

Sveriges första stridsvagn

TIFF-läsare har i nr 3 och 4/2013 kunnat läsa historien om vår svenska stridsvagn 103. Strv 103 var ju Sveriges huvudstridsvagn under "Kallakriget-epoken" och här har läsarna fått ta del av en spännande utveckling från idé till genomförande, produktion och till avvecklingen av en unik och viktig del av vårt svenska försvar.

Många har frågat sig hur började vår pansarhistoria och vilken var första stridsvagn? Här kommer svaret från Stefan Karlsson, f.d. teknisk officer, numera Museichef på Arsenalen. Läs den spännande historien om Strv m/21 och vad som är på gång i Skandinavians största militärfordonsmuseum Arsenalen i Strängnäs.

Svensk pansarhistoria tog sin början för snart 100 år sedan och det var vid Svea Livgarde i Stockholm som det hela började. Många svenska vapenfärer har fått stor uppmärksamhet i media men den affär som, om den hade skett idag, skulle ha fått väldigt mycket uppmärksamhet är det nog inte så många som känner till – köpet av de första svenska stridsvagnarna som 1921 inköptes från Tyskland. Både syftet och själva köpet hemligstämplades. Efter första världskriget och Versaillesfreden belades Tyskland med olika restriktioner, men trots detta lyckades Sverige köpa stridsvagnar av typen LK II (Leichter Kampfswagen II) från ett land som nog inte hade rätt att sälja dem. Vagnarna hade tillverkats 1918 och tanken var att de skulle ha använts på västfronten mot de brittiska och franska strids-

vagnarna som såg dagens ljus 1916, men kriget hann ta slut innan de tyska vagnarna kom iväg till fronten. Vagnarna blev stående på fabriken och svenska representanter på plats i Tyskland fick i uppdrag att förhandla om köp av ett antal vagnar.

Resultatet blev att 10 st. vagnar inköptes till ett pris av 18 000:- per vagn (motsvarar ca 400 000:- i dagens penningvärde). De 10 vagnarna smugglades till Sverige i delar och i tullhandlingarna står det "traktordelar" och "bleckslagerarbeten". Importen sköttes av firma C.G. Bäckström Import AB i Stockholm. Syftet med köpet sägs ha varit att skydda kungahus, regering och riksdag i händelse av revolution, och det är inte otroligt med tanke på vad som hände i vår omvärld under åren 1917 och några år framåt. Utvecklingen under första världskriget följ-

des naturligtvis av Sverige och precis som i många andra länder pågick en livlig debatt mellan förespråkare för dessa tekniska vidunder och deras motståndare som framhöll infanteriets slagkraft. Vagnarna monterades vid flottans varv i Stockholm och 1922 startade man försök med stridsvagnar vid Svea Livgarde i Stockholm, som då hade sina kaserner på Linnégatan invid Gärdet.

Försöken pågick under åren 1922 – 1927 vid Svea Livgarde och från 1928 flyttades verksamheten över till Göta Livgarde (som hade sina kaserner "vägg i vägg" på Linnégatan). Till försöksledare utsågs majoren Bertil Burén som i sina memoarer beskriver en del av sina erfarenheter från den tiden. Bl a skriver han om mötet med Heinz Guderian som kom att bli det tyska pansarvapnets grundare och chef. Under en månad 1929 tjänstgjorde Guderian och två andra tyska officerare vid Stridsvagnsbataljonen på Göta Livgarde. Försöken gick ut på att prova vad dessa vagnar kunde användas till och vad de hade för begränsningar. Man deltog med vagnarna vid olika övningar och manövrar runt om i landet och där visade de mer än väl att det var ett användbart vapensystem och det var säkerligen resultaten från försöken som lade grunden till att Sverige tidigt satsade på stridsvagnar.



Strv m/21 i sin rätta miljö.

Data, Strv m/21

Vikt: 9,7 ton
Besättning: 4 man
Pansar: 4-14 mm
Hastighet: 16 km/h
Beväpning: 2 st. 8 mm kulsprutor m/14

Förutom de 10 stridsvagnarna anskaffade man även några andra försöksfordon att jämföra med, en fransk FT 17, en fransk NC 27 och två st. brittiska Carden Loyd tanketter. De 10 vagnarna som redan under 20-talet blivit omoderna fortsatte att användas fram till krigsutbrottet 1939. Erfarenheterna från försöken visade dock att motorstyrkan var för svag och därför beslutade 1929 man att bygga om 5 av vagnarna och förse dem med en starkare motor. Den ursprungliga Benz-motorn på 55 hästkrafter byttes ut mot en Scaniamotor på 85 hästkrafter. De ombyggda vagnarna som även utrustades med ny växellåda fick benämningen Strv m/21-29.

på nytt, men då i Enköping där nya kaserner byggdes och förbandet fick beteckningen P 1. K 2 i Helsingborg blev P 2 innan det flyttades till nya kaserner i Hässleholm, I 10 blev P 3 och I 9 blev P 4.

Renoveringen av Sveriges första stridsvagn – ett unikt renoveringsprojekt

Just nu pågår ett unikt renoveringsprojekt i Strängnäs. Sveriges första stridsvagn håller på att renoveras till körbart skick. Det är fordonsmuseet Arsenalen, i samverkan med Södermanlands Regementes Museiförening och Armémuseum som står bakom projektet. Vagnen i fråga är en av 4 existerande vagnar

på regementet. Tillstånd gavs och arbetet påbörjades, men sen kom en del annat i vägen (framför allt byggande av ett nytt museum, som beskrivs i en artikel i TIFF nr 3/ 2011) vilket gjorde att projektet lades på is. Helt stilla har det dock inte stått. Ny motor hade införskaffats och jämförande studier av de båda vagnarna har gjorts. Innan projektet återupptogs på nytt beslutades dock att vagnen som påbörjats skulle fortsätta att vara monument och att vagnen från Axvall skulle renoveras eftersom den var mer komplett, endast motorn saknades. 2014 är det 100 år sedan första världskriget startade och 2016 är det 100 år sedan de första stridsvagnarna såg dagens ljus på slagfälten. Detta är händelser som på olika sätt kommer att uppmärksammas runt om i Europa och redan nu följs projektet i Strängnäs av olika museer runt om och en förhoppning är att vid något tillfälle kunna samla olika varianter av stridsvagnar från första världskriget. Projektet har föregåtts av arkivforskning, insamling av bilder och studie av f d hemliga dokument. En noggrann undersökning och fotodokumentering av de olika vagnarna har gjorts innan demontering påbörjades. Projektet leds av Arsenalen, Sveriges Forsvarsfordons-museum, men själva arbetet utförs helt ideellt av medlemmar i Arsenalens stödförening. Planen är att vagnen skall rulla för egen maskin under 2016.

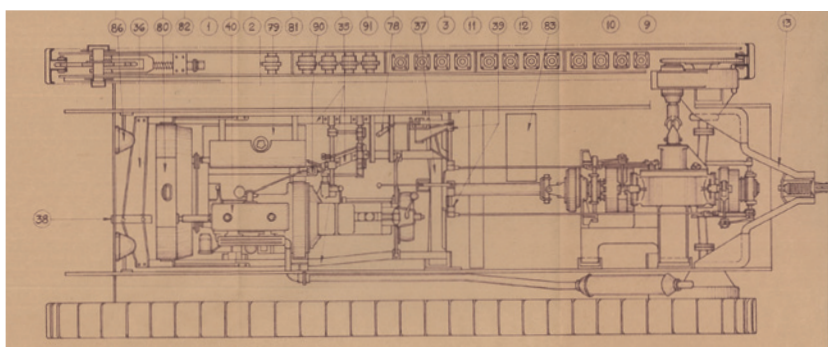
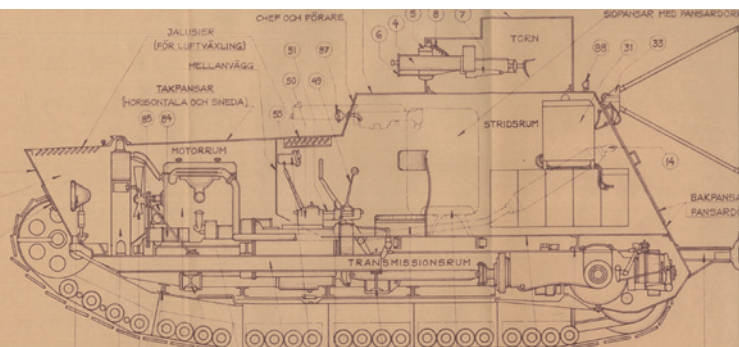
Under hösten 2013 demonterades hela vagnen, detta för att ge en bild av skicket på de olika komponenterna. Under hela demonteringen har noggrann dokumentation och katalogisering av samtliga delar gjorts. Dels är det en helt nödvändig process eftersom det enda som finns är en instruktionsbok som består av 27 sidor och ett antal tecknade skisser, och samtidigt är det en viktig del att dokumentera vad som gjorts så att man i framtiden slipper gissa. Alla isärtagna komponenter undersöks noga innan fortsatt åtgärd beslutas. Vagnen har visat sig vara i väldigt bra skick, den har ju trots allt stått ute i många år och det har varit förvånansvärt lätt att lossa skruvar och muttrar. Vagnen har en enkel uppbyggnad, men är samtidigt >>>



Olika öden mötte de 10 vagnarna, fem av dem användes som skjut- och sprängmål på olika skjutfält medan fyra bevarades och ställdes upp som monument på olika platser, två vagnar hamnade i Enköping, en i Strängnäs och en i Visby. En vagn skall enligt vissa dokument ha skickats till Tyskland som gåva 1938, men om vagnen verkligen kom iväg är det ingen som vet och om den gjorde det blev den sannolikt förstörd i krigets slutskede. I enlighet med försvarsbeslutet 1936 lades Göta Livgarde ned i september 1939 och stridsvagnsbataljonen som då bestod av 48 st. kulspjutbeväpnade stridsvagnar m/37 och 16 st. Stridsvagn m/38 omfördelades till I 9 (senare P 4) i Skövde och I 10 (senare P 3/P 10) i Strängnäs. I samband med att man 1942 skapade truppplaget pansartrupperna återupptod Göta Livgarde

i världen. Denna LK II som tillverkades i Tyskland 1918, importerades till Sverige 1921 där den fick beteckningen Strv m/21 och individnummer 5. Efter några år renoverades vagnen och försågs bl a med ny motor och växellåda och fick då beteckningen Strv m/21-29. I samband med att Göta Livgarde återupptod i Enköping hamnade vagnen där som monument och där stod den fram till omkring 1969 då den flyttades till det nyöppnade Pansarmuseet i Axvall utanför Skövde. På Pansarmuseet skulle den bli stående fram till 2009 då museet stängdes och samlingen flyttades till Strängnäs.

Redan innan Pansarmuseet flyttades pågick det arbete med att renovera äldre stridsfordon i Strängnäs och redan 2001 föddes iden om att renovera den Strv m/21-29 som stod

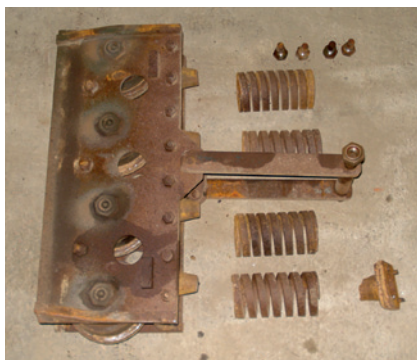


Från instruktionsboken-vy från sidan och ovan av Strv m/21.

väldigt annorlunda om man jämför med modernare vagnar. Motorn fram driver en växellåda med fördelningsväxel till styrväxeln som sitter längst bak. Styrsystemet är en enkel form av styrbroms. Pansarkarossen går att lyfta av från chassiet och det mest naturliga vore om motor, växellåda och styrväxel då satt kvar i chassiet, men så är det inte. Det som blir kvar är bottenplattan och bandaggregatet. Allt annat sitter i karossen, vilket gör det hela lite mer komplicerat att ta isär. Varför man valt denna lösning är svårt att gissa sig till.

Motorn är en fyrcylindrig Scania-Vabis bensinmotor på 85 hk. Växellådan består av en huvudväxellåda och en divisionsväxel vilket gör att man får totalt 8 växlar och en topphastighet på 16 km/h. Styrningen sker med hjälp av styrbromsar – en för vardera sida. Bandaggregatet består av rullkistor, en konstruktion som ingen av oss stött på tidigare. Det är 5 st. separata enheter per sida och i vardera rullkista sitter fyra st. bärhjul. Varje rullkista sitter ”löst” mellan två sidoplåtar som agerar styrning och varje rullkista har 4 st. spiralfjädrar som ger rullkistan en

fjädringsväg på ca 5 cm. I och med att kistorna sitter löst och dessutom har fyra fjädrar på rad kan de röra sig ungefär som en boogie.



Rullkistan en säregen konstruktion.

Även om arbetet sker helt ideellt kommer det kosta en del pengar och då är det viktigt med sponsorer som är villiga att på olika sätt stödja projektet. Bland annat har Scania bidragit med en motor av rätt typ. Genom att studera gammal teknik kan man lära sig väldigt mycket. Dels får man en större förståelse och många ”uppfinningar” som vi ser idag visar sig redan ha funnits på olika fordon redan på tidigt 1900-tal, men då kanske med andra syf-

ten. Som exempel kan man nämna de takhängda stolar som idag monteras i många stridsfordon för att skydda besättningen mot minor och andra explosioner under vagnen. Redan 1917 fanns det vagnar där vagnchefen satt i en sele som hängde från taket men då för att kunna följa med när tornet vreds. Att studera hur det var förr kan med andra ord vara både intressant, lärorikt och utvecklande. ■



Har du bilder eller information eller vill hjälpa till och bidra till projektet – hör av dig till Arsenalen. Du kan även följa arbetet på projektbloggen som du hittar på Arsenalens hemsida. www.arsenalens.se



Text: Stefan Karlsson



Så här ser chassiet och karossen ut när de är separerade.