dominert luftrommet over Frankrike fullstendig i 1940 og det tyske flyvåpenet ble fremholdt som en av forklaringene på nederlaget i Frankrike av alle deltagerne. At det tyske flyvåpenet etter landgangen i Normandie i 1944 ikke oppnådde stort, kan jo kjapt forklares med at de omtrent ikke var tilstede. En meget stor andel av de erobrede franske vognene ble tatt i bruk av tyskerne i løpet av 1941. Noen av disse fant veien til Norge andre til Jugoslavia og Hellas, dvs. såkalte sekundære fronter og mange ble etter hvert ombygd til selvdrevne kanoner.

TYSKLAND.

Tyske tap er veldig vanskelig å få korrekt. Tyskerne hadde fram til juni 1945 laget noe over tretti tusen vogner. En del av disse ble bygd om til selvdrevne kanoner, en del av de erobrede vognene like dann. I tillegg tok man i bruk erobrede vogner på andre fronter enn der hvor de ble tatt. Dessuten regnet ikke tyskerne en vogn som tapt, hvis det var mulig å reparere den. Noen kilder hevder at de reparerte 75% av stridsvognene på en slagmark. Dette gir bakgrunn for flere spørsmål: Ville man oppgi disse vognene som tapt senere, hvis motparten tok kontroll over slagmarken? Hva menes med det at det var mulig å reparere vognen, var vognen ikke tapt hvis det var en sjanse for at en reparasjon kunne utføres ved fronten eller ved fabrikken i Tyskland? Hvor kostnadseffektivt var det å sende en vogn tilbake til fabrikken for reparasjon kontra det å lage en ny og bedre vogn?

Hva med de vognene som gikk tapt under transport til eller fra slagmarken eller ble etterlatt under tilbaketrekninger?

Styrke tall.

Styrker som deltok i Frankrike, styrke tilgjengelig i parenteser, 10. mai 1940:

Pz, Kpfw. I	523 (1.062) Produsert: 2.800. 1.700 tapt i Spania og Polen??
Pz, Kpfw. II	955 (1.079) Produsert: 1.850.
Pz, Kpfw. III	349 (329) Flere deltar enn det som er tilgjengelig?

Pz, Kpfw. IV	278 (280)
Pz, Kpfw. 35 (t)	106 (143)
Pz, Kpfw. 38 (t)	228 (238)

Totalt: 2.439, herav 1.478 med en 20 mm eller mindre som tyngste våpen. Praktisk talt alle de tyngre vognene deltok.

Antallene oppgitt totalt for hver divisjon og tallene for hvor mange som deltok fra andre kilder spriker noe.

Divisjon	Regt. nr.	Pz I	Pz II	Pz III	Pz IV	Pz 35(t)	Pz 38(t)	Pz Bef	Sum
1 Pz Div	1,2	52	98	58	40			8	256
2 Pz Div	3,4	45	115	58	32			16	266
3 Pz Div	5,6	117	129	42	26			27	341
4 Pz Div	35,36	135	105	40	24			10	314
5 Pz Div	31,15	97	120	52	32			26	327
6 Pz Div	11		60		31	118		14	223
7 Pz Div	25	34	68		24		91	8	225
8 Pz Div	10		58		23		116	15	212
9 Pz Div	33	30	54	41	16			12	153
10 Pz Div	7,8	44	113	58	32			18	265
Total		554	920	349	280	118	207	154	2,582
Frankrike		523	955	349	278	106	228		
Tilgjengelig		1062	1079	329	280	143	238		

Så det var lite igjen for å stoppe et eventuelt sovjetisk angrep samt til opplæring, bare noen få Panzer I. Var Hitler sikker på Stalin eller gamblet han?

Så tallene varierer noe, men ikke mye. Det er nok at vognene svinger ut på veien så er tallene like. Verdt å merke seg er at Guderian, med 1, 2 og 10 divisjon, har tre av de divisjonene, som har blitt prioritert, han har derved flest av de tyngste vognene. En av grunnene var selvsagt at han hadde den lengste marsjen og at han hadde den viktige, lange og sårbare venstre flanken i marsjen fra Ardennene til Kanalen. Riktignok var det få av generalene som trodde at de ville komme så langt. Historiene fra første verdenskrig om kostbare framrykninger på hundre meter med flere ti-tusen falne spøkte i bakhodet også på tyske generaler og på de tyske sivilistene. Gledene var derfor stor over de beskjedne tapene, femti tusen drept på tysk side.

I september 1941 var bare 47% av de tyske stridsvognene, som hadde startet angrepet på Sovjet Unionen, stridsdyktige. 30% av styrken var ødelagt og 23% var under reparasjon. I perioden fram til september ble bare 137 erstatningsvogner sendt til østfronten. Fram til desember og det sovjetiske motangrepet ga snø, kulde og søle ytterligere store tap. I januar 1942 hadde 1138 erstatningsvogner nådd østfronten. Dette utgjorde bare 35% av det totale tapet, som var på 3.252 vogner. 3.377 vogner hadde startet angrepet 22. juni. Fram til 1942 hadde de sovjetiske styrkene hatt en markant fordel i form av flere stridsvogner, nå begynte de også å bli langt bedre i form av stridsevne, siden lederne og soldatene ble bedre trent, samtidig som de fikk mere erfaring. Fra og med 1943 var alle de sovjetiske fabrikkene flyttet bak Uralfjellene og produksjonen økte, derved ble andelen tyngre vogner i form av KV-1

og T-34 økt.

Antall stridsdyktige tyske vogner var mindre i 1942 enn det man hadde hatt i 1941. Men man fikk etter hvert en rekke selvdrevne kanoner basert på utrangerte stridsvogner i tillegg til at vognene ble tyngre og fikk bedre kanoner.

Enkelte tyske tall over utslåtte sovjetiske vogner er mer enn utrolige. Hvis Luftwaffe slo ut 2 % av de allierte stridsvognene, som gikk tapt på alle fronter, så klarte Hans-Ulrich Rudel med sine 519 godkjente stridsvogner å slå ut halvparten av alle de stridsvogner som Luftwaffe slo ut på Østfronten!! De tyske tallene for egne tap og tapene hos motstanderne av utslåtte stridsvogner, drepte fiendtlige soldater, nedskutte fly, osv. er det derfor veldig vanskelig for meg å tro på, men i flere bøker og artikler svelges de rått, som den hele og fulle sannheten. Det verste eksemplet i så måte må være det tyske magasinet Clausewitz, som i et nummer hevder følgende om slaget ved Kursk: «Den tyske hæren tapte 170.000 mann under slaget, Sovjet 1,5 millioner mann. Den tyske hær skal ha tapt 760 pansrede kjøretøy, Sovjet 6.064.»

Hvis dette var normen på tyske tap kontra sovjetiske, så ville kommunistene aldri ha nådd Berlin. Sovjet hadde dobbelt så mange stridsvogner som aksemaktene og antall innbyggere var omtrent identisk. I tillegg er det slik at normalt vil en angriper, spesielt når han ikke oppnår et fullstendig gjennombrudd av fronten, ha et langt større tap enn en forsvarer.

Kursk var et slag som Tyskland tapte så grundig, at de aldri mer klarte å få til en større offensiv i øst. Andre kilder hevder at Sovjet stilte med 1.300.000 mann og 3.600 stridsvogner ved Kursk. Sovjet har ikke oppgitt sine stridsvogns tap, men ledelsen av de sovjetiske avdelingene ba om å bli tilført rundt 1.000 vogner for å erstatte sine tap etter slaget. Det skulle tilsi at om lag to tusen sovjetiske vogner ble slått ut og at halvparten av disse ble reparert etter eller i løpet av slaget. Hvis Tyskland bare tapte 170 tusen mann under slaget ved Kursk og det er her mesteparten av kamphandlingene pågår i perioden, hvorfor oppgir man da offisielt at man tapte rundt en million mann på østfronten i perioden? Hva med tapene til de andre aksemakt landene?

Hvorfor klarte ikke Tyskland i månedene etterpå å forhindre at Sovjet etter slaget ved Kursk rykket så langt fram at de kunne bombe ungarske og rumenske oljefelt?

Det var sovjetiske styrker som kontrollerte alle slagmarkene ved Kursk etter forholdsvis kort tid og dette forklarer noe av den vanskelige situasjonen som aksemaktene kom i etter å ha tapt dette slaget. Både vogner og artilleri ble stående igjen på den opprotete slagmarken, Russisk infanteri sammen med artilleri, mangelen på bergningsvogner og egnede trekkvogner for artilleriet, få broer over elver og grøfter samt gjenværende minefelt gjorde det vanskelig for tyskerne å berge vognene og kanonene, spesielt de tyngre.

Tyskerne var mestre i det å reparere eller ødelegge skadde vogner, som i mye annet. Men å berge de største tyske vognene var svært vanskelig fra en slagmark, man var tvunget til å forlate, pga. disse vognenes store vekt. Dessuten var det å transportere de for reparasjoner lengre bak fronten på jernbanen omstendelig, siden de tyngste vognene måtte skifte belter og løpehjul pga. bredden før de kunne lastes opp.

Tysk befal hadde en tendens til å beholde ødelagte vogner hos egne avdelinger, fordi en tilbakesendelse til fabrikken i Tyskland for reparasjon alltid resulterte i at vognen ble overlatt til andre avdelinger, gjerne nyopprettede avdelinger. Derfor valgte man å flikke på vognene hos egne avdelinger, så når en rask tilbaketrekning var nødvendig, var transportbehovet stort, spesielt fordi jernbanen ofte på det tidspunktet ikke kunne benyttes eller var overbelastet. Dette resulterte derfor ofte i store tap av materiell ved lengre tilbaketrekninger.

En annen uheldig virkning av overføringen av materiell til nye avdelinger var at de var dårligere trent enn de gamle og at de erfarne mannskapene som hadde overlevd tapet av stridsvognene, da måtte settes inn som infanteri.

Et stort antall erobrede stridsvogner ble brukt av tyskerne på fronter hvor man ikke risikerte å møte fiendtlige stridsvogner, som Jugoslavia, Hellas og Albania. Til slike fronter gikk også utdaterte egne vogner. Det ble ikke sett på som fornuftig å bruke sovjetiske vogner mot sovjetiske styrker eller britiske vogner mot britiske styrker, hvis det ikke var for å gjennomføre et kupp eller for rekognosering. Dette skyldes at egne artillerister hadde en lei tendens til å skyte først og stille alle de vanskelige spørsmålene etterpå. Selvsagt gjaldt dette også for motparten.

Kommunistene erobret mange tyske vogner etter Stalingrad. Disse ble stort sett ikke brukt, men man valgte å bygge en type av de om til selvdrevne kanoner, dermed ble de ikke gjenkjent av egne som fiendtlige vogner. Dette gjaldt Panzer III vogner eller selvdrevne kanoner, Stug III, basert på dette skroget.

Fram mot slutten av krigen fikk nå de tyske stridsvognndivisjonene færre og færre stridsvogner, men bemanningen i form av antall soldater ble opprettholdt. Dette gjorde hver enkelt divisjon langt mindre effektiv. Som et eksempel på dette kan jeg nevne den 206. panserbataljon, som ble avgitt for å støtte de to infanteridivisjonene på Contentin-halvøya i Frankrike. Panserbataljonen var oppsatt med følgende franske stridsvogner og bare franske vogner: 20 Hotchkiss H-39, 10 Somua S-35, 2 Renault R-35 og 6 Char B1 bis. Totalt 38 vogner. Det var store forskjeller i topp hastigheten på disse vognene, fra 20 til 45 km/t, hvilket gjorde det svært vanskelig for dem å opptre samlet på en effektiv måte. Ingen av disse vognene hadde noen kanon som kunne slå ut en Sherman stridsvogn fra vanlig stridsavstand.

Infanteristyrkene var ikke noe rikere utstyrt, artilleriet besto av en sammenblanding av tyske, franske, russiske og tsjekkiske kanoner. Kanoner som ikke hadde noen felles ammunisjon eller deler. Resten av utstyret var en lignende blanding. De fleste av de tyske avdelingene, selv elite avdelinger som fallskjermjegerne, hadde knapt med egnede kjøretøy til å transportere fram kanoner og ammunisjonen til disse. Heller ikke disse kjøretøyene var ensartet, men en forvirrende blanding av franske og tyske kjøretøy. Soldatene gikk. Å få samlet avdelingene til slagkraftige enheter når alarmen gikk under landgangen var derfor meget tidkrevende, selv uten de forvirringene og ødeleggelsene som ble skapt av allierte fly, sabotasje, allierte luftlandsatte tropper og franske partisaner.

General Erich Marck ga følgende beskrivelse av avdelingene: «Stillinger uten kanoner, ammunisjonsdepoter uten ammunisjon, minefelt uten miner og et stort antall

menn i uniform, men med knapt noen soldater i blant dem.»

I tillegg til at utstyret var annenrangs, var soldatene også klassifisert som annenrangs. Mange av soldatene i Frankrike var hentet fra nedslitte divisjoner, krigsfanger fra forskjellige leire på østfronten og siden det var en mangel på arbeidere til å bygge stillinger, ble mye av tiden deres brukt til å bygge nye stillinger. Dette sammen med mangelen på bensin og ammunisjon gjorde at treningen til soldatene ble mangelfull. Til tross for dette gjorde avdelingene hard motstand.

Levetid.

Tyske motorer hadde stort sett følgende gjennomsnittlig levetid:

Normal drift: Lastebil motor 36 000 til 42 000 timer eller 180 000 til 210 000 km.
Stridsvogn motor 7 000 timer eller 14 000 km. Motoren i en Tiger I 2000 timer eller 4000 km. Panther 1000 timer.

I ørkenen/østfronten: Lastebil motor 12 000 til 14 000 timer eller 60 000 til 70 000 km. Stridsvogn motor 3 600 timer eller 7 000 km. Motoren i Tiger 1000 timer eller 2.000 km.

Det var ikke uvanlig at stridsvogner med nedslitte eller ubrukelige motorer ble utlevert til avdelingene. Disse ble da brukt som bunkre. Dette var spesielt tilstede på Leningrad fronten og gjaldt i stor grad Panther vogner.

TOTAL TALL.

Hvor mange vogner hadde tyskerne produsert når krigen sluttet? Hvor mange tapte de? Kildene varierer voldsomt.

	Lüdeke	Paul Winter	Wikipedia	Sovjets krav	Guderian østfronten
Pz Kpfw I	2800		2435		
Pz Kpfw II	1900		1850		
Pz Kpfw III	5700		5774		
Pz Kpfw IV	9200		8553		
Pz Kpfw V, Panther	6000		6000		
Pz Kpfw VI	1350		1350		
Pz Kpfw VIB	485		489		
Pz Kpfw 35 (t)	300		434		
Pz Kpfw 38 (t)	1500		1414		
Sum stridsvogner	29235		28299		
Selvd.kanoner					
Panther Panserjager	382		415		
Sd. Kfz. 184, Ferdinand	90		91		
Jakttiger	74		88		
Bison/Grille	370		389		
Panzerjager I	132		202		
Marder I	184		170		
Marder II	235		863		
Marder III	1143		1763		
Stormtiger	18		18		

Stug III	9748		11385		
StuIG 33	24		24		
Stormskyts IV	1500		1139		
Brumbär	300		306		
Panserjager IV	1800		2000		
Hetzer	1500		2827		
Wespe	683		676		
Hummel	666		714		
Nashorn	494		494		
Sum Selvd.kanoner	18229		23564		
Totalt	47464		51863		
Tap		67429		42700	33324
Sum:					

Mange av de selvdrevne kanonene ble laget ved å bygge om eksisterende stridsvogner, dette gjelder for Panserjager I og Marder II. Sikkert også for enkelte eksemplarer av de andre typene. Selvdrevne luftvernskanoner er ikke medtatt, siden de i hovedsak ble laget på eksisterende stridsvogner. Jeg har ikke tatt med de selvdrevne kanonene som ble laget ut fra franske og britiske vogner.

Men her er forskjellene i antallet mindre enn det vi har i tapte vogner, under 10%.

Tap.

Panzer I

1939=140

1940=430

1941=834

1942=100

Totalt: 1.504 tap. Antall produsert: 2.800 Diff.: 1.296. Noen vogner ble brukt i Jugoslavia og i Norge helt til krigens slutt, noen ble brukt til opplæring.

Ingen tap rapportert etter 1942. 130 vogner ble gjort om til selvdrevne kanoner. Men antagelig er tapene vesentlig større enn det som er oppgitt. Differansen var større i mai 1940, 1.700 vogner, enn det den var ved krigens slutt. Så bokføring er ikke noe for det tyske militæret.

Panzer II

1939=83

1940=329

1941=458

1942=352

1943=551

1944=84

Totalt: 1.857 tap. Antall produsert: 1856?

Ingen rapporter etter september 1944. Hvilket stemmer med antall produsert, dog ble det laget en del selvdrevne kanoner basert på vognen. Disse kan derfor ikke være tatt med i antall produsert.

Panzer 35(t)

1939=7

1940=114
1941=28
Totalt: 149 tapt. Antall i tysk tjeneste: 300 Diff.: 151
Ingen rapporter etter juni 1941.

Panzer 38(t)

1939=7
1940=54
1941=796
1942=429
1943=222
1944=0
Totalt: 1.508 tapt. Antall i tysk tjeneste: 1.500. Diff.: -8
Ingen rapporter etter september 1944. Skrogene ble fortsatt produsert, men som selvdrevne kanoner.

Panzer III

1939=26
1940=175
1941=1139
1942=1656
1943=2633
1944=220
Totalt: 5.849 tapt. Antall produsert: 5.700. Diff.: -149
Mener å huske at fabrikken ble bombet i stykker i 1943. Så produksjonen i 1944 må ha skjedd ved å sette sammen det som var igjen av deler.
Ingen rapporter etter desember 1944. Vognene ble fortsatt produsert, men som selvdrevne kanoner basert på Panzer IV skrog?

Panzer IV

1939=19
1940=103
1941=434
1942=480
1943=2396
1944=3103
1945=287
Totalt: 6.822 tapt. Antall produsert: 9.200. Diff.: 2.378
Ingen rapporter etter januar 1945. En del vogner ble bygd om til selvdrevne kanoner og bergningsvogner.

Panzer V Panther

1943=493
1944=2803
1945=252
Totalt: 3.548 tapt. Antall produsert: 6.000 Diff.: 2.452.
Ingen rapporter etter januar 1945. Hvis de fortsatte å tape like mange vogner som i januar i de fire månedene som gjensto, vil de ha tapt rundt 1.100 vogner i 1945.
Tapene var nok vesentlig større, siden de neppe hadde 1.600 slike vogner igjen når krigen sluttet. Frankrike satte opp egne avdelinger med Panther vogner under og etter

krigen. Jeg har lest at franskmennene forsøkte å bruke de, to stykker, mot tyske Tiger vogner med et nedslående resultat.

Panzer VI Tiger

1942=3

1943=291

1944=864

1945=73

Totalt: 1.231 tapt. Antall produsert: 1.350 + 485. Diff.: 604

Ingen rapporter etter januar 1945. Hvis de fortsatte å tape like mange vogner som i januar i de fire månedene som gjensto, vil de ha tapt rundt 300 vogner i 1945. At det var 400 Tiger vogner igjen når krigen sluttet er heller ikke så sannsynlig.

Befspanzers [Med er Bef I. og Bef III]

1939=5

1940=73

1941=126

1942=118

1943=187

1944=107

Totalt: 616 tapt. Ingen rapporter etter september 1944. På det tidspunktet var antagelig samtlige befspanzers borte og befalet hadde gått over til å bruke vanlige stridsvogner eller halvbelter.

Konklusjonen må være at nazistene var dårlige på bokføring.

TRANSPORT.

Tyskland hadde et voksende problem med transport under krigen. De tyske lastebilene var stort sett uegnet for kjøring i terrenget, lite egnet for vedlikehold i felt og generelt for kompliserte og kostbare i produksjon. Løsningen var å rekvirere et stort antall med kjøretøy i de okkuperte landene, hvilket økte problematikken rundt vedlikehold og logistikk, samt å ta i bruk erobrede allierte vogner i et stort antall. De allierte vognene var som regel mer slitesterke enn de tyske og mange av de hadde drift på alle hjul, hvilket bare et fåtall av de tyske hadde.

Den mest benyttede løsningen var jernbanen og hester. Samtlige tyske infanteriavdelinger hadde et stort antall med hestekjøretøy til transport, flere enn andre typer kjøretøy. Også for disse var kulda på østfronten et stort problem og de døde i store antall. En av løsningene ble å bruke lokale hester, riktignok var de som regel mindre og kunne trekke mindre last, men de var nøysomme og hardføre.

Fra 1943 og senere var tyskerne på tilbaketrekning, derfor økte behovet for hester siden det sjelden ble erobret nye vogner og produksjonen i Tyskland og de okkuperte områdene var for liten til å holde tritt med tapene. Dette viser til fulle hvor dårlig ledet den tyske industrien var og hvor store ressurser håpløse prosjekter som V-2 trakk.

SOVJETUNIONEN.

Som for de tyske tapstallene er de sovjetiske vanskelige å få stadfestet. De hadde rundt 25.000 vogner i 1939, før angrepet på Polen, de hadde antagelig noenlunde det samme antallet vogner når krigen sluttet, men disse var da i hovedsak tyngre vogner. De vognene de startet med i 1939 var i hovedsak vogner av typen T-26 og BT-vogner (5 og 7) samt noen få tunge vogner av typen T-28 og T-35.

En av de russiske kildene hevder at de mistet rundt 83.000 stridsvogner i løpet av krigen.

De sovjetiske produksjonstallene ser slik ut:

T-60	6.300 vogner.
T-70	8.200 vogner.
T-34	55.000 vogner.
KV, alle typer	3.500 vogner.
JS-1	100 vogner.
JS-2	3.800 vogner.
Sum:	76.900 vogner.

I tillegg fikk de om lag 10.000 stridsvogner fra Storbritannia og USA.