

Kohtalokasta historiaa

15 tonnin BT-42-rynnäkötykkipanssarivaunut

Osa 2

Jari Saurio

Jatkoa Panssari-lehdestä 1-2023

Kokoonpanomuutoksia ja työnjakoa

Komppaniassa aloitti maaliskuun lopulla 1944 toimintansa lisäksi huoltotoimisto, joka hoiti talous-, pioneeri- ja lääkintähuoltoon kuuluneet asiat. Komppanianpäällikkö määräsi upseerien uuden työnjaon. Tehtävät jakautuivat seuraavasti: luutnantti Stig Sippel, komppanianpäällikkö ja samalla ase-, viesti-, panssarivaunu- ja ajoneuvohuollon valvoja. Luutnantti Yrjö Nieminen, komppanian varapäällikkö ja samalla lähetti-, huolto- ja pioneeriupseeri sekä komppanian majoitusupseeri. Vänrikki Stig Holmström, I joukkueen johtaja ja samalla komppanian valistusupseeri. Vänrikki Martti Kaakinen, II joukkueen johtaja ja samalla komppanian urheilu-upseeri. Vänrikki Helge Saarela, III joukkueen johtaja sekä huoltojoukkueen johtaja ja samalla kaasusuojele-upseeri ja palopäällikkö.

Vaunujen huoltoa ja varustamista

Koulutusrupeaman jälkeen komentoryhmässä ja vaunujoukkueissa suoritettiin huhtikuussa viikon kestänyt perusteellinen vaunu- ja tykkihuolto. Joukkueisiin siirrettiin yhteysaliupseereiksi kaksi erikoiskurssin käynyttä miestä prikaatin viestikomppaniasta. Prikaatista komennettiin yksikköön myös asekorjausryhmä vaunutykkien perushuoltoa ja -tarkastuksia varten. Vaunujen huoltoa jatkettiin täydellä teholla toukokuun puoliväliin saakka, jolloin divisioonan esikunta suoritti tarkastuksen. Komppania sai tarkastuksessa kiittävän arvosanan. Toukokuun 11. päivä alkaen tehtiin vaunujen naamiointimaalauksia reilun viikon ajan.

Vaunuihin on myös ollut tarkoitus asentaa Panssaripoikien aapisen (1944) mukaan venäläisvalmisteiset P-12-17-hävittäjäradiot. BT-42-vaunun ohjekirjassa vuodelta 1944 puolestaan ilmoitetaan radiolaitteiksi venäläinen 71-TK-1-lähetin ja vastaanotin sekä puhelinlaite TPU-2. Kesäkuussa 1944 menetettyjen BT-42-yksilöiden varusteluettelossa näistä kumpiakaan ei esiinny. Todennäköisesti radioita ei vaunuihin koskaan asennettu. Minkäänlaisia antennejä vaunuissa ei myöskään näy, tämäkin seikka vahvistaa radiolaitteiden puutteen. Joukkueiden johtaminen tapahtui suoraan annetuilla käskyillä ja paperisilla toimintaohjeilla. Tilanteenmukainen johtaminen tapahtui vaunun tornista käsimerkeillä. Vaunun sisällä käskyt annettiin suullisesti. Sitä vaikeutti telaketjujen kolina ja moottorin hurina.

Komppanian 18 vaunua oli jaettu kolmeen joukkueeseen, joista kuhunkin kuului kuusi vaunua. BT-42-vaunun miehistönä oli vaununjohtaja, ajaja ja ampuja. Joukkueenjohtajana ja samalla oman vaununsa johtajana toimi upseeri. Joukkueen muiden vaunujen johtajina toimivat aliupseerit.

Komppanianpäällikkö Sippelin näkemys BT-42-vaunujen käytöstä

Erillisen Panssarikomppanian päällikkö, luutnantti Stig Sippel laati hieman ennen Kannaksen taisteluiden alkua 26.5.1944 selostuksen ”Rynnäkötykkivaunu BT-42:n käyttö taistelussa.” Sippel toteaa selostuksessaan vaunusta saatujen käyttökokemusten valossa, että asemasodan olosuhteissa vaunu soveltui lähinnä suora-ammuntaan, mutta siihenkin heikosti. Vaunun tulinopeus ei juuri noussut yli laukaukseen minuutissa, ellei ampumatarvikkeita ollut



BT-42 R-708 talvella 1943. Takakannella on nähtävissä vaunun sisälle sijoitetut ammustelineet sekä hankalasti käsiteltävät ammusten kuljetusputkit.

varattu valmiiksi vaunun taakse tai viereen. Tämä johtui siitä, että kartussiammukset oli sijoitettu vaunussa vaikeasti käsiteltäviin ja avattaviin lieriöihin. Liikuntasodassa vaunuja tuli Sippelin näkemyksen mukaan käyttää lähinnä epäsuoran tulen ampumiseen vastustajan jalkaväkeä vastaan, sillä vaunun pääaseen tulinopeus oli riittämätön suoraammuntatehtäviin. Mahdolliset suorasuuntausammunnat tuli toteuttaa Sippelin mukaan 2-4 vaunun kokonaisuuksina, jotta tulentiheys nousi riittäväksi. Tällöinkin tulitehtävät kannatti toteuttaa valmistelluista asemista. Erikoista on, että Sippel ei mainitse selostuksessaan taistelusta vihollisen panssarivaunuja vastaan mitään. Myöskään ontelokraattien kuulumisesta vaunun ampumatarvikevalikoimaan ei ole mainintaa.

Kesäkuu 1944 – Lappeenrannasta Karjalan kannakselle

Aamupäivällä kesäkuun 10. päivänä 1944 komppanian päällikkö, luutnantti Sippel kävi Panssariprikaatin komentajan puhuttelussa, joka koski vihollisen aloittamaa hyökkäystä Karjalan kannaksella. Koko prikaati oli tämän myötä määrätty hälytysvalmiuteen. Sippel määräsi yksikössään välittömästi valmistautumistehtävät ja komppanian henkilöstöä kiellettiin poistumasta yksiköstä. Miehistö jaettiin ryhmiin, joista yksi määrättiin töihin ampumatarvikkeiden täydennyspaikalle, yksi maneesille, missä vaunut olivat ja yksi jäi komppaniaan.

Tässä vaiheessa Holmströmin johtaman I joukkueen käytössä olivat vaunut Ps 511-20, -15 ja -7. Kaakisen II joukkueeseen sijoitettiin vaunut R-709, -711 ja -712 ja Saarelan III joukkueeseen vaunut R-702, -713 ja -714. Komppanianpäällikön komentovaununa toimi vaunu R-717 ja toisena komentovaununa sekä varavaununa olivat vaunut R-705 ja Ps 511-9.

Komppanianpäällikkö Sippel sai iltopäivällä prikaatista käskyn, jonka mukaan komppanian piti olla lähtövalmiina

kesäkuun 10. päivänä klo 22.00. Miesten varusteiden piti olla pakattuina kolmea tuntia aikaisemmin, jolloin päällikkö piti tarkastuksen. Tarkastuksen jälkeen miehistö siirtyi ratasustamaneesille, josta vaunut ajettiin vanhalle asemalle. Kahta vaunua, R-706 ja Ps 511-18, ei saatu liikkeelle, ne jäivät maneesille. Komppanian huolto siirtyi luutnantti Niemisen johdolla autoilla yön aikana Perkjärvelle.

Kuormaus saatiin valmiiksi kesäkuun 11. päivänä klo 02.00 mennessä, jolloin juna lähti Lappeenrannasta liikkeelle mukanaan 12 BT-42-rynnäkötykkiä. Komppanianpäällikkö Sippel matkusti autolla etukäteen tavoitealueelle Perkjärvelle. Hän oli määrännyt vänrikki Holmströmin sijaisekseen ja kuljetuksen vanhimmaksi. Junakuljetus saapui perille Perkjärvelle aamulla klo 8.30. Kalusto purettiin junasta ja ajettiin metsikköön ilmasuojaan, sillä vihollisen ilmatuiminta oli vilkasta.

Asemissa Kannaksella

Luutnantti Sippel saapui asemalle kesäkuun 11. päivänä klo 9.00 aikoihin ja käski komppanian siirtymisestä telarssina Pukkilaan, noin 25 kilometrin päähän Kivennalvalta. Iltapäivän aikana komppania saapui käsketylle ryhmitysalueelle. Seuraavaksi yöksi majoituttiin Pukkilaan ja herätys oli käsketty kesäkuun 12. päivänä klo 4.00. Päivä aloitettiin vaunujen huollolla sekä ammus- ja polttoainetäydennyksillä. Muuten päivä käytettiin asemien tiedusteluun. Komppanianpäällikkö Sippel oli lähtenyt varhain aamulla tiedustelemaan taisteluasemia Väärämäkeen. Komppania oli koko ajan hälytysvalmiudessa. Päällikön palattua hän lähti uudestaan varapäällikkö Niemisen ja vaunujoukkueiden johtajien kanssa Väärämäkeen. Illalla lähtivät vaunujohtajat, lataajat ja varamiehet valmistelemaan asemia 10 vaunulle. Asemat kaivettiin Vuotjärven ja Äimisuo -väliselle kannakselle.

Asemien kaivajat palasivat aamuyöllä kesäkuun 13. päivä takaisin ja komppania jäi odottamaan käskyä valmisteltuihin aseisiin siirtymisestä. Hälytystä ei päivän aikana kuulunut ja miehet saivat levätä kunnolla. Seuraavakin päivä kului rauhallisissa askareissa vaunuja huoltaen ja levätessä.

Aamulla kesäkuun 15. päivänä komppaniaan tuli divisioonan lähettiupseeri ja välitti käskyn uusien asemien tiedustelemisesta Suulajärven ja Perkjärven väliseltä kannakselta. Aamupäivän lopulla komppanian vaunut lähtivät liikkeelle. III joukkue jäi vänrikki Saarelan johdolla aseisiin Perkjärven-Parkkilan tienhaarasta noin puoli kilometriä Perkjärven suuntaan harjanteelle. Muut joukkueet ajoivat Perkjärven aseman eteläpuolella olleen tienhaaran maas-



Puna-armeijan sotilaat tarkastelemassa vänrikki Stig Holmströmin joukkueen hylättyä BT-42-vaunua Ps 511-7 Lehmäkallion luona Viipurin pohjoispuolella kesäkuussa 1944.

toon. Iltapäivällä siirtyivät myös III joukkueen vaunut muiden luokse Perkjärven kylästä itään olevalle Munakukkulalle.

Myöhemmin illalla III joukkue siirrettiin 300 metriä taakse päin kukkulalle, jossa oli asemassa muutamia Vickers-vaunuja ja yksi KV-1-vaunu. Siellä oli myös prikaatin I Pataljoonan komentajan majuri Mikkolan komentopaikka. Komppanian huolto oli siirtynyt illan suussa Kyyrölään.

Aamulla kesäkuun 16. päivänä ajettiin kaikki vaunut Munakukkulalle ja myöhemmin päivällä III joukkue ajoi edellisen illan sijoituspaikalleen. Illansuussa alkoi läheltä asemia kuulua ammuntaa, myös kranaatinheittimellä. Vihollisen partiot häiritsivät liikennettä Perkjärvelle vievällä tiellä. Komppania oli hälytysvalmiudessa, mutta ilta ja yö kuluivat rauhallisesti.

Aamupäivä kesäkuun 17. päivästä sujui rauhallisesti lukuun ottamatta vihollisen vilkasta lentotoimintaa. Iltapäivällä tuli tieto vihollisen pääsystä noin kahden kilometrin päähän Suulajärven lentokentän laitaan. Jonkin ajan kuluttua omat viivytäneet joukot vetäytyivät Munakukkulalle ja sen takana olleelle kukkulalle. Iltapäivällä luutnantti Sippel sai käskyn komppanian siirtymisestä Muolaanjärven itärintaa Kämärään. Varavaunu R-705 ei käynnistynyt, joten se jouduttiin jättämään, samoin kuin toinen varalla ollut vaunu Ps 511-19, joka oli vikaantunut niin ikään. Alkuillasta komppania saapui Lyykylään, jossa miehet kävivät lepäämään ja saivat käydä saunassa.

Aamuyöllä kesäkuun 18. päivänä luutnantti Sippel kutsuttiin käskyntuon, jossa komppania sai määräyksen siirtyä pohjoisemmaksi Heinjoen maastoon. Kolme tuntia herätyksen jälkeen komppania oli käsketyssä paikassa. Päällikkö käskettiin illan suussa taas prikaatin esikuntaan käskynjaoille, jossa seuraavaksi ryhmitysalueeksi käskettiin Selänkankaan tien maasto. Illalla klo 19.00 komppania saapui käskettyyn maastoon, majoittui ja aloitti ruokailun. Illalla komppania käskettiin siirtymään Viipurin eteläpuolelle Nuoraankylän maastoon. Vaunu R-712 ajoi siirryttäessä ojaan ja se oli vedettävä KV-1-vaunulla ylös. Hieman ennen puolta yötä komppania oli käsketyllä paikalla.

Kohti Viipuria 19.6.1944

Kannaksen joukkojen komentaja, kenraaliluutnantti Oesch oli käskennyt antaa Viipurin puolustukseen ryhmittyvälle 20.Prikaatille vahvennukseksi ainakin yhden rynnäkötykkikomppanian. Erillinen Panssarikomppania määrättiin tähän tehtävään ja se alistettiin Viipurin puolustuksesta vastanneelle 20.Prikaatin komentajalle eversti Armas Kempille. Aamulla kesäkuun 19. päivänä komppanianpäällikkö ja joukkueenjohtajat lähtivät tiedustelemaan Ylä-Sommeen ja Nuoraan -välistä maastoa. Kesken päällikön aamupäivän puhuttelun toi 20.Prikaatin lähetti käskyn, jonka mukaan Erillisen Panssarikomppanian piti siirtyä vaunuineen Viipuriin Kolikkoinmäelle. Siirryttäessä yksi vaunu, ojaan jo aiemmin kertaalleen ajanut R-712, jouduttiin jättämään matkalle siihen tulleen sivukytkinvian takia, kuten myös vaunu Ps 511-15 samasta syystä.

Komppania oli ryhmittynyt Kolikkoinmäelle klo 13.00. Illansuussa klo 18.00 aikoihin komppanianpäällikkö Sippel lähti maastontiedusteluun vänrikki Holmströmin ja vänrikki Saarelan kanssa. Tällöin Holmström (I joukkue) sai tehtäväkseen asettua käytössä olleiden vaunujensa kanssa puolustukseen Karjalan kaupunginosan maastoon keskustan pohjoispuolelle ja ilmoitautua everstiluutnantti Laaksole. Saarela (III joukkue) sai tehtäväksi ajaa vaunujensa kanssa aseisiin keskustan pohjoispuolelle Tammisuolle ja ottaa yhteyden majuri Ikoseen. Vänrikki Kaakinen (II joukkue) puolestaan määrättiin jäämään vaunujensa kanssa keskustan pohjoispuoliselle Ristimäen-Maaskolan ratapihan alueelle. Joukkueet lähtivät hieman ennen puolta yötä käsketyille paikoille.

Viipuri 20.6.1944

Kaikki komppanian BT-42-joukkueet joutuivat kesäkuun 20. päivänä taisteluun Viipurin alueella. Holmströmin I joukkue oli saapunut perille Karjalan kaupunginosan maastoon klo 02.30 aikoihin. Vaunut ajettiin suoraan asemiin. Joukkueen vaunujen ampumasuunta oli päätien suunta. Päivän aikana vihollinen eteni täällä aivan suomalaisten asemien etupuolelle, mutta ei ryhtynyt hyökkäämään.

Vänrikki Saarelan III joukkue saapui käskettyyn Tammissuon maastoon noin klo 03.30 ryhtyen kaivautumaan. Asemat olivat valmiit aamupäivän kuluessa. Vaunusta R-713 paloivat sähköjohdot asemanvaihdon aikana ja se jäi tien sivuun odottamaan asentajia. Vaunua ei kuitenkaan saatu enää kuntoon ja se jouduttiin hylkäämään.

Ensimmäiset edestä irtautuneet suomalaisjoukot tulivat puolen päivän aikaan Tammissuolle marssien Juustilan suuntaan. Viimeiset omat joukot vetäytyivät Tammissuon maastoon iltapäivällä klo 14.30 aikoihin ja niiden perässä saapuivat neuvostoliittolaiset ISU-122-vaunu ja neljä T-34-vaunua. Vänrikki Saarelan III joukkueen toinen BT-42, R-702, avasi tulen ampuen useita ontelokranaatteja neuvostovaunuja kohti, mutta ne eivät niihin osuneet tai eivät osuessaan läpäisseet vaunujen panssarointia. Tulitoiminnan takia em. vaunu veti vihollisvaunujen huomion puoleensa ja vaunu oli ajettava takamaastoon suojaan, jolloin vaikeassa maastossa ajaessa oikea telaketju putosi pois päältä ja vaunu menetti liikuntakykynsä juuttuen kivikkoon. Vaunun R-702 sekä vaunun R-713, joka ei myöskään pystynyt tulitoimintaan, miehistöt avustivat jalkaväkiaseilla panssarintorjuntaa. Etummaisena ajanut vihollisen ISU-122-rynnäkötykkivaunu saatiin tuhottua panssarintorjujen toimesta ja myöhemmin illalla panssarintorjujat tuhosivat vielä neljä T-34-vaunua vihollisen uuden hyökkäyksen yhteydessä. Vaunuja suojaavaa vihollisen jalkaväkeä ei näkynyt.

Komppanianpäällikkö Sippel kävi Viipurin puolustusta johtaneen 20. Prikaatin komentaja eversti Kempin puheilla. Eversti Kemppi ilmoitti Sippelille, että BT-42-rynnäkötykit tulisi ryhmittää siten, että ne mahdollisimman tehokkaasti tukisivat vetäytyvää jalkaväkeä. Sippel puolestaan esitti mielipiteenään, että rynnäkötykit olisi ajettava keskustan luoteispuolella olevaan Linnansaareen, josta haupitsien tulituki olisi kivuton järjestää. Eversti Kemppi ei Sippelin esitystä hyväksynyt, vaan totesi, että tällä tavoin vaunut pyrkisivät vain pakoon. Kemppi käski, että tulituki olisi annettava kaupungissa. Näin BT-42-vaunut joutuivat osin sitoutumaan kaupungin keskustan katutaisteluihin, ja niitä ei voitu parhaalla tavalla käyttää epäsuoran tulen osalta, missä niistä olisi ollut enemmän hyötyä. Vaunut toimivat nyt enemmänkin taistelumoraalin tukijoina jalkaväelle, Viipurin puolustuksen pitävyyteen ne eivät juuri pystyneet vaikuttamaan.

Keskikaupungilla BT-42-vaunut olivat luutnantti Niemisen johdolla ampuneet hautausmaan luona vihollisosastoja, jotka hetkeksi perääntyivät. Luutnantti Sippel oli antanut käskyn, jonka mukaan hänen vaununsa R-717 perääntyesä, myös muut vaunut vetäytyvät. Niemisen vaunu oli kuitenkin asemissa puolisen tuntia kauemmin ja hän sai majuri Bäckmanilta (II/20. Prikaatin komentaja) käskyn jäädä viivytämään Papulan sillalle ja Linnansillalle. Tällöin Papulan silta oli jo poikki. Linnansillakin syytettiin palamaan ja Niemisen johtamat vaunut saivat käskyn suojata jalkaväen vetäytymistä. Aiemmin sivukytkinvin saanut, pyörävetoiseksi muutettu vaunu R-712 jouduttiin jättämään lopullisesti sen juuttua maastoon ja ko. vaunun miehistö vetäytyi sillan tuntumasta jalkaväen mukana.

Komppanianpäällikkö Stig Sippelin BT-42-vaunu R-717 jäi Viipuriin sen saatua osuman vihollisen T-34-vaunun ampumasta kranaatista. Vaunun kahden miehistön jäse-



Osuman vihollisen T-34-vaunun ampumasta kranaatista saanut Erillisen Panssarikomppanian päällikön luutnantti Stig Sippelin BT-42-vaunu R-717 Viipurissa taisteluiden laannuttua. Sippel ja vaunun lataaja panssarimies Adiel Sorvisto jäivät vaunuun, ajaja panssarimies Aarne Virtanen pääsi omien puolelle takaisin.

nen kohtalosta ei ole saatu täyttä varmuutta. Kranaatin osuma tuli vaunuun hieman alaviistossa taakse aivan tornin ylälaitaan ja vei tornin kansiluukun mennessään. Tässä vaiheessa vaunu vielä liikkui ajaja kersantti Aarne Virtasen toimesta. Vaunu pysähtyi lopulta Eliaankadun reunaan sen vasemman vetopyörän vetoakselin katkettua. Tämä aiheutti vasemman telan luiskahtamisen osittain päältä ja vaunu menetti ohjattavuutensa. Vaunun pysähtyttyä sen ajaja, Virtanen, jalkautui vaunusta. Tornissa olleet vaunujohtaja luutnantti Sippel ja lataaja, panssarimies Adiel Sorvisto jäivät vaunuun. Päästyään omien puolelle, haavoittumatta selvinnyt kersantti Virtanen kertoi Sippelin ja Sorviston kaatuneen. Näin ei kuitenkaan välttämättä ollut, sillä venäläisten propagandaradio kuulutti Viipuria ”ensimmäisen maailmansodan aikaisilla” vaunuilla puolustaneen haavoittuneen Sippelin olevan elossa ja toimitetun sairaalahoitoon Äänislinnaan:

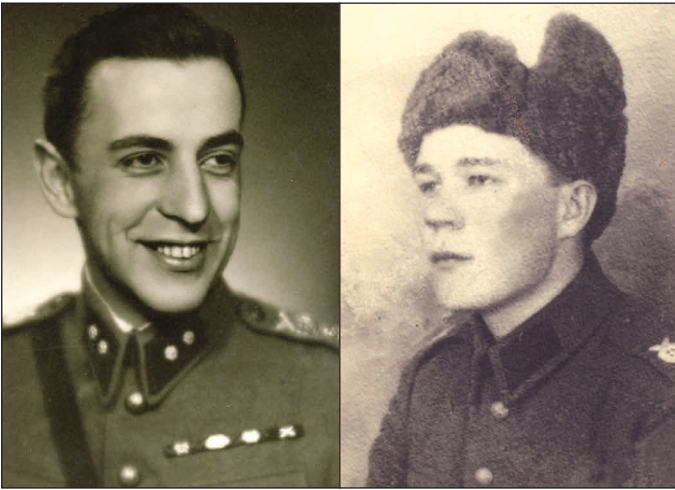
”Suomen urhoolliset sotilaat! Laskekaa aseenne ja tulkaa meidän puolellemme. Älkää olko niin rohkeita kuin luutnantti Stig Sige Sippel, joka panssarikompaniallaan koetti estää meidän tuloamme Viipuriin. Häntä hoidetaan nyt sairaalassa Äänislinnassa.”

Vaunun lataajana toimineesta Sorvistosta ei venäläisten propagandassa mainittu mitään, joten hän lienee kaatunut paikalla vaunuun. Propaganda on tosin aina hieman muunneltua totuutta ja siihen on suhtauduttava varauksella. Oli pa asianlaita mikä tahansa, totuus on se, että kumpikaan näistä panssarimiehistä ei koskaan palannut Viipurista takaisin kotiin. Heidät siunattiin myöhemmin poissaolevana kotipaikkakunnillensa, Sippel Hämeenlinnaan ja Sorvisto Ylivieskaan.

Viipuri 21.6.1944

Karjalan kaupunginosan maastossa vihollinen oli saanut yön aikana panssarintorjuntatykin asemaan päätien varteen, josta se tulitti suomalaisten ryhmitystä. Vaihdettaessa vaunua Ps 511-7 sellaiseen asemaan, mistä se olisi päässyt ampumaan panssarintorjuntatykkiä, se juuttui ojaan ja jäi sinne. Vaunua ei saatu ylös edes vetotraktorilla. Sen sijaan vaunu Ps 511-20 ajettiin notkelmaan Karjalan esikaupunkiin vievän tienhaaran tuntumaan, mistä se pystyi epäsuoralta tulella ampumaan panssarintorjuntatykkiä ja etummaisista vihollisjoukkoja. Panssarintorjuntatykkiä ei kuitenkaan onnistuttu tuhoamaan.

Vihollinen aloitti Tammissuolla aamuyöstä klo 4.00 lujan tykistökeskityksen suomalaisten asemien takamaastoon. Noin tunnin keskityksen jälkeen vihollinen käynnisti hyök-



Erillisen Panssarikomppanian päällikkö, luutnantti Stig Sige Sippel, joka ei koskaan palannut Viipurista kotiin.

Komppanianpäällikkö Sippelin BT-42-vaunun R-717 lataaja, Viipurissa kaatunut/kadonnut panssarimies Adiel Sorvisto.

käyksen panssarivaunuilla. Tällöin tuhottiin panssarinkauhuilla ja panssarintorjuntatykeillä seitsemän vihollisvaunua, joista yksi oli ISU-122 ja loput T-34-vaunuja.

Taisteluiden laannuttua varapäällikkö, luutnantti Nieminen saapui katsomaan joukkuetta. Hän kertoi samalla komppanianpäällikkö Sippelin kaatuneen Viipurissa edellisenä päivänä ja että hänet oli määrätty komppanianpäälliköksi.

Viipuri 22.6.1944

Päivällä klo 12.00 aikoihin sai Karjalan kaupunginosan maastossa ollut jalkaväki käskyn vetäytyä seuraavalle kukkulalinjalle. Tällöin vänrikki Holmströmin molemmat BT-42-vaunut jäivät linjojen välimaastoon. Vihollisen lähestyessä oli Holmströmin vetäydyttävä vielä liikkuvalla vaunulla Ps 511-20, johon oli otettava mukaan myös toisen vaunun Ps 511-7 miehet, joiden ojassa ollutta vaunua ei saatu pois, vaan se oli jätettävä. Vetäytyessään Holmströmin vaunun oli ajettava vihollisryhmitysten läpi. Luutnantti Nieminen tuli vaunua vastaan ja ilmoitti, ettei tarvinnut enää ryhmitä aseisiin ja Holmströmin joukkue vetäytyi komppanian huollon yhteyteen Lappeenrannan tien varteen.

Tammisuolla alkoi klo 7.30 maissa kova noin 45 minuuttia kestänyt tykistökeskitys, minkä jälkeen vihollinen käynnisti panssarihyökkäyksen. Aamupäivän taistelussa pysäytettiin yksi ISU-122-vaunu sokaisupullolla sen ajaessa suomalaisten juoksuhautaan jääden sinne. Lisäksi viisi T-34-vaunua tuhottiin panssarinkauhuilla loppujen vaunujen vetäytyessä. Iltapäivällä vihollinen tyytyi ainoastaan ampumaan häirintätulta.

Viipuri 23.-24.6.1944

Vihollinen hyökkäsi vielä kesäkuun 23. päivänä Tammissuolla neljällä vaunulla, joista yksi onnistuttiin tuhoamaan panssarintorjujien toimesta muiden vetäytyessä takaisin. Tammisuolla olleen vänrikki Saarelan BT-42-joukkue (III joukkue) sai illalla käskyn vetäytyä asemista. Joukkue seurasi vetäytyvän 20. Prikaatin joukkoja Kärstilänjärvelle, josta se palasi komppanian yhteyteen Lappeenrannan tien varteen. Ennen lähtöään Tammissuon maastosta Saarelan joukkue joutui tuhoamaan liikuntakyvyttömän R-702-vaununsa.

Vänrikki Kaakinen teki iltapäivällä 24. kesäkuuta vielä vastaiskun kahdella vaunulla Tienhaaran suunnalla Viipurin maalaiskunnan puolella, jossa vihollinen oli tehnyt maihinnousun. Vastaisku onnistui ja vihollinen vetäytyi salmen taakse Sorvaliin. Illansuussa otti vänrikki Holmström Kaakisen joukkueen johtoonsa ja Kaakinen päästettiin lepäämään.

Tilanne vakiintuu 25.-30.6.1944

Seuraavina päivinä tilanne jatkui Viipurin länsipuolella komppanian osalta rauhallisena. Taistelussa kunnostautuneille upseereille, aliupseereille sekä miehistön jäsenille jaettiin kunniamerkkejä ja osa sai ylennyksiä. Vaunu Ps 511-20 lähetettiin 26.6. korjattavaksi Ensoon. Kaatuneesta/kadonneesta komppanianpäällikkö Sippelistä sekä vaunun ajaja Sorvistosta laadittiin kuolinilmoitus pääkaupungin lehtiin. Vänrikki Saarela otti kesäkuun 28. päivänä Sorvalin suunnan joukkueen johtoonsa päästään Holmströmin lepäämään. Vaunu R-709 saatiin komppanian käyttöön. Komppania siirtyi kesäkuun 29. päivänä majoituspaikastaan noin kolme kilometriä pohjoiseen. Kesäkuun viimeisenä päivänä vänrikki Kaakinen joukkueineen otti vastaan vänrikki Saarelan asemat.

Heinäkuun alku 1944

Komppania sai heinäkuun 1. päivänä käskyn siirtyä prikaatin mukana Rautakorpeen Imatran tien varteen Myllylästä etelään. Illansuussa komppanian autokolonna lähti uudelle ryhmitysalueelle vänrikki Holmströmin johdolla. Myöhemmin illalla myös Kaakinen saapui määrättylle alueelle kolmen vaunun kanssa.

Komppanianpäällikkö Nieminen käskettiin heinäkuun 2. päivänä 6. Divisioonan esikuntapäällikön luokse tehtävänantoa varten. Sieltä palattuaan hän lähti vänrikki Holmströmin kanssa maastontiedusteluun. Aamulla saatiin myös ilmoitus, että kolme komppanian vaunua oli juuttunut ojaan seurattuaan siirtyessään pataljoonaa, joka ajoi väärää tietä. Näistä vaunuista oli yksi päässyt vänrikki Kaakisen johdolla jatkamaan matkaa. Myöhemmin illalla saatiin vetotaktorin avustuksella vaunuista yksi nostettua ylös suosta. Komppania sai heinäkuun 3. päivänä vielä vaunutäydennystä, kun kaksi Jyväskylässä korjattavana ollutta vaunua Ps 511-8 ja Ps 511-16 tulivat takaisin. Viimeinenkin, ojaan aiemmin juuttunut vaunu, R-709, saatiin ylös suosta heinäkuun 5. päivänä ja toimitettiin korjaamolle Ensoon.

Erillinen Panssarikomppania hajotetaan - 7.7.1944

Komppanianpäällikkö, luutnantti Nieminen kävi heinäkuun 5. päivänä prikaatinkomentaja eversti Björkmanin puhutellussa, jossa käsiteltiin BT-42-komppanian vaunujen käyttömahdollisuuksia. Nieminen totesi tällöin, että ”nykyisessä sodassa BT-42-vaunuja ei voida käyttää panssareita vastaan.”

Komppanianpäällikkö, luutnantti Nieminen, meni uudelleen heinäkuun 7. päivänä aamupäivällä prikaatinkomentajan puhutteluun, jossa ilmoitettiin, että Erillinen Panssarikomppania hajotetaan vielä samana päivänä. Miehistö, aliupseerit ja upseerit tulitettiin sijoittamaan Panssariprikaatin I ja II pataljoonaa sekä rynnäkkötykkijoukkueeseen ja I korjausjoukkueeseen. Komppaniassa käskettiin alustavat yksikön hajottamiseen liittyneet toimenpiteet. Illalla prikaatinkomentaja, eversti Björkman käski siirtää kaikki vaunut Ensoon, jossa ne piti luovuttaa pois. Samana päivänä lähdettiin myös siirtämään Jyväskylältä korjaamolta 3. päivä komppaniaan saapuneita vaunuja Ps 511-8 ja Ps 511-16 Ensoon.

Seuraavat päivät käytettiin tiiviisti henkilöjärjestelyjen valmisteluun, huoltotoimiin ja varustuksen luovutuksiin.



Uusi Suomi-sanomalehdessä 30.6.1944 julkaistu Erilisen Panssarikomppanian aseveljien laatima Sippelin ja Sorviston kaatumisilmoitus.

Varusvarasto kuljetettiin Lappeenrantaan, jossa materiaali inventoitiin ja kirjanpito tarkistettiin. Komppanian sotapäiväkirjaan on heinäkuun 16. päivänä 1944 tehty viimeinen merkintä ”varastojen luovutusta ja arkistojen kunnostamista jatkettiin koko päivä.”

BT-42 miehistö- ja kalustotappiot 1944

Erillinen Panssarikomppania menetti BT-42-vaunuja kaikkiaan kahdeksan, vaunut R-702, R-705, R-712, R-713, R-717, Ps 511-7, Ps 511-15 ja Ps 511-19, kaikki Karjalan kannaksen alueella kesäkuussa 1944. Viipurissa tuhoutunutta komppanianpäällikkö Sippelin vaunua (R-717) lukuun ottamatta muut omat vaunutappiot aiheutuivat runsaslukuisista teknisistä vioista, joiden takia kalustoa jouduttiin hylkäämään tai tuhoamaan itse. Tämä kertoo varsin konkreettisesti BT-42-vaunujen taipumuksesta vikaantua herkästi sekä niiden teknisesti heikosta kunnosta. Vaunujen pääaseet, 114 mm haupitsit, näyttävät sen sijaan toimineen suht moitteetta. Ainakaan kirjattua tietoa niissä esiintyneistä mahdollisista häiriöistä tai suoranaista vioista ei ole. Viipurin alueen taisteluissa kaatuneiden/kadonneiden komppanianpäällikkö Sippelin ja lataaja Sorviston lisäksi haavoittui yksi aliupseeri ja neljä panssari miestä.

BT-42-vaunujen myöhemmät vaiheet

Säilyneet kymmenen BT-42-vaunua R-704, R-706, R-708, R-709, R-710, R-711, R-714, Ps 511-16, Ps 511-18, Ps 511-20 hylättiin taisteluelvottomana käytöstä 7.7.1944 tehdyn päätöksen mukaisesti ja varastettiin. Vaunut siirrettiin Sotateknilliselle varikolle Jyväskylään joulukuussa 1944. Niitä ei käytetty sodan päätyttyä. Vaunut pysyivät kuitenkin kirjanpidossa aina marraskuun lopulle 1951 asti, jolloin ne yhtä lukuun ottamatta (Ps 511-8) lopulta poistettiin ja romutettiin. Säilyneen Ps 511-8 (R-708) -vaunun kantakirjoihin tehdyn merkinnän mukaan kyseinen yksilö poistettiin kirjanpidosta vasta vuonna 1957.

Ainoa jäljellä oleva BT-42-yksilö (Ps 511-8) on todennäköisesti säästetty sen vuoksi, että se on prototyyppi eli käytännössä ensimmäinen koottu BT-42-kappale. Vaunu siirrettiin Panssarimuseolle vuonna 1961, kun museo perustettiin, missä se on edelleen. Kyseiseen vaunuun liittyen museon kokoelmissa on säilynyt myös vaunun historiaan liittyvää dokumentaatiota, kuten valokuvia, haupitsin kantakirja sekä muut vaunun kantakirjat, joista voi seurata ko. yksilön ja sen aseistuksen vaiheita vielä sodanjälkeisiltäkin vuosilta. Vaunumallin käyttöohjekirja vuodelta 1944 on myös olemassa. Vaunussa on lisäksi moottori sekä voimansiirto yhä paikoillaan, kuten ajajan ohjauspyöräkin.

Japanilaisten suosikki

Museoidun BT-42-vaunun myöhemmät vaiheet ovat muodostuneet mielenkiintoisiksi. Tämä vaunu on noussut japanilaisten kiinnostuksen kohteeksi heidän adoptoitua sen seikkailemaan manga-sarjakuvissaan ja anime-filmeissään Girls und Panzer -sarjassa. BT-42-vaunu on tätä kautta saanut maailmanlaajuista julkisuutta ja tuonut osaltaan kävijöitä Panssarimuseolle. Vaunusta on lisäksi tehty 1:35 mittakaavassa pienoismallirakennussarja japanilaisen Tamiya-tehtaan toimesta. Japanilaiset osallistuivat myös varsin voimaperäisesti museon rinnekatosten joukkorahoituskampanjaan, juuri BT-42-vaunun olemassaolon takia.

BT-43-kuljetuspanssarivaunu

Panssarikeskuksen käskettiin 18.5.1943 ryhtyä suunnittelemaan BT-vaunun alustaan perustunut kuljetuspanssarivaunu. Vaunuja oli aikomus valmistaa 14 kappaletta. Vaunujen valmistuksessa oli tarkoitus hyödyntää runsaasti sotasaaliiksi saatujen BT-vaunujen alustoja. Tähän työhön varattiin yksi BT-7-vaunun runko. Panssarikeskukselle annettiin lupa koevaunun valmistamiseen ja puisen kuormalavan asentamiseen rungon päälle kuorma- ja kuljetustilaksi. Rungossa oleva tornitila käytettiin myös kuljetustilana tekemällä sinne kuormahäkki sekä varustamalla kuormalavan lattia ja itse häkki avattavilla kansilla. Panssarirekisterinumeron Ps 611-1 saanut koevaunu valmistui lokakuun lopussa ja se luovutettiin Rynnäkkötykkipataljoonalle 14.11.1943 kokeiluja varten. Kokeilut eivät johtaneet lisävaunujen valmistamiseen. Koekappale siirrettiin 4.6.1944 Erilliselle Panssarikomppanialle ja komppanian lakkauttamisen jälkeen heinäkuun alussa 1944 varikolle, jossa se poistettiin 22.5.1945 ja romutettiin.

Kuljetuspanssarivaunu – Kenraali Laguksen esitys 1943

Kuljetuspanssarivaunuasiaan liittyen, Panssaridivisioonan komentaja kenraalimajuri Lagus teki Yleisesikunnan päällikölle heinäkuussa 1943 myös mielenkiintoisen ja hyvin perustellun esityksen. Siinä todetaan, että BT-42-rynnäkkötykkien jäädessä kokonaan pois käytöstä uusien Sturmgeschütz-rynnäkkötykkien saavuttua maahan ja BT-42-vaunujen osoittauduttua rynnäkkötykkitehtäviin vähemmän sopiviksi, ne tulisi muuttaa panssaroiduiksi miehistönkuljetusvaunuiksi. Vaunuja tulitaisiin käyttämään saksalaisten ”panssarikrenatöörivaunujen” tapaan jääkärien kuljettamiseksi välittömästi panssarivaunujen jäljessä.

BT-42-vaunujen muuntaminen panssaroiduiksi miehistönkuljetusvaunuiksi olisi vaatinut Laguksen mukaan seuraavat muutokset: tornin ja tykin poisto kanta myöden, rungon etupäähän kannen päälle noin 8 mm vahvuinen ja 50 cm korkuinen panssarisuojalevy asennettuna esim. 30 asteen kulmaan, levyssä tuli olla myös aukko konetuliasetta varten. Kannen päälle makuuasentoon sijoitettavien miesten suojaksi noin 8 mm vahvuiset ja noin 50 cm korkuiset panssaroidut laidat. Tämä suojus olisi valmistettava pystypoikkileikkaukseltaan kiilanmuotoiseksi, kuten saksalaisessa panssarikrenatöörivaunussa.

Lisäksi esityksessä todettiin, että tornin ja tykin poistaminen tulisi huomattavasti vähentämään vaunun painoa, mikä olisi omiaan suuresti lisäämään vaunun maastokelpoisuutta ja yleistä kestävyyttä. Rynnäkkötykkivaunuun kuuluneiden ammusten paino vastaisi suurin piirtein kuljetettaviksi tulevien miesten painoa. Lagus mainitsi lisäksi, että suoritettujen mittauksen perusteella edellä esitetyllä tavalla varustettuun kuljetusvaunuun sopisi sisään viisi miestä kuljettajan lisäksi, joista kaksi molemmille sivuille, kasvot vastakkain ja yksi kuljettajan taakse kasvot kulkusuuntaan. Lisäksi kannelle

vaunun takaosan päälle sopisi neljä miestä makuuasentoon. Vaunuun sopisi siis yhdeksän miestä + ajaja (9+1).

Lagus esitti valmistettavaksi kyseisiä BT-vaunun alustaan perustuvia kuljetusvaunuja 13 kappaletta sekä lisäksi muutamia varavaunuja. Näistä muodostettavaan kuljetusvaunuosastoon tulisi kaluston lisäksi kuulumaan yksi ajaja vaunua kohti sekä mahdollisesti joitakin asentajia. Teknilliseen huoltoon nähden ko. osasto liitettäisiin ”uuteen” Rynnäkötykkipataljoonaan.

Lagus toteaa lisäksi, että kuljetusvaunuosasto tulisi näin ollen toimimaan puhtaasti miehistön kuljetusvaunu muodostelmana, joka joko kokonaisuudessaan tai osin asetettaisiin kuljettamaan tilanteen kulloinkin vaatimat määrät jääkäreitä, pioneereja jne. Lagus mainitsee myös, että Panssaridivisioonan taistelutoiminnassa olisi esitettyjen vaunujen käytöllä saavutettavissa suuria etuja. Näistä hän mainitsee mm. mahdollisuuden elävän voiman siirtämisen panssarivaunujen vihollisen päävastarinta-asemaan murtamasta aukosta välittömästi murron tapahduttua syvällekin vihollisen selustaan sekä mahdollisuuden kaikissa tilanteissa elävän voiman kuljettamisen välittömästi panssareiden jäljessä. Vaunut eivät myöskään toimisi pelkinä kuljetusvälineinä vaan pystyisivät monissa tilanteissa panssarin suojaamin konetuliasein osallistumaan tehokkaastikin taisteluun.

Vaunuja voitaisiin Laguksen mukaan lisäksi käyttää tarvikkeiden ja haavoittuneiden kuljettamiseen vihollisen voimakkaan tulen alaisillakin alueilla ja muille moottoriajoneuvoille kulkukelvottomilla teillä. Lopuksi Lagus vielä toteaa, että mikäli hänen ehdotuksensa ratkaistaan myönteisesti, hän tulisi antamaan vaunujen muuntamistyön suorittamista varten tarpeelliset yksityiskohtaisemmat lisätiedot ja rakennusohjeet.

Mielenkiintoista on, että kenraali Laguksen esittämä asia konkretisoitui jossain määrin Panssarikeskuksen suunnittelemissa BT-43-kuljetuspanssarivaunussa, joka oli jo Laguksen esityksen aikoihin tekeillä. Ei ole täysin selvillä, että liittyvätkö nämä kaksi projektia toisiinsa. Joitain samankaltaisuuksia niissä kuitenkin on. Kuten tiedettyä, BT-42-vaunuja ei koskaan muutettu panssaroiduiksi miehistönkuljetusvaunuiksi, vaan vaunujen käyttöä jatkettiin rynnäkötykkeinä aina kesään 1944 asti.

Lopputulema

Kaikesta olemassa olevasta BT-42-rynnäkötykkeihin liittyvästä dokumentaatiosta käy ilmi se tosiseikka, että vaunujen parhaasta mahdollisesta käyttötavasta ei oltu täysin selvillä. Oli epäselvää, että olisiko vaunuilla pitänyt tukea jalkaväkeä suora-ammunoin tai epäsuoralla tulella vai olisiko niitä pitänyt käyttää panssaritorjuntaan.

Pääasialliset lähteet:

1. Erillinen Panssarikomppania, sotapäiväkirja 1.12.1943-16.7.1944
2. PsD:n esikunnan dokumentti N:o 272/III/307 sal. (5.5.1943 aloite, kenr.maj. Lagus)
3. Päämajan järjestelyosaston dokumentti N:o 212/Lkp. sal (7.2.1943)
4. Päämajan tykistöosaston dokumentti N:o 2356/Tyk.1/10/sal. (11.5.1943)
5. Ps.Pr komentajan kirjelmä panssarikalustosta 14.6.1942 (eversti Sven Björkman)
6. PsD:n esikunta, komentajan kirjelmä, heinäkuu 1943 (kenraalimajuri Ruben Lagus)
7. PsD:n esikunta, komentajan kirjelmä, syyskuu 1943 (kenraalimajuri Ruben Lagus)
8. Er.PsK poistoanomus PsD:n tykistökomentajalle 25.8.1944, todiste 1/44, N:o 655/TväI./VII/2 sal.
9. Niinisaalon koeampuma-aseman ammuttakirjanpito v. 1942
10. Panssaripoikien aapinen 1944
11. BT-42-vaunun Ps 511-8 tykkikantakirja (114 H/18 n:o 1966)
12. BT-42-vaunun Ps 511-8 kantakirjat 1. A ja 1. B



Viipurin taisteluun kesäkuussa 1944 osallistunut BT-42-veteraani Stig Holmström Panssarimuseolla vanhan sotaratsunsa vierellä.

Luutnantti Sippelin yksikölle ei lopulta määritetty selkeää käyttöperiaatetta, jonka puitteissa vaunuilla olisi tullut toimia. Parhaiten BT-42-vaunut olisivat todennäköisesti soveltuneet kenttätykistöisiin tehtäviin. Ne jaettiin taistelulentäällä kuitenkin liian pieniin osiin tukemaan jalkaväkeä suorasuuntausammunoin ja näin hyöty epäsuoran tulen käytön osalta menetettiin.

BT-42-vaunujen käyttöperiaatteiden epäselvyys tulee hyvin esille tarkasteltaessa Viipurin alueen taistelun kulkua kesäkuussa 1944 ja sitä miten vaunuja lopulta tuolloin käytettiin. Niitä ei käytetty yhtenäisempänä joukkona tykistöaseena jalkaväelle annetun epäsuoran tulituen vaunuina, kuten komppanianpäällikkö Sippel esitti. Ne sidottiin Viipuria puolustaneen 20.Prikaatin komentajan eversti Kempin määräyksestä muutaman vaunun ryppäinä katutaisteluihin ja suorasuuntausammuntaan jalkaväen tueksi. Näin ne olivat siten jo lähtökohtaisesti tuhoon tuomittuja. Voidaankin sanoa, että Erillisen Panssarikomppanian lähtiessä suorittamaan ensimmäistä ja viimeistä taistelutehtäväänsä, joukon yllä leijui jo kuoleman musta varjo. Komppanian päällikkö, luutnantti Sippel, maksoi tästä kaikkein korkeimman hinnan antamalla henkensä taistelussa.

BT-42-vaunujen kohtaloksi tuli lopulta jäädä väliinputoajiksi rynnäkötykistön ja kenttätykistön väliin. Vaunumalli ei myöskään ollut teknisiltä ratkaisuiltaan ja asejärjestelmän osalta onnistuneimmasta päästä. Jotain oli kuitenkin kehitettävä. BT-42-vaunut olivat tämän pohdinnan tulos ja vastaus senhetkiseen tarpeeseen. Ei paras mahdollinen, mutta olosuhteisiin nähden edes jollakin tavalla kelvollinen.

13. 15 Ryn.tyk.psv./BT-42 asennus- ja hoito-ohjeet 1944
14. Panssarimies Mauno Piiparin muistelmia BT-42-vaunuista
15. Sigward W. Sippel: Luutnantti Stig Sige Sippel 1937-1944, osat I ja II
16. BT-42-veteraani, vänrikki Stig Holmströmin haastattelu, helmikuu 2016 (Ossi Pirhonen, Varkauden Reserviupseerikerho ry)
17. Tynkkynen Vesa: Panssarijoukkojen kehittäminen sodan aikana (Panssari-lehti 2/1997)
18. Käkelä Erkki: BT-42-rynnäkötykkivaunujemme keskeisimmät vaiheet (Panssari-lehti 2/1996)
19. Muikko & Purhonen: Suomalaiset panssarivaunut 1918-1997
20. Käkelä Erkki: Laguksen rynnäkötykit
21. Käkelä Erkki: Laguksen miehet – Marskin nyrkki
22. Käkelä Erkki: Panssaridivisioona 1942-1944
23. Käkelä & Lärka: Suomalaisen rynnäkötykkien kohtalot
24. Jyri Paulaharju: Itsenäisen Suomen kenttätykit 1918-1995
25. Jouko & Kangas: Rynnäkötykki BT-42 – Maineensa ansainnut? Sotahistoriallinen aikakauskirja 42 2022
26. https://tanks-encyclopedia.com/ww2/soviet/soviet_bt-2.php