

Stridsvagn m/21 och m/21-29.



Inledning.

Stridsvagnar har historiskt sett förekommit redan under antiken, men det var då hästanspända vagnar med en kusk och ofta med en bågskytt. Det som vi idag betraktar som stridsvagn uppfanns i mitten av 1910-talet och fick sitt genombrott under första världskriget i slaget vid Somme 15 september 1916. Det rörde sig då om ett mindre antal av den i Storbritannien byggda stridsvagnen "Tank Mark I".

Skyttegravskriget i Flandern visade att det behövdes något som kunde ändra på skyttegravskriget och detta ledde till att man i Storbritannien började se sig om efter något som kunde få slut på det kostsamma och ineffektiva skyttegravskriget. Det hela resulterade i en prototyp till ett pansrat och beväpnat fordon som kallades Mark I. Denna tidiga stridsvagn utvecklades av den brittiska flottan och landskeppskommittén i enlighet med de order Winston Churchill gav.

Med sin rombiska form kom den att bli ett kännetecken för de första stridsvagnarna. Genom sitt förstärkta skal kunde den motstå beskjutning bättre än vanliga motorfordon samtidigt som den genom sin form kunde ta sig över skyttegravar och taggtrådshinder utan större svårigheter.

Sverige och köpet.

När kriget närmade sig slutet, närmare bestämt i början av 1918, fick en svensk militärkommision möjlighet att studera en av tyskarna erövrade brittiska stridsvagn. Detta kom sedan att leda till att man även i Sverige fick upp ögonen för att det kunde vara något för det svenska försvaret. Men redan under sommaren 1917 hade Chefen för Generalstaben, K-G Bildt, begärt 40.000:- för att kunna köpa in en lätt brittisk stridsvagn. Men på grund av penningbrist så bifölls inte detta anslagsäskande. Därför dröjde det till juli 1919 innan den svenska stridsvagnshistorien började.

Sedan dröjde det till 1921 då Kungliga Arméförvaltningens Artilleridepartementet (KAAD) fått tillstånd att köpa in vad man kallade "tekniska hjälpmedel" innan förhandlingar inleddes med Tyskland om att få köpa oanvända stridsvagnar från ett överskottslager. Tyskland hade under första världskriget endast hunnit med att utveckla och sätta in en stridsvagn och det var inte förrän i mars

1918. Den stridsvagn man då hade fått fram var en 32-tonsvagn kallad A7V. Däremot hade man fått fram lättare och mindre fordon. Dessa, Leichter Kampfwagen (LK) I resp II var avsedda att sättas in i en motoffensiv i krigets slutskede. Det var den senare av dessa två som Sverige erbjöds att köpa 10 stycken chassier samt en del övriga detaljer efter krigsslutet. En svensk kapten Rheingold Schenström fick i uppdrag att som inköpare fara till Berlin för att göra upp affären tillsammans med kapten Walter Elliot. Förmedlare av affären var ingenjörfirman Wilhelm Ugé och priset var fastställt till 18.000 per vagn.

Ett begärt extraanslag beviljades och "vagnarna" besiktades innan de importerades till Sverige som "traktordelar" och "bleckslageriarbeten" via firman C.G. Bäckström Import AB i Stockholm. Kapten Walter Elliot stod då som köpare i kontraktet. Det hela ägde rum under största sekretess då Tyskland i enlighet med gällande fredsavtal i Versailles var förbjudna att äga stridsvagnar, Delarna till de stridsvagnar som nu Sverige under mycket hemlighetsmakeri köpte hade gömts för att den allierade kontrollkommissionen inte skulle bli varse detta brott mot fredsavtalet från 1919.

En annan förklaring som förekommer till detta hemlighetsmakeri och det höga inköpspriset lär vara att de inköptes för att skydda kungahus, riksdag och regering vid en eventuell revolution. Något som jag fick höra berättas om av en gammal man redan 1982, som hade varit vagnchef på en av de 10 stridsvagnarna. Med tanke på att det hade varit revolution i Tyskland och Ryssland samt hungerupplopp på flera orter i Sverige bara ett par år tillbaka och att det fortfarande var oroligt i Europa gör inte denna förklaring otrolig.



Stridsvagnen.

Vagnens konstruktör Joseph Vollmer modifierade vagnen till ett utförande, som svarade mot vad Sverige ville ha. Chassiet förändrades något och vagnen fick ett rörligt torn. Stridsvagnarna smugglades i realiteten in till Sverige och delarna hopmonterades under Vollmers övervakning av Stockholms Tygstation. Leveransen av chassierna gjordes augusti-september 1921 och några månader senare, början av december, anlände 10 ton ohärdad plåt från det tyska stålverket. Sedan kom mer plåt successivt och under våren 1922 kunde den första av 10 stridsvagnar färdigställas. Stridsvagnarna fick sedan en numrering 1-10. Stridsvagnen fick till att börja med beteckningen strv fm/22, men då man började med försöksverksamhet med pansarbilar 1923 så ändrades beteckningen till strv m/21.

LKII var byggd på ett bilchassi från Daimler och med sin enkla och lätta beväpning bestående av en kulspruta i det rörliga tornet var den avsedd att möta stridsvagnar som den brittiska Whippet och den franska Renault FT 17. Vikten på den modifierade stridsvagnen var låg, endast 9,7 ton. Den drevs av en fyrcylindrig Benz-motor på 55 hk. Motorn saknade elstart och fick därmed vevas igång. Något som kunde göras antingen vid vagnens front eller inifrån vagnens stridsrum. Vid mörker kunde en acetylenlampa tändas. Denna lampa fick sitt bränsle från en tub monterad på tornets bak-

sida. Besättningen bestod av fyra man. Färgen på stridsvagnarna var armégrå vid leveransen, men efter en tid så målades de om på insidan och stridsrummet blev då vitmålat.

Beväpningen utgjordes av en 8 mm kulspruta m/14 i tornet, men ytterligare en kunde monteras antingen framåtriktad eller i den bakre dörren eller någon av de öppningsbara luckorna på vagnens sidor. Dock var det inte möjligt att ha en kulspruta på var sida samtidigt. Vagnen var helt enkelt för smal. Besättningen om 4 man bestod av förare, signalist, laddare/skytt samt vagnchef.

Redan 1925 gjordes försök med att förse vagnar med radio. Vagn nr 10 utrustades då med sändare och vagn nr 5 med mottagare. Vagn nr 6 fick även den sändare inmonterad lite senare. Vagnarna försågs med lite olika typer av antenn. Nr 10 hade en triangelformad antenn monterad baktill medan de övriga hade andra antenntyper som exempelvis sprötantenn.

Trots att vagnen led av vissa problem med bandaggregaten så användes den under en lång tid. Dock började man i mitten av 1920-talet inse att den började bli omodern och därför började man se sig om efter en efterträdare. Redan 1923 inköptes en Renault FT17 för utvärdering och försök, men den fungerade inte tillfredsställande och ansågs inte uppfylla den svenska arméns behov och krav. 1925 gjordes ett försök då man flyttade Renaultvagnens Puteau-kanon till en strv m/21 för att se om det skulle vara ett alternativ för att få en modernare och slagkraftigare vagn. Det gjordes under åren efter flera försök med andra vapen som exempelvis en 37 mm Skodakanon 1930. Det gjordes också flera försök att utrusta vagnen med en 20 mm automatkanon. De använda vagnarna återställdes i samtliga fall till ursprungligt skick.

Efter dessa försök gjordes ett antal försök att finna en ersättare till strv m/21 runt om i Europa och man fick då kännedom om Renaults nya stridsvagn NC 27, i Sverige benämnd fm/28, som bl. a. hade sålts i ett par exemplar till Japan. Ett exemplar inköptes för utvärdering, men då den var behäftad med problem i drivlinan beslöt man att försöka modernisera de befintliga strv m/21. I en första etapp fick NOHAB i Trollhättan beställning på att bygga om en strv m/21 i enlighet med anvisningar från Artilleridepartementets konstruktionsavdelning. Vagnen försågs då med en motor från Scania samt en svenskbyggd växellåda. Vidare försågs vagnen med elsystem och elektriska strålkastare, som monterades innanför frontpansaret bakom luckor. Dessutom försågs vagnen med elstart och ljuddämpare. I övrigt lämnades vagnen orörd. Den modifierade vagnen levererades 1930 och fick då beteckningen strv m/21-29. Modifieringen ansågs så lyckad att man beslöt att modifiera ytterligare fyra vagnar. Under åren 1931-34 modifierades 2 vagnar av NOHAB samt 2 vagnar av det nystartade AB Landsverk i Landskrona. AB Landsverk byggde med hjälp av tyskt kapital och tyska konstruktörer upp en kapacitet för att utveckla och bygga stridsvagnar i Sverige. De fem ombyggda stridsvagnarna m/21-29 utgjorde tillsammans med de resterande m/21 huvuddelen av de svenska pansarstyrkorna fram till 1939 då de ersattes av modernare vagnar, som strv m/37 och strv m/38. Strv m/21-29 användes dock fram till 1940.

Efter att vagnarna tagits ur bruk användes ett antal som skjutmål och ett fåtal kom att bevaras. En vagn skänktes avbeväpnad till Tyskland men den försvann på något vis. För närvarande finns en m/21 samt tre m/21-29 bevarade samt delar från en sönderskjuten vagn, som bärgats från Mälarens botten utanför Strängnäs. Av de tre m/21-29 finns en vagn, vagn nr 3, utställd på pansarmuseet i Münster i Tyskland. De övriga två finns i Strängnäs i Försvarsfordonsmuseet Arsenalens förråd. Den enda kvarvarande m/21 finns utställd i museet. Under hösten 2011 beräknas arbetet med att renovera en av de två m/21-29 till körbart skick påbörjas. Målet är att ha en körbar vagn klar till 100-årsjubileet av den moderna stridsvagnens inträde i krigföringen.

Tekniska data:

Vagnens huvuddata	m/21	m/21-29
Maximal längd	5700 mm	5700 mm
Maximal bredd	2050 mm	2050 mm
Maximal höjd	2520 mm	2520 mm
Vikt	9700 kg	9700 kg
Pansar	4-14 mm	4-14 mm
Besättning	2-4 man	4 man
Motor	Benz m/1910, 55 hk	Scania-Vabis 1544, 85 hk
Max fart på väg	16 km/tim	16 km/tim
Beväpning	1-2 ksp m/14 alt m/14-29	1-2 ksp m/14 alt m/14-29