

SVENSK PANSER.

De to nordiske landene, som hadde egne stridsvogns avdelinger, Finland og Sverige, var også de to landene som bevarte sin selvstendighet gjennom hele den andre verdenskrigen. Ikke fordi de hadde stridsvogner, men fordi de forberedte seg på strid og stridsvognene var et uttrykk for disse forberedelsene. Det var også disse landene som mobiliserte i god tid før de kom i strid. Sverige mobiliserte allerede andre september 1939, m.a.o. etter invasjonen av Polen. Men før det hadde mye skjedd, særlig innen stridsvogner i Sverige.

STARTEN.

Sverige hadde med gru fulgt med det som skjedde under første verdenskrig og skjønte tidlig av stridsvognene vare et nytt og avgjørende våpen på slagmarken.

De første stridsvognene kom til Sverige etter krigen og ble kjøpt fra Tyskland sommeren 1921. De ble kjøpt inn demontert, som jordbruks maskiner, siden Tyskland ikke hadde lov til å ha stridsvogner. Det var ti vogner, hvor LK II var den tyske betegnelsen og fm/22 ble den svenske betegnelsen. Vognene kostet den svenske stat 100 000,- kroner. Den 11 august 1922 bevilget man de nødvendige penger til å drive forsøk med vognene og vognene ble overført til Svea Livgarde ved Stockholm.

Vognene var konstruert av Vollmer og var basert på et bilchassis fra Daimler. De tekniske dataene var som følger: Vekt 9.700 kg, lengde 5.700 mm, bredde 2.050 mm, høyde 2.520 mm, mannskap 2-4 mann, panser 4-14 mm, motor 55 hk Benz m/1910 bensinmotor, fart 16 km/t, bevæpning 1 – 2 maskingevær 6,5 mm.

De forsøkene, som man bedrev med vognene, styrket ikke stridsvognens stilling i det svenske forsvaret, for de tekniske utfordringene med vognene, som f.eks. motorhavari, var mange.

Sommeren 1928 fikk det tyske panservåpenets far, Heinz Guderian, anledning til å kjøre en tysk stridsvogn for første gang, det skjedde da han var på besøk i Sverige. Han berømmet senere den svenske høfligheten og den varme velkomsten han fikk i sine memoarer, men jeg har ikke funnet noe om vognen og hvilket inntrykk den gjorde. Men han var kanskje begeistret for at den hadde radio, dette ble et av kravene til de nye tyske vognene.

Det samme året ble det gjort en del forsøk på å komme ut av dødvannet. Man kjøpte først en fransk vogn, en Renault NC 27. Heller ikke den var uten problemer, både girkasse og clutch ga problemer. Så sendte man en av fm/22 vognene til Nohab i Trollhättan for ombygging. Vognen fikk et nytt navn, m/21-29 og en 85 hk Scania-Vabis bensinmotor av typen 1554 samt en ny girkasse. Man fjernet det ene maskingeværet og toppfarten økte til 18 km/t.

Dette var så vellykket, at Nohab fikk lov til å bygge om enda to vogner, mens det nystartede AB Landsverk i Landskrona også fikk lov til å bygge om to vogner. Landsverk var delvis tyskeid og hadde tyske konstruktører, hensikten var å bygge opp

en kapasitet i Sverige for konstruksjon og produksjon av stridsvogner. M.a.o. en tysk omgåelse av fredsavtalene med de allierte.

Letingen etter panser fortsatte og to britiske vogner ble kjøpt inn. Heller ikke disse fant man var gode nok. Landsverk konstruerte så en stridsvogn, som både hadde hjul og belte drift. Skifte mellom hjul og belte kunne skje mens vognen kjørte. Vognen ble levert i 1935 og testet dette året og det etterfølgende. Men den tekniske utviklingen hadde løpt fra vognen og man hadde nå fått fram fjæring på andre vogner, som gjorde det mulig å kjøre vognene bare på belter uten problemer over lengre distanser og i større hastighet. Vognen ble derfor aldri gjort endelig ferdig. Svenskene kalte vognen for fm/31, hos Landsverk ble vognen kalt L30. Vognen har for øvrig enkelte fellestrekk med den østeriske Panzerspähwagen RK Ausf A. Østerrike lagde to av denne vognen i 1938, det året Tyskland rykket inn i landet.

Den nye vognen, som var uten hjul, hadde mange fellestrekk med fm/31 og fikk betegnelsen m/31, Landsverks betegnelse var L10. Vognen var i grunnen avansert og tre stykker ble bestilt, men man hadde problemer med drivverket og vognene ble lite brukt. Også disse vognene ble levert i 1935.

I mellomtiden fant man en vogn som var både god og rimelig i Tsjekkoslovakia. Vognen var uten kanon, men hadde to maskingevær og prisen gjorde det mulig å få et større antall, slik at man kunne få prøvd ut sin pansertaktikk. De to første vognene ble laget i Tsjekkoslovakia, mens resten, 46 stykker, ble bygd på lisens hos Jungner i Oskarshamn. Vognene fikk en bensinmotor fra Volvo på 85 hk, de ble levert til det svenske forsvaret i 1938 til 1939. Vognene var slitesterke og hadde god framkommelighet i terrenget. For øvrige data se kapitlet Sammenligning. Det eneste, som var uheldig med vognene, var at de var naglet sammen og ikke sveiset, dette kunne få uheldige følger i strid. Ved treff hadde slike nagler en tendens til å løsne og rikosjettere inne i vognen. Løsningen ble ofte valgt da det medførte en senkning av kostnadene kontra sveising av platene, men det ga en høyere vekt enn det en sveising av platene vill gitt. Vognene fikk betegnelsen m/37 av det svenske forsvaret, AH-IV var den tsjekkiske betegnelsen. Samlet sum for vognene var 2,5 millioner svenske kroner.

Samtidig hadde Landsverk laget en ny og bedre vogn tidlig på tretti tallet med betegnelsen L60 og solgt to vogner til Irland, en til Østerrike og en til Ungarn sammen med en produksjons lisens. I Ungarn ble vognen kalt Toldi og Ungarn lagde mer enn 200 slike vogner i løpet av krigen. Det svenske forsvaret bestilte 16 vogner av Landsverk. Vognene hadde torsjonsfjæring, god styring, en god kanon fra Bofors og skroget var sveiset. Det er verdt å merke seg at L60 var den første stridsvognen i verden med torsjonsfjæring. Senere kom både KV-1 og Panzer III med denne løsningen. Vognene fikk betegnelsen m/38 i det svenske forsvaret og de ble levert i løpet av 1939. Se ellers kapitlet Sammenligning.

Det ble også laget en stridsvogn for leveranse først til det svenske forsvaret, så en til Norge. Vognen L120 hadde en rekke svakheter, som svak motor og dårlige bremses. Norge kjøpte ikke flere vogner og den ene vi hadde ble ikke brukt i strid. Hva som skjedde med den når tyskerne overtok den er ikke kjent.

Sammenligning.

Tyskland lagde tre vogner, Panser I, Panser II og Panser III samtidig med svenskene. Disse har mye til felles med de svenske vognene og jeg har tillatt meg å sammenligne vognene.

Forklaring/Navn	Panser I	m/37	Panser II	m/38	Panser III
Stridsvekt i tonn	5,4	4,5	9,5	8,7	22,3
Manskap	2	2	3	3	5
Høyde	1720	1950	2020	2050	2510
Bredde	2060	1850	2280	2075	2950
Lengde	4020	3400	4810	4800	5560
Motor i hk	60	85	140	142	300
Hk/tonn	11,1	18,9	14,7	16,3	13,5
Bevæpn., kanon mm	0	0	20	37	37
Antall mg.	2	2	1	2	2-3
Hastighet i km/t	37	60	40	46	40
Pansring i mm	6-13	6-15	5-30	6-15	15

Jeg har her brukt den tidligste versjonen av Panser III i sammenligningen, fordi den var ferdig samtidig med de svenske vognene i listen. Dog vil vekten og antall hestekrefter pr. tonn på den tyske vognen antagelig være feil, da jeg har hentet vekten fra senere vogner. Følgende likheter i tenkemåte var tilstede rundt form og utrustning blant de svenske og de tysk bygde vognene: Sveiset skrog, radio, stort tårn med plass til flere. De svenske vognene var generelt høyere og smalere enn de tilsvarende tyske med mer motorkraft pr. tonn, men med dårligere pansring

Så svenskene var langt fremme med sine vogner, så kan selvfølgelig spørsmålet bli om det skyldes den svenske eller den tyske medvirkningen. Med radio hadde i alle fall alle de vognene som var i svensk tjeneste og Sverige hadde flere fabrikker som kunne lage vogner, Nohab, Junker og Landsverk. Senere kom andre fabrikker til, men jeg synes det kan se ut som om svenskene fikk laget bedre vogner enn tyskerne, når vi sammenligner vektclassene i denne tidlige fasen. I hovedsak var de svenske vognene mer mobile, selv om de til en viss grad var dårligere pansret. Etter hvert som krigen gikk, sakk de svenske vognene akterut når det gjaldt pansring og kanon eller rettere størrelsen på vognene.

Senere lagde svenskene andre vogner, både bygd på lisens og egen utviklede. Forunderlig nok hadde Bofors problemer med å levere kanonene i rett tid på noen av de senere vognene. Årsaken er antagelig at det var mange som ville ha deres kanoner og at produksjonen ikke hang med.

FORTSETTELSEN.

Sverige hadde helt klart fått en god start på sin stridsvogns konstruksjon, men å ha litt over femti vogner var helt klart for lite, så man bestilte flere vogner, tjue stykker i første omgang.

Den neste vognen fikk betegnelsen m/39 og var på de fleste områder identisk med m/38. Det synligste avviket var tårnet som fikk en helt annen utseende ved at to maskingevær ble plassert på tårnets høyre side og kanonen til venstre med et eget våpenskjold. Vognen ble forberedt for tilleggs pansring, denne pansringen skulle monteres ved strid og kun da, av hensyn til den økte belastningene på drivverk og fjæring. Nå fikk vognene spak styring istedenfor ratt. Pga. den tidligere omtalte forsinkelsen med kanoner fra Bofors ble vognene forsinket et halvt år og ble først levert på våren 1941.

Imens gikk krigen sin gang utenfor de svenske grensene og en bestilling på 90 tsjekkiske vogner ble ikke levert, da tyskerne ville bruke de selv. Så da var det ikke noe annet å gjøre enn å lage de nye vognene i Sverige. Den nye vognen m/40 L, L for Landsverk, var igjen lik de to foregående, men siden man antok at man heller ikke ville få de tyske girkassene, FAK, til vognene, tok man i bruk en svensk automatisk girkasse, Lysholm-Smith, som tidligere hadde vært brukt i busser. Dette var den første stridsvognen i verden som hadde en automatisk girkasse. Utover dette var vognen grovt sett lik m/39 med panserforsterkning og det hele. Landsverk fikk en bestilling på 100 stykker. Siste vogn ble levert i mars 1942. Igjen skyldes forsinkelsen kanonen, men også at den avanserte girkassen ble forsinket.

Deretter ble det en ny runde med bestilling av stridsvogner, men nå ble produksjonen fordelt på flere produsenter. Den viktigste endringen nå var at tilleggspanseret ikke skulle etter monteres, men var en integrert del av vognene fra starten av. Dette medførte at man brukte en sterkere motor og fjæring. 202 vogner ble bestilt, 80 skulle produseres av Karlstad Mekaniska, typebetegnelsen ble derfor m/40 K og 122 av typen m/41, se neste avsnitt, skulle produseres av Scania-Vabis. Nå fikk man kjøpt inn tilstrekkelig med FAK-girkasser og siden man hadde hatt en del problemer med automatkassene valgte man å bruke de manuelle tyske kassene. Sverige hadde dermed fått to nye produsenter av stridsvogner. Men igjen hadde man problemer med leveransene og siste vogn ble ikke levert før i september 1944. På dette tidspunkt var den tyske trusselen mot Sverige nærmeste borte, men den gamle fienden Russland hadde rykket nærmere.

Vognene, som Scania-Vabis skulle produsere, m/41, var en tsjekkisk vogn produsert på lisens. De første 116 vognene produseres i tidsrommet desember 1942 til august 1943. At vognene var boltet sammen forenklet produksjonen. Motoren var den samme som m/40 L, Scania-Vabis 1664 motor og kanonen var fortsatt Bofors 37 mm. Vognene hadde fire store løpehjul på hver side med bladfjærer. Vognen er ellers kjent som panser 38(t) i den tyske hæren. Vognene var lette å kjøre og hadde god framkommelighet i terrenget. I juni 1942 kom det ytterligere en bestilling på 122 vogner. Denne fikk et sterkere panser i front, en ny motor, Scantias L-603 på 160 hk. I tillegg ble lengden på vognen økt med 65 mm. Denne økningen i vognlengden gjorde at avstanden mellom andre og tredje løpehjul økte. Hvilket i praksis er den eneste lett synlige forskjellen mellom vognene. Vognen fikk tilleggsbetegnelsen SII og den tidligere versjonen fikk betegnelsen SI i tillegg. Så vognene hadde den offisielle

betegnelsen strv m/41 SI og strv m/41 SII. I Juni 1942 hadde man sluttet å produsere vognen i Tsjekkoslovakia. Men skroget og hjuloppheng ble brukt videre i forskjellige selvdrevne kanoner av tyskerne, den mest vellykkede var uten tvil Hetzer. Sveits brukte denne vognen med betegnelsen G13 helt fram til 1970.

Sverige valgte også å bruke noen av skrogene, de siste 16, til å lage selvdrevne kanoner. Disse ble kalt sav m/43 og var først utstyrt med en 75 mm kanon, senere en 105 mm kanon. Antall vogner av denne typen varierer i mine kilder mellom 16 og 36. Alle m/41 vognen ble for øvrig ombygd på slutten av 50 tallet til pansrede personell kjøretøy av typen Pbv 301.

Man kan uten tvil konkludere med at denne tsjekkiske konstruksjonen var vellykket. Uten i den store, stygge verden ble stridsvognene hele tiden tynge og større. Skulle Sverige ha en vogn som hadde en rimelig sjanse mot utenlandske vogner, måtte de i det minste ha en vogn med en god høyhastighets kanon på 75 mm eller bedre og sterk pansring. Landsverk hadde allerede konstruert en slik vogn for Ungarn, kalt Lago. I november 1941 bestilte Sverige hundre vogner av Landsverk. En forsterket vogn som var en bredere og lengre versjon av Lago med en 75mm kanon. Vognen fikk betegnelsen m/42. Så ble det tilleggs betegnelser, for motor og girkasse var det forskjellig løsninger på.

Markeringene ble som følger:

T for to motorer, Scania-Vabis L603 på 160hk hver.

E for en motor, Volvo A8B, på 410 eller 380 hk.

H for hydraulisk girkasse.

M for elektromagnetisk girkasse.

De hundre første var av typen m/42 TM, m.a.o. to motorer og elektromagnetisk girkasse. Så bestilte man 60 vogner av Volvo i januar 1942. 55 av typen m/42 TH og 5 av typen m/42 EH. I juni 1942 bestilte man 70 m/42 TH og 10 m/42 EH fra Landsverk samt 42 m/42 EH fra Volvo. De første vognene ble levert i april 1943 og de siste i januar 1945.

Ti tonns svensk konstruerte vogner.

Forklaring/Navn	m/38	m/39	m/40 L	m/40 K
Stridsvekt i tonn	8,7	8,7/9	9,11	10,9
Besetning	3	3	3	3
Høyde	2050	2050	2050	2125
Bredde	2075	2075	2075	2080
Lengde	4800	4800	4900	4970
Motor i hk	142	142	142	160
Hk/tonn	16,3	15,8	15,6	14,7
Bevæpn., kanon mm	37	37	37	37
Antall mg.	2	2	2	2
Hastighet i km/t	46	46	45	45
Pansring i mm	6-15	6-15/50	4-50	4-50
Antall produsert	16	20	100	80

I alt 216 vogner.

Ti tonns tsjekkisk konstruerte vogner.

Forklaring/Navn	38(t)	m/41 SI	m/41 SII
Stridsvekt i tonn	10,5	10,5	11
Besetning	4	4	4
Høyde	2350	2350	2350
Bredde	2250	2140	2140
Lengde	4650	4540	4605
Motor i hk	125	142	160
Hk/tonn	11,9	13,5	14,5
Bevæpn., kanon mm	37	37	37
Antall mg.	2	2	2
Hastighet i km/t	42	48	48
Pansring i mm	15-25	8-25	8-50
Antall produsert	1500	116	106

I alt 222 svensk produserte vogner. De svenske vognene var smalere og kortere, hadde mindre pansring og en bedre motor enn de opprinnelige vognene.

Tjue tonns svensk konstruerte vogner.

Forklaring/Navn	m/42 TM	m/42 TH	m/42 EH
Stridsvekt i tonn	22,5	22,5	22,5
Besetning	4	4	4
Høyde	2585	2585	2585
Bredde	2340	2340	2340
Lengde	6215	6215	6215
Motor i hk	320	320	410
Hk/tonn	14,2	14,2	18,2
Bevæpn., kanon mm	75	75	75
Antall mg.	8	8	8
Hastighet i km/t	42	42	42
Pansring i mm	9-55	9-55	9-55
Antall produsert	100	125	57

I alt 282 vogner.

Så i alt lagde Sverige 720 stridsvogner under krigen. Vogner som gjennomgående var av høy kvalitet og moderne. Det Sverige manglet var stridsvogner av den helt tunge typen. De hadde heller ikke selvgående kanoner med en grov høyhastighetskanon.

Etter krigen ble noen av de tsjekkisk konstruerte vognene bygd om til pansrede personell vogner, vognene fikk dermed en meget lang levetid i Sverige. Ombygging av vognene til ppk-er var for øvrig en ide som tyskerne også hadde i krigens siste måneder.