

TYSKE SELVDREVNE KANONER

De viktigste slike listet

Av Per Oscar Brandvoll

Publisert 08.03.2021

På www.krigenalletapte.site

OVERSIKT

TYSKE SELVDREVNE KANONER.	2
37 MM PAK.....	3
45 MM PAK 184 (r).	3
47 MM.	3
75 MM.	4
76,2 MM.	7
88 MM.	7
105 MM.	9
128 MM.	10
150 MM.	10
380 MM.	11
540/600 MM.	11
KOMMENTARER.	12

TYSKE SELVDREVNE KANONER.

Tyskland hadde et utall med forskjellige selvdrevne kanoner under andre verdenskrig. Det var nær sagt ikke det kjøretøyet, de ikke monterte en kanon på. Dette skyldes at den tyske industrien ikke klarte å holde tritt med de kravene til våpenleveranser, som den tyske hæren kom med.

Det må dreie seg om mer enn hundre forskjellige varianter og man kan ikke annet enn beundre de, som skulle holde styr på alt dette og sørge for at kjøretøyene fikk riktige deler ute i felten, for ikke å snakke om å sørge for en god utdanning på vogn og utstyr. Jeg har valgt å begynne med kalibret på kanonen de hadde og under hvert kaliber liste opp de forskjellige modellene, som jeg har klart å finne en beskrivelse av, i mangel av noen bedre og enklere tilnærming.

Grunnene til at man valgte å montere en kanon på et kjøretøy var i første rekke det at kanonen da var raskere skuddklare, kunne komme raskere vekk og at den samlede vekten ble redusert kontra det å trekke kanonen. Men samme kanon og kjøretøy kunne ofte bli brukt både trukket og montert, for trukne kanoner var lettere å skjule og trekkvognen eller hestene kunne plasseres i en mindre utsatt posisjon. Andelen hestetrukne kjøretøy økte sterkt mot slutten av krigen. Bruken av hester var framtvunget av mangelen på motorkjøretøy. Mangelen på motorkjøretøy skyldes at det var ingen nye okkupasjoner, at de brøt sammen fort, at det var lite med drivstoff og en liten produksjon av nye kjøretøy.

Jeg har ikke nevnt luftverns kjøretøy i denne oppstillingen, det får komme ved en senere anledning, antallet er høyt nok som det er. Luftvern kjøretøyene ble selvsagt også brukt mot fiendtlige kjøretøy og infanteri.

37 MM PAK.

Dette var standard panservern kanonen i den tyske hæren i de første krigsårene, men tyskerne brukte både tsjekkiske, franske og svenske kanoner i dette kalibret. Den tyske kanonen var velegnet til formålet ved at den var lav, var lett å flytte på og kunne slå ut de fleste fiendtlige vogner, fram til den ble stilt ovenfor de sovjetiske T-34 og KV vognene samt tyngre vest-allierte kjøretøy, som Char 1B og Matilda. Noe over fjorten tusen kanoner ble lagd.

BREN GUN CARRIER.

Tyskland fikk tak i en god del slike britiske vogner og fant det helt naturlig å montere kanonen på dem. Jeg kan ikke si noe om hvor god eller hvor dårlig konstruksjonen var, men ut fra bilder og tegninger virker det som kanonen er plassert litt høyt oppe og derved utsatt både for å bli oppdaget og for fiendtlig ild i tillegg til at den kanskje veltet lett.

OPEL BLITZ.

I mangel av noe bedre ble en del av disse kanonene montert oppe på lastebilen. Både PAK og luftvernkanoner ble brukt. Igjen en alt for høy silhuett og i tillegg manglende pansring.

RENAULT UE CHENILETTE.

Denne franske beltevognen var opprinnelig laget for å frakte fram forsyninger til fronten. Tyskerne brukte vognen både til å trekke denne kanonen samt at andre våpen og kanonen ble montert på den. Vognen hadde en 38 hk Renault motor og omtrent 1.200 vogner ble tatt i bruk av tyskerne.

SD.KFZ.251/10.

Denne tyske halvbelte vognen var nok den vognen som fikk montert de fleste av disse kanonene. Da kanonmannskapet satt noe utsatt til, ble det etter hvert montert skjold også langs sidene på kanonen. Samtidig ble høyden på kanonens våpenskjold i front redusert. På andre vogner ble våpenskjoldene fjernet helt for å lette vekten. Det var antagelig mannskapene selv eller deres befal, som sto for disse valgene.

45 MM PAK 184 (r).

Dette var standard panservern kanonen i den sovjetiske hæren i de første krigsårene. Erobrede kanoner ble i hovedsak brukt av tyskerne som en trukket kanon, men noen fant også veien til forskjellige kjøretøy.

47 MM.

Det var flere forskjellige kanoner i dette kalibret, som ble brukt. Tyskland lagde selv ikke noen kanoner i dette kalibret, men tsjekkiske, franske og italienske/østeriske (samme kanon) kanoner ble brukt.

PANSERJÄGER I.

Dette var den tsjekkiske kanonen plassert oppe på en Panzer I uten tårn. Antagelig var dette tyskerne første forsøk på å lage en panserjeger. Men kanonen viste seg fort å være for dårlig for Østfronten. Kanonen fikk i denne plasseringen også panserplater på sidene.

RENAULT R-35 og HOTCHKISS H-39.

Dette var igjen den tsjekkiske kanonen, men nå montert på franske stridsvogner uten tårn. Som for den tyske versjonen, fikk også disse montert plater på sidene. Felles for alle vognene, både tyske og franske, er at de er noe høye og derved vanskelige å gjemme bort. H-39 var antagelig den beste av alle tre vognene, takket være en sterkere motor og bedre framkommelighet i terrenget.

SAHARIAN.

Dette var en åpen, upansret, lett og lav italiensk bil med en motor på 100 hk og fire hjul. Vognen ble brukt av både italienerne og tyskerne. Dette oppklaringskjøretøyet var godt, men dyrt å produsere. Her plasserte italienerne sin kanon. Vognen, med og uten kanonen, ble brukt både i Afrika, i Italia og på Østfronten. Tyskerne overtok etter hvert både kanoner og vogner.

75 MM.

Dette kalibret ble mye brukt og det var mange forskjellige løpslengder og kanoner. I noen tilfeller ble sovjetiske 76,2 mm kanoner bygget om til 75 mm for å kunne bruke tysk ammunisjon. I tillegg hadde tyskerne anledning til å bruke flere forskjellige typer av franske kanoner i dette kalibret, også noen av disse ble ombygd. Senere ble også italienske kanoner brukt.

CARRO SEMOVENTE M 40 DA 75/18 og 75/34.

Tallet 75 henviser til kalibret på kanonen, tallet deretter lengden på løpet i forhold til kalibret. Carro Semovente M 40 DA er navnet på beltevognen. Dette var en italiensk selvdreven kanon, som tyskerne først og fremst overtok da Italia kapitulerte, men tyskerne fortsatte også produksjonen i Italia. Kanonen var plassert nede i skroget og motoren var bak. Kanonen ble langt bedre i kamp mot stridsvogner når den fikk et lengre løp, noe som ga større utgangshastighet på prosjektilet. Totalt brukte tyskerne flere hundre av vognene. Vognen største fordel var at den var lav og derved lett å skjule.

Vognen var en av få italienske vogner med en akseptabel kanon. Den var utrustet med en god dieselmotor og ble brukt både i Afrika av italienerne og i Italia av både tyskere og italienske fasister. Vognen var bare lett pansret. Noen av disse vognene ble også brukt i Jugoslavia av tyskerne, enten fordi de ble tatt av tyskerne når Italia kapitulerte eller fordi de kom ditt etter Italias kapitulasjon. De jugoslaviske partisanene var også brukere av vognen.

[LORRAINE 37 L.](#)

Denne franske vognen var opprinnelig laget for å frakte fram forsyninger på samme måte som Renault UE Chenillette og var ment som en erstatning for denne, men begge vogntyper var i bruk da Frankrike ble okkupert. Vognen veidde over det dobbelte av Renault vognen med sine 5,7 tonn, den hadde et stort flatt lasterom bak, motoren i midten og mannskapet i front. Totalt var over 400 lagd før okkupasjonen, rundt 300 av disse ble konvertert av tyskerne til selvdrevne kanoner. Det fantes en egen pansret tilhenger til vognen. Vognen var solid og ble også brukt med tyngre våpen som haubitser på 105 mm og 150 mm i tillegg til 75 mm Pak 40/1. Vognen ble kalt Marder I med 75 mm kanonen og omlag 180 vogner ble utrustet med denne. Vognene ble utelukkende brukt i Frankrike.

Vognen var bare lett pansret, 6 til 12 mm.

[SD.KFZ.233/3.](#)

En kortløpet versjon av den tyske kanonen ble plasserte i en åtte hjuls panserbil av typen SdKfz 233 fra Bussing-NAG etter å ha fjernet tårnet.

Disse vognene hadde vi noen av i Norge, men de ble fortløpende erstattet av SdKfz 234 (se under) etter hvert som de gikk tapt.

[SD.KFZ.234/3 og -/4.](#)

Her tok man igjen kanonen og plasserte den ned i en åtte hjuls panserbil. Denne gang av typen SdKfz 234 etter å ha fjernet tårnet. Både 75 mm KwK 51 L/24 i -/3 vognen og Pak 40 antitank kanoner i -/4 vognen ble brukt. Tyskerne hadde rikelig med L/24 kanoner på dette tidspunktet, etter å ha erstatter disse kortløpte kanonene med høy hastighets kanoner på Panser IV stridsvognene.

Dette var en rimelig måte å gi de andre oppklaringsvognene tung støtte på. Vognen var regnet som vesentlig bedre enn -233, spesielt aksjonsradiusen var kraftig forbedret.

[SD.KFZ.251/9.](#)

En kortløpet versjon av kanonen, Stuk 37, ble plasserte i denne halvbeltevognen. Tyskerne hadde et stort antall av halvbeltevogner og mange forskjellige versjoner med varierende utrustning.

[PAK 40/1 auf RSO\(Sf1\).](#)

Dette var opprinnelig en upansret beltetraktor som fikk en panservernkanon med en dreieskive bak på planet. Kanonen ble skjult under en presenning. Jeg vil tro at dette var en skyt og stikk konfigurasjon, men beltetraktoren var vel neppe rask nok til at dette ble vellykket. Litt over 80 ble laget. Vognen ble brukt på østfronten.

[SD.KFZ.138/ SD.KFZ.139/MARDER III.](#)

Her brukte man skroget til den tsjekkiske stridsvognen T38. Flere forskjellige versjoner ble laget. På de siste versjonene, -139, var motoren flyttet framover slik at det ble plass til kanon med mannskaper bak på vogna, dette ga en god vektfordeling. På alle versjoner var det også våpenskjold

langs siden, mens vogna var åpen i toppen og bakfra. Vognen var sårbar pga. av den tynne pansringen, men hadde en god kanon. Vognene ble både utrustet med den sovjetiske 76,2 mm kanonen, den ombygde sovjetiske kanonen til 75 mm og den tyske 75 mm Pak 40 kanonen. Senere versjoner fikk en lavere silhuett, panser bak og tykkere pansring. Vognene var i tillegg utrustet med et maskingevær. Totalt ble det laget et par tusen av vognene. Vognene ble brukt på alle frontavsnitt.

[PANSERJAGER 38\(T\) HETZER.](#)

Dette var den beste panserjageren basert på understellet til den tsjekkiske T38. Det pansrede skroget var en ny konstruksjon, som var skrånet på alle sider, noe som ga en bra motstand mot gjennomtrenging av fiendtlig ild. I tillegg var pansret sterkest i fronten og rundt kanonen. Vognen hadde en fjernstyrt mitraljøse mot infanteri, montert på toppen. Under krigen ble vognen brukt av både den tyske og den ungarske hæren. Rundt femten hundre ble bygget av denne vellykkede konstruksjonen, alle i Tsjekkoslovakia. Produksjonen fortsatte etter krigen og vognen ble da brukt av den tsjekkiske og av den sveitsiske hæren.

Det mest bemerkelsesverdige ved konstruksjonen, ved siden av det godt skrånede panseret, var plasseringen av kanonen til høyre i skroget.

Betjeningen hadde en utmerket vogn, men svært liten plass inne i vognen. Av denne grunnen ble vognen aldri populær hos mannskapene.

To dusin T38 ble kjøpt av Sveits under krigen, men jeg har ikke klart å finne utrustningen, antagelig fikk de en sveitsisk kanon. De fikk typebetegnelsen LTH.

[STORMSKYTS SD.KFZ.142 eller STUG III.](#)

Vognen var basert på Panser III skrog. Kanonen ble plassert lavt for å gi minimal høyde på vognen. Dette var en meget vellykket konstruksjon og kom i en rekke versjoner. De første versjonene hadde en kort versjon av kanonen, disse kom allerede i 1939, og var tiltenkt som infanteristøtte.

Senere versjoner fikk en høyhastighets kanon med et lengre løp og det viste seg raskt at man hadde fått en utmerket panserjeger. Man fortsatte produksjonen av denne lenge etter at man hadde sluttet å produsere Panser III stridsvognene og nye versjoner fikk en bedre pansring, bedre utforming og bedre utstyr. Vognen var lav og rimelig godt pansret. Både Tyskland, Finland, andre allierte med Tyskland, men også Sovjet brukte vognen. Totalt ble det laget om lag ni tusen vogner.

De sovjetiske styrkene bygde om vogner, som de hadde erobret, både Stug III og Panzer III til å bruke deres egen 76,2 mm kanon. Mer enn 200 slike vogner ble bygd/ombygd av Sovjet, tallene varierer voldsomt etter hvilke kilder man bruker. De fikk betegnelsen SU-76i og hadde en sovjetiske 76,2 mm.

[STORMSKYTS IV SD.KFZ.163.](#)

Vognen var basert på å ta overdelen fra en Stug III og plassere dette på understellet til en Panser IV. Man fikk dermed Stug IV. Dette ble også en vellykket løsning og den var framtvunget av at fabrikken for produksjon av understellet til Stug III var bombet sønder og sammen. Mer enn tusen vogner ble laget. Noen ble også laget med basis i ødelagte Panser IV.

PANSERJAGER IV SD.KFZ.162.

Vognen var basert på understellet fra en Panzer IV. På dette plasserte man en lav og skrånet, pansret overbygging. Kanonen ble etter hvert den samme som på Panteren, med et langt løp og en høyhastighets kanon. Det lange løpet og den tunge pansringen i fronten gjorde at vognen ble svært tung i fronten og derved vanskelig å styre. Vognen fikk derfor en noe vraltende frammarsj, som igjen ga vognen økenavnet «Guderian anda». Dette til tross for at Guderian var motstander av å lage vogner, han mente man skulle konsentrere seg om å lage stridsvogner Panzer IV og Stug III/IV. Nesten to tusen stykker av vogner ble laget. Etter krigen ble vognen brukt av Romania og Syria.

76,2 MM.

Dette var en sovjetisk kanon, som Tyskland erobret mange av i det første krigsåret. Den var på mange måter en bedre kanon enn den tyske 75 mm.

DIANA, SDKFZ 6/3.

Bak på en Bussing-NAG fem tonns halvbelte monterte man en høy og stor pansret kasse med kanonen. Jeg tror ikke det ble laget mange av oppsettet, for både høyde og vekt tilsier at dette ikke var en god løsning. Ti eller ni ble brukt av Rommels styrker i Afrika. Jeg har ikke klart å finne ut om den var i bruk andre steder.

SD.KFZ.131 MARDER II.

Utgangspunktet var her Panzer II vogner uten tårn. På disse plasserte man den sovjetiske kanonen. Kanonen var bra, men vognen var høy og beskyttelsen for mannskapet var dårlig.

88 MM.

Den kanonen var den de allierte fryktet mest og den ble brukt i flere forskjellige vogner. Kalibret ble brukt i flere forskjellige kanoner, også luftvernkanoner. Jeg har valgt å ikke skille de fra hverandre, da soldatene på den andre siden brukte samme betegnelse på alle typene, 88, gjerne sammen med en rekke bannord.

NESEHORN SD.KFZ.164.

Dette er ikke, til tross for navnet, en godt pansret panserjeger, snarere en lett pansret vogn som var best tjent med å holde litt avstand fra fronten, men takket være en utmerket Pak 43 kanon oppnådde den gode resultater, når den i tillegg holdt seg skjult. En avlang kasse ble montert på understellet til en Panzer IV, som for Sd. Kfz. 165. Kassen var åpen oppe og pansringen var langt fra god. Mindre enn fem hundre vogner ble laget.

JAGDPANTER SD.KFZ.173.

Dette var, som navnet sier, en ombygd Panter uten tårn, men med en 88 mm kanon bak en skrånstilt front. Dette ga et meget vellykket kjøretøy, som kunne slå ut alle allierte stridsvogner. Vognen var mobil og godt pansret. Men som for alle Pantere var levetiden på motoren kort. Vognen måtte grov innstilles mot målet ved å bevege hele vognen, for kanonen hadde små innstillings muligheter. Vognen var populær blant besetningene. Det ble laget 382 vogner. Vekten var på 46 tonn, et halvt tonn mer enn den opprinnelige stridsvognen, dette til tross for tynnere panser.

FERDINAND eller ELEFANT, SD.KFZ.184.

Mange i Tyskland mente at Ferdinand Porsche var et geni. En oppfatning han også delte. Så når Tyskland skulle ha en ny tung stridsvogn, kalt Tiger, Panzer VI eller Sd.Kfz.181, lagde Krupp, som Porsche jobbet hos, 100 skrog med det han regnet med ville være den vinnende konstruksjonen. Det kom derfor noe overraskende på ham at den tyske hæren valgte konkurrenten Henschel sin konstruksjon. Den viktigste grunnen til dette var at vognen til Krupp knapt klarte å bevege på seg under demonstrasjonen.

Tårnet var da allerede designet av Krupp og godkjent. Så da satt den gode Porsche igjen med 100 skrog uten tårn og uten en avtale om salg. Valget var enkelt, han modifiserte skroget og lagde en selvdreven kanon. Den tyngste som til da hadde blitt laget med sine gode 65 tonn og i tillegg kraftig undermotorisert. Genier er ikke alltid villige til å forkaste egne dårlige ideer og Ferdinand, det ble også navnet på vognen, hadde lagt sin elsk på å bruke elektriske motorer i tyngre kjøretøy. Han var også tilhenger av luftkjølte motorer, hvilket alle som husker Bobla kan nikke gjenkjennende til. Når det gjaldt luftkjølingen, så gikk dette ikke så bra denne gangen, så Porsche motorene ble byttet ut med to vannkjølte Maybach motorer på 296 hester hver. Disse to var koblet sammen med en generator, som igjen leverte strøm til to elektromotorer, som igjen drev hvert sitt belte.

Dette ga et stort bensinforbruk, 91 liter/10 km i terrenget, og lav hastighet, rundt 10 km/time, i tillegg til store vedlikeholds problemer. Vognen var knapt nok mobil, men velegnet til å slå ut fiendtlige stridsvogner på lang avstand, takket være sin 88 mm panservernkanon 43/2 fra Krupp. Men den var uten maskingevær eller andre våpen for å stoppe infanterister.

Hva gjør man når man har nitti mobile bunkere sommeren 1943? Man sender de inn mot noen av de best forsvarte sovjetiske stillingene, det omfattende sovjetiske forsvarsverket rundt Kursk. Her skulle bunkerne sammen med Tiger stridsvogner være spydspissene i angrepet, forsere skyttergraver og minefelt, samtidig som de nedkjempet fiendtlig artilleri og stridsvogner. De andre lettere vognene var tenkt beskyttet av de tunge på flankene og i fronten. Bunkerne var solide og kom langt framover, men minefelt, antitankrifler og godt gjemte antitankkanoner stoppet den andre, lettere delene av panserstyrken. Det tyske infanteriet ble stoppet av bombekastere, artilleri, maskingevær og miner. Dermed ble enkelte Ferdinand vogner alene mot det sovjetiske infanteriet, som fort lærte hvor sårbar vognen var mot infanteri. Brannflasker og flammekastere ble brukt mot alle åpninger, miner ble lagt under beltene, sprengladninger ble brukt på toppen.

Tysk infanteri prøvde så godt de kunne å komme de tunge vognene til unnsetning, men tapene deres var meget store.

Man brukte dager på å forsere den første sovjetiske forsvarslinjen, bare for å oppdage at det var flere linjer og stadig flere minefelt. Minefeltene var lagt slik at vognene ble tvunget ut til de posisjonene, hvor det var flest godt plasserte antitankkanoner. De tyske pionerne, som hadde som oppgave å fjerne minene, ble lette mål for sovjetiske skarpskyttere og maskingevær.

Nettene ble brukt av de sovjetiske styrkene til å lage nye forsvarsverker og av de tyske til å fjerne miner og reparere vogner. De vognene, som ikke lot seg reparere der og da, ble tauet tilbake. Det var ingen enkel oppgave. Tyskerne hadde utviklet egne bergningsvogner basert på Panser IV og en av disse klarte å trekke vekk en Panser IV, men for å trekke vekk en Tiger trengtes tre vogner og til en Ferdinand hele fem vogner.

Det å redde ut de tyske stridsvognene kunne skje så lenge tyskerne kontrollerte det slagfeltet de sto i, men etter en uke hadde kraften gått ut av det tyske angrepet og de sovjetiske motangrepene begynte. Dette var starten på en tilbaketrekning, som fortsatte helt til Berlin, avbrutt med jevne mellomrom av nødvendige sovjetiske hvilepauser til etterforsyning og danning av nye forsyningslinjer.

Om lag femti Ferdinand vogner overlevde slaget ved Kursk og ble sendt tilbake til Tyskland for reparasjon og modifisering. De fikk et maskingevær i fronten for å holde fiendens infanteri borte, noe hadde man lært, tykkere panser og bredere belter. I tillegg fikk de Zimmerit pasta smurt over vognen for å stoppe magnetiske ladninger og en ny kuppel for vognkommandøren, som ga ham et synsfelt hele sirkelen rundt. Dermed økte vekten av vognen til 70 tonn og vognen ble nå kalt Elefant. Driftssikkerhet og framkommelighet ble ikke forbedret ved disse endringene.

Den ble nå ikke lengre forsøkt brukt som en gjennombrudds vogn, men satt inn i Italia i 1944 for å forsvare viktige punkter. Problemet var italienske broer og veier sammen med vognens lengde, nesten syv meter, og dens tyngde. I tillegg brøt vognene hyppig sammen og det var vanskelig å finne deler til dem. De deltok også i enkelte forsvarsstrider på østfronten i 1945 og problemene der var hele tiden de samme som i Italia. Men i 1944 og -45 ble vognen nå brukt til det den var velegnet til, å slå ut fiendtlige vogner på lang avstand, og til dette var den meget god.

105 MM.

Haubitsen var et godt våpen, som også ble brukt etter krigen, bl.a. av Sverige.

VEPS SD.KFZ. 124.

En stor kasse med kanonen ble plassert bak på understellet til en Panser II. Både nye understell og understell fra ødelagte Panser II vogner ble brukt. Kassen var tynt pansret og åpen på toppen. Siden vognen brakte med seg en begrenset mengde med skudd, 40 stykker, ble det laget tilsvarende kjøretøyer uten kanon for å frakte fram ammunisjon. Det ble samlet laget mer enn åtte hundre av kanon og transport versjonen.

STORMHAUBITZ 42.

Dette var en Stug III hvor 75 mm kanonen var erstattet med en haubits. Det ble laget mer enn elleve hundre av denne versjonen.

FRANSKE VOGNER.

En rekke franske stridsvogn skrog fikk montert haubitsen. Av disse var 18 stykker Lorraine Schlepper, 48 Hotchkiss H-39, 24 FCM stridsvogner, noen få Char B1 og Char B2. Ingen av disse ble brukt utenfor Frankrike. Alle var de høye og lette å oppdage.

128 MM.

Kanonen, Pak 44/L55, var en tung antitank kanon. I tillegg til vognen under ble det laget to prototyper basert på andre understell.

JAGDTIGER SD.KFZ. 186.

Dette var et monster, selv til en Tiger II å være. Kanonen ble plassert i en stålkasse, der hvor tårnet normalt ville være på vognen. Kanonen kunne trenge igjennom 17 cm med panserstål selv på tre kilometers avstand. Jeg kan ikke se at det er noen vest-allierte vogner, hvor en slik ytelse var nødvendig, men den ble brukt også på dette frontavsnittet. Den var tenkt brukt som en panserjeger, men vekt, 72 tonn, og manglende mobilitet gjorde den lite egnet. Det ble igjen en Tiger, som var best egnet som bunker for infanteristøtte. Vognen hadde 25 cm med panser i fronten, men bare 8 cm på sidene. Så det var mulig å slå den ut ved å komme rundt eller bak. Imidlertid ble de fleste vognene et offer for sitt eget drivverk og sin store tørst, så uten merker fra fiendens våpen ble de stående igjen, når tyskerne trakk seg tilbake. Noe over sytti vogner ble laget.

150 MM.

Her var både haubitser og kanoner brukt. Kanonen, sIG 33 eller StuH 43, var en tung kanon for infanteristøtte. Haubitsen var en 150mm sFH 18 L/30.

PANSER I/sIG 33.

Dette var en av de første tyske selvdrevne kanoner. Hjul, lavett og kanon ble plassert bak et våpenskjold med tre sider oppe på en Panzer I uten tårn. Det hele ble en meget høy og for motoren en for tung vogn.

BISON GW.38(t) SD.KFZ. 138/1.

En vellykket konstruksjon med kanonen basert på den tsjekkiske T38. Det fantes i to versjoner, en modell H med motoren bak og en modell M med motoren i midten. Totalt ble det laget mer enn 300 vogner. Vognen gikk også under navnet Grille.

PANSER II/sIG 33.

Dette var bedre versjon enn den basert på Panzer I. Kanonen og skjoldene for å beskytte mannskapet var bedre integrert med resten av skroget. Pansringen var bare to cm tykk.

STORMINFANTERISKYTS 33.

En forholdsvis stor pansret kasse ble plassert midt på et Panser III understell. Noe rundt tjue stykker ble produsert. Det ble ikke regnet som en vellykket konstruksjon og de fleste, om ikke alle, gikk tapt i løpet av et år.

HUMLA SD.KFZ. 165.

En stor, avlang kasse med haubitsen ble plassert bak på et understell basert på Panser IV. Vognen brakte med seg svært lite ammunisjon, bare 18 granater, og det ble derfor laget tilsvarende ammunisjonsvogner uten bevæpning. Mer enn åtte hundre av kanon og transport versjonen til sammen ble laget. Vognen fikk gode skussmål.

STORMSTRIDSVOGEN IV SD.KFZ 166.

Dette var en bedre løsning enn 33, med en bedre pansring og bygd på Panser IV understellet, men ellers på mange måter lik. De første vognene hadde intet maskingevær og var derfor sårbare ovenfor infanteri. Dette ble senere rettet på. Vognen var for tung for motor og drivverk. Rekylen fra kanonen var for kraftig for understellet. Bare noe over to hundre vogner kom i kamp. Etter hvert kom det bedre og lettere versjoner av vognen.

380 MM.

Kanonen var egentlig et rør for å skyte ut raketter.

STORMTIGER.

Tyskerne lagde en meget spesiell vogn for å bekjempe befestninger. Tyskerne basert sin vogn på en Tiger, men uten et tårn. Kanonen eller utskytingsrøret var montert nede i skroget. Som alltid når tyskerne skulle lage noe under andre verdenskrig, ble det heller voldsomt og laget i små serier. Denne Stormtigeren ble det laget ti eller 18 stykker av, forskjellige kilder har forskjellige tall, og vognen hadde forståelig nok en kran for å få ladet prosjektilet på rundt 340 kg. Prosjektilet var rakett drevet og kunne gå 6 km. Vognen var ment å være et offensivt våpen, men tyskerne hadde få offensiver når denne vognen var tilgjengelig og vognen hadde alle Tigerens vanlige problemer samt noen egne i tillegg, ved at den var en av de tyngste av Tigrene, 71 tonn, og siden den ikke hadde noe tårn for å forenkle innsiktingen av kanonen.

540/600 MM.

Denne gigantiske haubitsen eller morteren hadde en rekkevidde på 10 km og kom, som overskriften antyder, med to forskjellige løp. Forskjellige typer med granater ble brukt avhengig av målet. Granatene veidde mellom 2170 og 1250 kg.

KARL-GERÄT 040/041.

Tyskerne lagde 7 meget spesielle kjøretøy for haubitsen. De ble alle først utrustet med et 600 mm løp, deretter ble tre ombygd til 540 mm. Kjøretøyene kunne bevege seg med en hastighet på rundt 10 km/t og krevde en flat og hardpakket grunn. For å forflyttes over lengre avstander ble kjøretøy og haubits delt opp i flere vognlaster for så å bli fraktet med jernbane.

Ingen av de syv kjøretøyene var helt identiske og forskjellige løsninger var blandet sammen på alle. Noen hadde en bensinmotor og noen en diesel. Drivhjul, girkasse, antall hjul og belter kunne variere. De hadde også forskjellige navn, bare en brukt til testformål var uten navn. Noen av de byttet også navn underveis.

Til å løfte opp ammunisjonen og transportere den ble hver haubits utrustet med to ombygde Panzer IV stridsvogner, hvor tårnet var erstattet med en kran, som klarte 3,5 tonn. Hver stridsvogn kunne frakte med seg tre skudd i tillegg til kranen.

Det som forundrer, er at de 21 personene, som betjente kanonen, ikke hadde noen pansring til sin beskyttelse, mens transporten av ammunisjonen var pansret. Dette til tross for at haubitsen hadde en begrenset rekkevidde og derfor var innenfor rekkevidden til de fleste større kanoner tilhørende motstanderen. Haubitsen var også lett oppdage pga. størrelsen, støy og røyk, i tillegg hadde den ingen mulighet til å komme seg raskt vekk.

Naturlig nok var det ikke ofte disse kanonene opptrådte ved fronten. Dette skyldes tekniske vanskeligheter, at frontene var mobile og haubitsen krevde langvarige forberedelser. I 1941 opptrådte de på to frontavsnitt, i 1942 på ett avsnitt, i 1943 ble de bare flyttet rundt uten å avfyre noen skudd på noen avsnitt, i 1944 ble de brukt mot oppreisningen i Warszawa. I 1945 ble de brukt for å ødelegge broene ved Remagen, men ingen av de 14 skuddene traff noen av broene, bare noen hus ble truffet.

Bare ett kjøretøy er utstilt i dag i Kubinka, Russland.

KOMMENTARER.

Jeg har ikke klart å finne alle de forskjellige typene som ble brukt, ei heller har jeg listet alle de forskjellige versjonene på de jeg har funnet. Det er imidlertid ganske klart at logistikken må ha hatt store problemer. Noe av dette skyldes at den tyske industrien ikke konsentrerte seg om masseproduksjon av noen få gode vogner, men at nazistene i ledelsen av riket tillot fri konkurranse mellom produsentene og at de enkelte lederne hadde forskjellige synspunkter på hva man skulle prioritere. Noe av dette skyldes at Hitler var tilhenger av splitt og hersk, hvilket medførte stor uenighet og strid mellom lederne på toppen. Det bør også legges til at Hitler var tilhenger av alt som var stort og at det ikke ble tatt hensyn til det praktiske, som at mange broer var beregnet til å tåle bare 25 tonn, at jernbanen ikke klarte å transportere vogner som var for brede, osv.

Mange forskjellige produsenter på mange forskjellige steder samt forsvarets krav til mekanikere og andre kvalifiserte folk førte til en mangel på og en stor etterspørsel etter fagarbeidere. Dette reduserte igjen produksjonsvolumet, spesielt siden tyskerne ikke la an på masseproduksjon og en forenkling av den enkeltes arbeidsoppgaver.

Det gjenstår bare å nevne den ultimate, selvdrevne kanonen, Monster eller Rotta, Landkreuzer P. 1500 Monster. En kjekk liten sak på rundt 1.800 tonn som skulle utrustes med en Dora kanon i kalibret 80 cm. Rustningsministeren, Albert Speer, stoppet prosjektet allerede i 1943 etter bare ett år

på tegnebrettet. Kjøretøyet ville garantert gjort stor skade på veier og jernbane, på egen side av fronten. Det er tvilsomt om det hele ville kommet fram til noen front slik at den kunne gjøre skade hos motstanderen.