

SOTAA, OOPPELEITA JA MERCEDES-BENZ

Saksan sotataloudesta, sodasta ja kuorma-autotuotannosta

Mercedes-Benz juhlii parhaillaan kuorma-autotuotantonsa 120-vuotistaivalta. Myös Mercedes-Benz-klubin Pirkanmaan jaos on osallistumassa osaltaan juhlavuoteen. Vuotuisen MB-Tour-ajotapahtuman pääteemaksi on otettu Mercedeksen hyötyajoneuvot. Mikäpä siis olisi sopivampaa kuin puuttua myös teemaa käsittelevän kirjoituksen muodossa aiheeseen. Kirjoittamalla – ooppeleista!

Sotaa kohti: standardointikehitys suosii Opelία

Kieli poskessa käydyissä autoaiheisissa keskusteluissa kuulee toisinaan sanottavan, että lopulta kaikista autoista tulee ooppeleita. Syventymättä moisen viisauden syvempiin ulottuvuuksiin, on tässä kirjoituksessa kuitenkin tarkoitus seurata ainakin viihteellisesti samaa ajatusta ja katsoa tapausta, jossa edellä mainittu väittäjä on tavallaan tullut todeksi myös Mercedes-Benzin kohdalla. Samalla tullaan havaintoon, että se mikä muilla merkeillä saattaa olla vielä edessä, on Mercedes-Benzin osalta jo taakse jäänyttä ja koettua historiaa. Omasta ooppeloitumisestaan Mercedes-Benz selviytyi sittenkin mainiolla tavalla.

Pitää mennä ajassa taaksepäin, aina 1930-luvun lopulle asti. Saksan armeijaa olivat pian odottamassa sotaisat harrastukset ja niihin valmistauduttaessa mielenkiintoa suuntautui myös ajoneuvotuotantoon. Pohdittiin mm., millaiset autot olisivat tarkoituksenmukaista kalustoa erityisesti sotatoimien suorittamisessa sekä yleisemminkin, yhteiskunnan huollon tarpeisiin sodan olosuhteissa.

Mercedes-Benzillä oli jo pitkä perinne hyötyajoneuvojen tuotannossa ja runsaasti kokemusta dieselmääräyksistä voimanlähteistä. Mercedes-Benzin laatu oli myös arvostettua. Ja tunnettua oli yhtiön kyky tehokkaaseen tuotekehittelyyn. Epäilemättä oli selvää, että yhtiöllä tuli olemaan runsaastikin rooleja myös sodan aiheuttamien vaikeutuvien vaatimusten keskellä.

Saksan teollisuustuotantoa vaivasi kuitenkin laajalti muuan piirre, joka lopulta vasta sodan aikana alkoi poistua. Tuo piirre oli tehokkaan sarjatuotannon harvinaisuus. Ei niin, etteikö Saksan teollisuudessa olisi tunnettu sarjatuotantoa ja myös sen uudenaikaisimpia muotoja. Ja etteikö niitä olisi ollut jossakin mitassa myös käytössä. Kuitenkin oli yleistä, että tuotanto oli pikemminkin tehostettua räätälöintiä kuin Yhdysvalloista tunnettua sarja- tai massatuotannon tyyppiä. Saattaa olla, että Mercedes-Benzin kohdalla erityinen pyrkimys korkeaan laatuun johdatteli ajattelemaan, että tuotantonopeuden merkittävä kasvattaminen ei olisi pelkästään hyödyksi. Tai ei ainakaan kiireellisintä.

Opelilla oli tässä suhteessa toisin. Opelín yhtiörakenteessa jo sisäisetkin verkostot ulottuivat laajalle, sarjatuotantokysymyksiä ajatellen tärkeimpinä Yhdysvaltoihin. Ja hyvin uskottavasti juuri näiden verkostojen vaikutusta oli, että juuri Opelilla, eikä Mercedes-Benzillä, oli sotaan mennessä jo valmiina tehokkaaseen sarjatuotantoon kykenevä uudenaikainen tuotantolaitos. Tämä Brandenburgiin valmistunut tuotantolaitos tuotti sodankäynnin kannalta hyvin keskeistä hyötyajoneuvoluokkaa, eli nk. kolmen tonnin kuorma-autoja.

Mercedes-Benzillä oli toki samaan paino- ja kokoluokkaan kilpailevaa tarjontaa sekä tuotekehittelyä. Mutta eräs seikka oli vaikuttamassa Opelín eduksi. Se seikka oli Saksan sotakoneiston kokonaisrakenne. Eri syistä oli kehitetty panssarivaunuihin tarkoitettuja moottoreita etupäässä bensiinikäyttöisinä. Maailman niissä armeijoissa, joita oli motorisoitu ja panssaroitu, vaihteli kovasti dieselmääräyksien ja bensiinikäyttöisten panssarivaunumoottoreiden suosio. Saksassa pääosa panssarivaunujen moottoreista oli sotaa

lähestyttäessä ja sen aikana bensiinikäyttöisiä. Saksan armeijan huollosta vastaavat päättäjät ymmärsivät, että ei ollut edullista rasittaa huoltoa ainakaan laajassa mielessä useammalla rinnakkaisella polttoainejärjestelmällä. Opelin kolmen tonnin kuorma-automalli oli jo valmiiksi bensiinikäyttöinen. Mercedes-Benzin lähinnä vastaava tarjonta oli dieselkäyttöistä.

Saksan armeija tutustui maansa kuorma-autotuotantoon kyllin vakavasti, että epäilemättä armeijan kannalta kiinnostavimmat ajoneuvovaihtoehdot tulivat käydyiksi läpi. Mercedes-Benzin mallistoa ei liene moitittu. Ja Mercedes-Benzin tuotanto kyllä kelpasi armeijalle. Ilmeisesti ratkaisu Opelin hyväksi kolmen tonnin luokassa tuli lopulta sarjatuotannollisista syistä, bensiinikäyttöisyydestä sekä siksi, että aivan ilmeisesti Opelin auto oli tosiaankin myöskin yleisesti sopiva armeijan monipuolisiin kuljetustarpeisiin. Opelin tausta osana laajempaa kansainvälistä yhtiökokonaisuutta tuotti etuna, joskin myös haittana sen, että jotkin varaosista olivat suoraan vaihtokelpoisia mm. eräiden Chevrolet-, GMC- ja Bedford-tuotteiden kanssa.

Opelin tuote, johon armeijan valinta osui, oli autohistoriasta kiinnostuneiden nyttemmin helposti tunnistama Opel Blitz. Opel Blitz oli jo 1930-luvun lopulla tunnettu ja suosittu ajoneuvo, mutta Saksan laajamittaisten sotatoimien johdosta tunnettuudesta tuli hyvin kansainvälistä.

Mercedes-Benzillä osattiin varmasti olla pettyneitä kun oma tuote ei menestynyt valinnassa. Pettymys saavutti pian uusiakin muotoja. Kun sota-ajan ajoneuvotuotanto edellytti entistä laajempaa standardointia todettiin sen mukaisesti Saksassa tarpeelliseksi keskittyä tuotannossa harvempiin, yhä suurempina sarjoina valmistettaviin ajoneuvotyyppeihin. Kun Opel oli jo saavuttanut suosionsa ja asemansa armeijan logistiikassa, oli luontevaa, että muita merkkejä ja malleja sai väistyä juuri Opelin malliehdokkaan tieltä. Niinpä Borgwardin osaksi, samoin kuin Mercedes-Benzin osaksi, tuli valmistaa tuotannossaan vierasta merkkiä, Opelina.

Mercedes-Benz valmistamaan Opelina

On syytä kertoa muutamalla sanalla myös siitä hallinnollisesta mekanismista, joka tuotannon taustalla vaikutti standardoinnin etenemiseen. Saksan kansallissosialistinen hallinto oli jo varhain ottanut käyttöön taloutensa kehittämiseksi nelivuotissuunnitelmien järjestelmän. Järjestelmän johtoon oli asetettu Herman Göring. Hän on muutoinkin tunnettu henkilö, joten hänestä ei tässä yhteydessä enempää kuin että hän puolestaan nimitti ajoneuvotuotannon standardoinnista vastaavaksi johtajaksi eversti Schellin. Eversti Adolf von Schell oli kunnostautunut ensimmäisessä maailmansodassa ja tehnyt sotilasuraa, josta vaativin osa oli ministeriötason hallinnollisia tehtäviä, jo ennen kansallissosialistien nousua valtaan. Schell oli saanut myös jonkin verran kokemusta armeijan motorisoinnista, mutta selvästi voidaan nähdä hänen osaamisensa painottuneen enemmän sotilaalliselle ja hallinnolliselle puolelle. Mikään insinööritaitojen ikoni hän ei selvästikään ollut. Hän selviytyi saamastaan valtuutuksesta kohtuullisesti, mutta ei niin hyvin, etteikö häntä olisi voitu vielä sodan kestäessä sijoittaa hallinnon sijasta yleissotilaallisiin tehtäviin.

Schell julkaisi nimeään kantavan suunnitelman (nk. Schellplan), joka hyvin pitkälti myös toteutettiin. Kuorma-autojen osalta Schellin havainto oli, että Saksan hallitsemilla alueilla valmistettu mallivalikoima oli liian suuri. Mallien tarkka määrä riippuu tulkinnoista, mutta epäilemättä se oli joka tapauksessa reilusti yli sadan. Historialliset lähteet tapaavat kertoa, että Schellin suunnitelman jälkeen määrä olisi ollut enää 19. Samalla tuotanto keskittyi bensiinikäyttöisiin malleihin. Lakkautettiin mm. erään aiemman standardointiajattelun aikaansaannoksen, eli nk. Einheitsdieselin tuotanto. Kuitenkaan keskittyminen bensiinikäyttöisiin malleihin ei koskaan voinut tulla täysin todeksi. Kokonaissuunnittelua häiritsivät mm. siviileiltä armeijalle otetut ajoneuvot sekä sotasaaliina saadut. Ja samoin se tuotannon osa, joka jäi tosiasiallisesti edelleen tuottamaan dieselkäyttöisiä malleja. On selvä, että malliston supistamisella oli

vaikutuksensa. Negatiiviselle puolelle asettuivat rajoitusten haitat tekniselle kehitykselle. Sivuvaikutuksenaan rajoitukset rajoittivat myös omistajien vapautta päättää omaisuudestaan ja tämä luonnollisesti vähensi kansantaloudelle edullisia pääomaliikkeitä. Keskittävillä rajoituksilla oli kansantaloudelle lyhytaikaisesti myös joitakin edullisia vaikutuksia. Suurin etu koitui luonnollisesti armeijalle, tuotannon tehostamisen, varaosalogistiikan ja polttoainehuollon kannalta.

Mutta siitkö saman tien valmistamaan Mercedes-Benzillä Opelina? Pelkästään sanottu ei tapaa olla aivan sama asia kuin valmiiksi tehty. Päätöksistä ja toimeenpanokäskyistä kului kummastuttavankin runsaasti aikaa siihen, kunnes ihka ensimmäinen Opel valmistui Mercedes-Benzin tuotantolinjoilta. Saksan armeijan tarpeet ja vaatimukset olivat toisaalta pakottavia, mutta kokonaan uuden mallin tuotannon aloittamista hankaloittivat keskeisesti armeijan itsensä asettamat reunaehdot. Niistä hankaloittavin oli alkuvaiheen vaatimus siitä, että uuden tuotannon valmistelu ei saanut haitata jo käynnissä olevaa tuotantoa. Ei siis voitu suoraan lopettaa jonkin tuotantomallin tuotantoa Opelien tieltä ja saada sillä tavoin vapautetuksi tarvittavaa kapasiteettia.

Aikatauluun vaikutti myös yleisempi ongelma. Ongelma johtui siitä, että samaan aikaan lähes kaikki sodankäyntiä hyödyttävät tuotannon alat vastaanottivat samoja vaatimuksia tuotannon standardoimiseksi ja tehostamiseksi. Tilanteen johdosta tuotannossa tarvittavia koneita, laitteita ja raaka-aineita sekä ammattitaitoista työvoimaa koskeva kilpailu kiihtyi ankaraksi. Ja sodan edetessä alkoivat vaikuttaa myös vihollisvaltioiden toimet Saksan teollisuutta vastaan. Uusia metalliteollisuuden koneita ja laitteita tarvittiin sekä tuotannon lisäämiseen että jo olemassa olevan tuotannon ylläpitämiseen. Varsinkin vihollisen pommitusten vaikutukset lisäsivät Saksan vaikeuksia yhä kiihtyen sen mukaan kuin sota kehittyi kohti loppuhuipennustaan.

Kuitenkin asiantilan vaatimat päätökset tehtiin järjestyksessään, muutettiin toimeenpanokäskyiksi ja pantiin toimeen. Ja sen mukaisesti lähestyi hetki, jolloin ensimmäisen Opelien piti valmistua Mercedes-Benzin tuotantolinjoilta. Kuten mainittu, se hetki koitti myöhään. Schellin suunnitelma valmistui jo keväällä 1939 – ennen sotaa - ja astui voimaan heti vuoden 1940 alussa. Sopimus Mercedesin kanssa allekirjoitettiin kuitenkin vasta 1942 ja vasta kesällä 1944 voitiin Mercedeseltä toimittaa ensimmäiset ooppelit. Sodan käänne oli siinä vaiheessa jo kiistattomasti mennyt menojaan. Kansallissosialistisen valtakunnan loppu hämötti, mutta valtakunnan johto ei kyennyt tunnustamaan tappiotaan ja lopettamaan sotaa. Oli ymmärrettävää hätää siitä, että johto tulisi joutumaan tekemisistään ankaraan vastuuseen. Ja ongelman ratkaisuna oli, että ei tehty mitään ratkaisua. Jatkettiin sotaa ja maksettiin siitä vielä miljoonilla uusilla uhreilla. Jotkut suvaisivat odottaa, että jokin ihme tai ainakin jokin ihmease ratkaisisi tilanteen lopulta Saksan hyväksi.

Kuorma-autojen tarve kasvaa

Omassa hädässään Saksan valtakunnankansleri lisäsi runsaasti puuttumistaan asioihin, joihin hänellä ei ollut riittävää kompetenssia. Niinpä kesälle 1944 sijoittuivat tunnetut suurtaipiot lännessä Normandiassa sekä Valko-Venäjällä nk. keskisen armeijakunnan tuho. Näiden menetysten aiheuttamisessa valtakunnankanslerin vaikutus ei ollut aivan vähäinen.

Tappiot verottivat Saksan jo ennestäänkin aivan liian vähäistä miesvoimaa ja myöskin kalustoa. Miesvoiman korvaamiseen oli keinoja vähän tai ei ollenkaan. Kaluston korvaaminen oli kuitenkin mahdollista ainakin johonkin rajaan asti. Tuotannon kehittämiseen oli siis kiinnitetty huomiota jo aiemminkin. Nyt tehostamistoimia alettiin viedä äärimmilleen. Schell ei ollut enää niissä mukana. Historiaan on piirtynyt tämän vaiheen tunnetuimpana nimenä Albert Speer, varusteluministeri ja arkkitehti. Häneenkään emme paneudu sen enempiä, koska häntä koskevaa tietoa on tarjolla riittävästi toisaalla. Todetaan kuitenkin, että

Saksan tuotanto saavutti sodan ajan ällistytävän huippunsa hetkillä, jolloin sitä haastettiin ja häirittiin lähes sietämättömästi. Asiaa koskevat keuhut tulee kuitenkin pohtia rinnakkain sen kanssa, että kaikesta toimeliaisuudesta huolimatta oli seurauksena suunnattomat määrät inhimillistä kärsimystä Saksassa ja sen vaikutuspiirissä sekä varsin perusteellisesti raunioitunut Eurooppa ja Saksa. Perusteellisesti raunioitunut ja perusteellisesti lyöty Saksa.

Mutta miesvoiman vähentyminen pakotti painottamaan sodankäynnin teknistä puolta. Oli ainakin periaatetasolla uskottavaa, että valmistamalla tehokkaita aseita ja asejärjestelmiä saataisiin kompensoitua miesmäärän vähentymistä. Tarvittiin tutkimuksen ja tuotannon tehostamista. Suppeampi aiheemme, eli ooppeleiden valmistaminen Mercedesen tuotantolinjoilla, asettuu aiheen erääseen keskiöön mm. siten, että sotatieteilijät ovat useasti laskeskelleet yhden toiminnassa olevan panssarivaunun edellyttävän vähimmilläänkin kolmen kuorma-auton olemassaoloa. Tieteilijät ovat liian varovaisia. Jotta yksi panssarivaunu voisi toimia välittömästi, lähipiiristä pitää löytyä kylläkin tukitoimiin ne kolme kuorma-autoa. Määrä ei kuitenkaan ole riittävä, koska tulisi huomioida tarvittava kuorma-autojen määrä panssarivaunun koko elinkaarelta. Silloin kolme ei läheskään riitä. Määrän tulee olla isompi, koska ilman riittävää kuorma-autojen määrää ei ole panssarivaunua, ei sen tukitoimintaa eikä lopulta itse panssarivaunun toimintaa. Todetaan, että sodan loppuvaiheessa saksalaisen panssaridivisioonan panssarivaunujen määräksi ilmoitettiin esim. 160 kpl. Kuorma-autoja divisioonassa tuli olla vastaavasti n. 2500 kpl. Luonnollisesti näistä jokainen kuorma-auto ei palvellut suoraan juuri panssarivaunuja. Epäsuorasti kuitenkin: panssaridivisioonan tarkoitus on sen iskukärjessä, eli panssarivaunuissa. Siten jokaisen kuorma-auton perimmäinen tarkoitus divisioonan vahvuudessa on palvella panssarivaunuja. Tullaan päätelmään, että jo pelkästään toimivien panssarivaunujen määrän kasvattamiseksi tuli Saksan kasvattaa kuorma-autojen tuotantoa moninkertaisesti. Ensimmäisen Opelien valmistuminen Mercedes-Benziltä osui sodan siihen vaiheeseen, jossa uusien kuorma-autojen tarve hipoi huippuaan.

Pommitukset ja sotatalous

Panssarivaunujen, kuorma-autojen ja muiden teknisten laitteiden tuotanto tai sen onnistuminen tai epäonnistuminen ei kuitenkaan ollut yksin ratkaiseva tekijä sodan loppuratkaisun vauhdittamisessa. Tärkeintä oli keskeisten resurssien kohdistaminen oikein, toisaalta suojaaminen oikein. Varsinkin länsiliittoutuneilla oli jo pitkään ollut riittävästi vapaita resursseja, jotka oikein käytettyinä olisivat saaneet Saksan nopeasti polvilleen. Vahvasti saattohävittäjillä suojattujen pommituskoneiden toiminta oli jo loppuvuodesta 1942 johtanut tilanteeseen, jossa Saksa ei pystynyt olemaan enää merkittävänä ilmasodan aloitteentekijänä. Saksa joutui altavastaamaan sitä vastaan kohdistettuihin toimenpiteisiin, yhä enemmän alivoimaisempana ja yhä sidotummasta asemasta. Mutta Saksan hyväksi vaikutti etenkin läntisten vihollistensa poliittisten johtajien heikkous toteuttaa mieluummin näyttäviä tekoja kuin asiantuntijoiden suosittelemia tarkemmin harkittuja iskuja. Näyttäviä vaikutuksia oli helpompi esitellä omille kansalaisille. Niitä esiteltiin myös Neuvostoliiton malttamattomalle johdolle, todisteina, että lännessäkin ollaan aktiivisia, ennen maihinnousua. Näyttäviä tekoja olivat massiiviset kaupunki- ja aluepommitukset. Niiden tueksi listattiin runsaasti erilaisia perusteita, jotka kuitenkin osoittautuivat pääosin kestävämmiksi. Perusteet raukesivat oikeastaan sitä mukaa kuin pommituksia toteutettiin. Saksan kaupunkeihin saatiin todella näyttävästi rumaa jälkeä, mutta sotilaalliseen suorituskykyyn pommituksilla oli kovin vähän vaikutusta. Päinvastoin. Pommitusten edetessä sotilaallisesti merkittävä tuotanto ja toiminta hajautettiin yhä pätevämmiin ja vastaavasti länsiliittoutuneille tuli yhä vaikeammaksi saavuttaa aidosti vaikuttavia tuloksia kaupungeja tuhoamalla. Kaupungeja tuhoamalla tuhottiin samalla, paljolti peruuttamattomasti, kansainvälisesti tärkeää eurooppalaista kulttuuriperintöä. On huomattava sekin, että kaupunkipommitukset eivät rajoittuneet vain Saksaan, vaan niitä kohdistui eri vaiheissa myös Saksan miehityksessä olleisiin kaupunkeihin, yhtäläisin tuhovaikutuksin. Kaupunki- ja aluepommituksia suosineiden poliittisten ja

sotilasjohtajien ajattelun jatkeena on myös se myöhempi kylmän sodan ajan taktinen ja strateginen ja ajattelu, että menestyksestä sotaa voitaisiin yhä käydä merkittävästi juuri kaupunkikohteita vastaan, ydinasein.

Koko länsiliittoutuneiden itselleen asettama pommituskohteiden tärkeysjärjestys osoittautuu keveästi perustelluksi jo siinä, että sitä vaihdeltiin periaatteessa äärestä ääreen sodan aikana. Muuttumattomana pysyi vain se seikka, että alkaen jo vuodesta 1940 juuri kaupunkikohteita pommitettiin enemmän tai vähemmän jatkuvasti.

Saksassa sisäisesti tiedettiin, että oli joukko selvästi strategisia kohteita ja niiden suojeluun pyrittiin keskittymään ja koetettiin hajauttaa toimintaa ja etsittiin keinoja turvata sodankäynnin jatkamisen edellyttämien resurssit muutoinkin. Saksassakaan ei asian ymmärtäminen ollut yhtenäistä. Mutta varsinkin em. Albert Speerin yhteisymmärrys erään Yhdysvaltain keskeisen sotilasjohtajan kanssa on merkilläpantavaa. Varsinkin, koska molemmat osoittautuivat olevan täysin oikeassa. Kenraaliluutnantti Carl Spaatz nimitettiin Yhdysvaltain strategisten ilmavoimien johtoon Euroopassa vuoden 1944 tammikuussa. Spaatzilla oli monipuolinen kokemus ja näkemys ilmavoimien käytöstä ja hän tutustui siihen asti käytyihin sotatoimiin tosiasioiden kautta. Monien poliitikkojen ja kollegoidensa harmiksi Spaatz ei katsonut kaupunkien ja alueiden pommittamisen olevan tarkoituksenmukaista toimintaa lainkaan. Hän onnistui käyttämään omaa päätännällistä liikkumavaraansa siten, että viimein kesäkuun 8. päivänä lähti määräys keskittää pommituksia Saksan polttoaineen tuotantoa vastaan. Speer oli omalla puolellaan varoittanut, että mikäli länsiliittoutuneet oivaltavat asettaa polttoainetuotannon pommitusten kohteeksi, Saksan kyky jatkaa sotaa romahtaa muutamassa kuukaudessa. Spaatzin käskyn vaikutukset olivat kutakuinkin välittömiä.

Täydellistä keskittymistä Spaatz ei saanut suorittaa, vaan pommituskapasiteettia piti jakaa sotatoimien suurempaan tukemiseen rintamien lähistöllä ja liikenneyhteyksiin niiden taustoilla ym. Lisäksi muut liittoutuneet osallistuivat Spaatzin tärkeysjärjestykseen melko harvakseltaan. Saksan puolella vaikutukset alkoivat tuntua heti. Polttoaineen saanti romahti. Vaikka aseiden ja kuljetusvälineiden tuotanto osittain yhä kiihtyi, sotatoimet eivät riippuneet enää ensiksi sotilaista ja välineistä, vaan polttoaineen saannista. Monia asioita voitiin tehdä enää niissä rajoissa, joissa oli saatavilla polttoainetta. Mitä lähemmäksi mentiin sodan loppua, sitä enemmän tuli vastaan jopa tilanteita, joissa jokin tuotantolaitos saattoi jotenkin pitää tuotantoaan yllä, mutta ei polttoainepulan vuoksi pystynyt toimittamaan tuotteitaan eteenpäin. Lähistön varastotilat ja lähialueet, lopulta lähistön metsät ja metsätiet täyttyivät valmiista tuotteista, joita kukaan ei saanut toimitettua vastaanottajille. Myös tärkeysjärjestyksen kärjessä olleet tuotteet, esim. torjuntahävittäjät, saattoivat kohdata saman ongelman. Tehtaat saattoivat jatkaa tuotantoa, mutta hävittäjiä ei voitu joko ollenkaan toimittaa ilmavoimille tai sitten hävittäjät jäivät käyttämättöminä lentokenttien reunoille. Ilmatoiminta väheni minimiin. Samoin muu tekninen, jalostetun polttoaineen saannista riippuva toiminta. Kehiteltiin uusia tärkeysjärjestyksiä. Saksan yksi viimeisistä merkittävistä sotilasoperaatioista, nk. Ardennien vastaisku, nojautui suunnitelmassaan huomattavilta osiltaan siihen polttoaineeseen, joka oli tarkoitus vallata liittoutuneilta, hyökkäysreitillä varrelta. Polttoainepulan vuoksi jouduttiin siis antamaan tärkeälle hyökkäykselle kaksi eri tavoitetta, sotilaallinen tavoite ja taloudellinen. Polttoaine. Tavoitteet eivät olleet ristiriidattomia.

Onko polttoainetta?

On paikallaan tarkastella vielä esimerkkiä siitä, millaisia määrällisiä polttoainetarpeita sotaa käyväällä maalla oli. Kun tekemättömyys ei oikein käy vaihtoehdoksi, tarvitaan tekemistä. Ja sodan tekemisissä kuluu yleensä polttoainetta. Sodankäynnissä tekemistä voi olla esim. panssaridivisioonan taistelu. Täysin varustellun panssaridivisioonan taistelunaikainen päivätarve polttoainetta oli aikalaislaskelmien mukaan

ainakin 200 000, jopa lähelle 300 000 litraa. Ilman taistelukontaktia oleksivan, mutta muutoin aktiivisen jalkaväkidivisioonan polttoaineen päivätarpeeksi on ilmoitettu 20 000 litraa. Jonkinlaista määrällistä apua tuollaisten polttoainetarpeiden suuruusluokan arviointiin löytyy vaikkapa siitä tuotannosta, jota Romanian Ploestin tuotantoalue kykeni toimittamaan Saksaan. Ploestia pidettiin tärkeänä toimittajana ja sen ohella Saksan oma polttoainetuotanto oli lähinnä monimutkaista ja kallista synteettistä tuotantoa, määrällisesti riittämätöntä. Siksi Ploestin puolustustarvetta ei aliarvioitu ja sen suojaksi oli rakennettu torjuntaverkosto. Ploestin tärkeyden länsiliittoutuneetkin olivat oivaltaneet jo varhain ja keskittivät sinne pommitustoimintaa, välillä raskaitakin tappioita kärsien. Jatkuvien pommitusten vaikutuksesta tuotanto alkoi hiljaksen pudota. Lisäksi Romania joutui lopulta Neuvostoliiton vaikutuspiiriin, josta seurasi, että toimitukset Saksaan pysähtyivät tietenkin kokonaan. Vielä vuoden 1944 alussa jo alentuneetkin kuukausittaiset toimitusmäärät olivat luokkaa 200 000 tonnia. Mutta alkukesään ja toimitusten päättymiseen mennessä toimitusmäärät olivat pienentyneet tuskin viidennekseen. Pikaisella laskutehtävällä käy ilmi, että määrät vastasivat silloin hädin tuskin sadan aktiivisena, mutta ei taistelukontaktissa olevan jalkaväkidivisioonan kuukausitarvetta. Eri tarkoituksiin varustettuja divisioonia oli Saksalla tuohon aikaan lähes kolmesataa. Ja keskeisimmät niistä motorisoituja ja taistelukontaktissa. Polttoaineen osalta Saksan ongelmat eivät siis olleet aivan vähäisiä. Kunnes muuttuivat kestäättömiksi...

Ja miten tämä kaikki taas liittyy ooppeleihin? Ja Mercedes-Benzin tuotantoon? Kun korostui tarve yhä enemmän motorisoida sodankäyntiä, mm. panssarivaunuilla, korostui tarve toimittaa myös huolto panssarivaunuille. Eli syntyi em. vähintään kolmen, käytännössä paljon useamman kuorma-auton tarve, että aina vastaavasti yksi panssarivaunu voitaisiin pitää toiminnassa. Spaatz ja Speer oivalsivat tahoillaan, että keskeisintä oli silloin saada polttoainetta sekä näille kuorma-autoille että sitä kautta panssarivaunuille. Ja sen oivalluksen pohjalta Spaatz antoi käskyjä ilmavoimilleen. Saman oivalluksen sukua oli myös määräys kohdistaa pommituksia vaikkapa kuulalakeerien tuotantoon tai tärkeimpiin liikenneyhteyksiin. Mutta polttoainetuotannon pommittaminen tepsii nopeimmin. Tuskin mikään muu seikka säästi suhteessa yhtä paljon liittoutuneiden sotilaiden verta kuin jokainen Saksan polttoainetuotantoon osunut pommi. Jo kesän 1944 lopulla tuotannon kertakaikkinen romahdus oli ilmeinen: Saksa kykeni toimittamaan polttoainetta enää alle 10% kriittisistä tuotantotavoitteistaan.

Tuotannon romahtaminen tuo esiin kysymyksen siitä, mitä polttoainetta jäljelle jäänyt tuotanto oli. Ja miten se kohdistui käyttäjiensä todelliseen tarpeeseen. Saksan armeijahan oli tehnyt jo sotaa ennen ratkaisujaan lähinnä bensiinin hyväksi. Bensiiniin keskittyminen toi mukanaan ongelman oktaaneista. Oktaanit aiheuttivat Saksan taloudelle päänvaivaa jo ennen sotaa ja sodan oloissa asiaa onnistuttiin ratkaisemaan lähinnä vaihtelevin kompromissein. Tuotannon pudottua kymmenekseen on helppo arvata, että vähäinen määrä moninkertaisti polttoainetoimitusten oikeaan kohdistamiseen liittyviä ongelmia oktaanitasolla.

Sitä kautta taas ooppeleihin. Joiden kaivattu ja odotettu tuotanto Mercedes-Benzillä alkoi samoihin aikoihin kuin alkoi nopeasti huveta se polttoaine, jota niiden polttoainesäiliöihin tarvittiin. Mutta kulkivatko nuo ooppelit vai eivätkö? Vai jäivätkö jonoihin tehtaan lähiympäristöön?

Mercedes-Benzin ooppelit

Mitä oli se ooppeleiden tuotanto, jonka Mercedes-Benz sai osalleen? Kun katsoo sotatekniikan historian kuvastoja Opelin kuorma-autotuotannon osalta, löytää helposti joukon mitä monipuolisimpia ja osin ajastaan edellä olevia toteutuksia. Myös toteutuksia, joiden lopullista järkevyyttä ja toimivuutta voi hyvin perusteella kysellä. Tuttuja ovat sinänsä lähes vakioalustoille asennetut lisävarusteet. Ml. polttoaineen ja veden jakeluun tarkoitetut toteutukset, useat esikunta- ja viestihyttisovellukset, bussit, ilmatorjunta-

aseiden alustat jne. jne. Alustaltaan poikkeavia olivat puolitelaketjulliset versiot, nelivetoiset jne. Tarkoitus ei ole luetteloida laajalti toteutuksien teknistä herkkukauppaa, vaan todeta, että vaihtoehtoja oli paljon. Kävi olletikin niin, että Mercedes sai osansa tästä monipuolisesta valikoimasta ja innovaatioiden rikkaudesta? Rikastuttaakseen omaakin osaamistaan?

Ei saanut Mercedes-Benz monipuolisuutta eikä sellaisesta rikastunut. Jos ohittaa jotkin prototyyppi- tai malliajoneuvot, Mercedesin osalle tuli näköjään pelkäämistään perusmallisen Opel Blitzin tuotanto.

Tuotannon aloittamiseen mennessä tuotannon yhtenäistämiseksi ja raaka-aineresurssien säästämiseksi oli määritelty nk. yhtenäishytti. Se oli puurakenteinen, helppo valmistaa esim. maatalousympäristössä kokonaan paikallisesti ja toimittaa sitten valmiina kokonaisuutena autojen tuotantolinjoille. Yhtenäishytti oli rakenteestaan johtuen ja siksi, että valmistus olisi nopeaa ja helppoa, malliltaan kulmikas. Hytti oli myös korkean näköinen, koska oli korkea. Armeijan vaatimukseen sisältyi, että hyttikorkeuteen piti kuljettajan mahtua kypärä päässään. Lisäksi tarvittiin varaa hytin korkeudessa lisätä alapuolista suojaa miinoja vastaan. Jo peltisen hyttimallinkin korkeutta oli lisätty, mutta yhtenäishytin muotoilussa korkeus korosti epäesteettistä vaikutelmaa. Opel Blitzin sotaa edeltävästä ja ajankohdalleen suhteellinen modernin näköisestä ulkoasusta oli poikettu – johonkin. Lopputulos oli epäilemättä tarkoituksenmukainen.

Sodan loppupuolen kuvastoa tarkastellen löytyy vielä toinenkin ulkoasuun voimakkaasti vaikuttanut tekijä. Kun tavanomaisesta polttoaineesta alkoi olla yhä huutavampi pula, ongelmaa pyrittiin ratkomaan epätavanomaisesti. Myös Mercedes-Benzin valmistamien Opelien varusteissa alkoi näkyä isohkoja puukaasutinjärjestelmiä. Ne olivat kömpelyydessään sopivasti paria yhtenäishytin ulkonäön kanssa. Joka tapauksessa Mercedes-Benzin valmistamat ooppelit siis kulkivat, suurelta osin, kuitenkin!

Eli mitäpä oli lopulta se ooppeleiden tuotanto, jonka Mercedes sai hoitaakseen? Ei monipuolisia, teknisesti aikaansa edellä olevia ja innovatiivisesti mielenkiintoisia tuotteita, joista olisi voinut saada itselleenkin laajempaa kokemuksellista hyötyä. Ei! Vaan kuorma-autotuotannon perustuotetta, joka tarkoitti kolholla puuhytillä ja varsinkin jälkikäteen arvioituna kummallisen näköisellä puukaasutinlaitteistolla varustettuja kummajaisia. Ulkonäöltään voisivat mainiosti olla joitakin dekadentteja kyhäelmiä, kotoisin vaikkapa taannoisista Mad Max-elokuvista. Ellei puuttuisi lähes täydelleen se vähäkin vauhdikkuus. Ehkä kohtuuton, mutta mielenkiintoinen vertailuasetelma syntyy kun miettii sotaa edeltävää Mercedesin 540 K-mallia ja Opel Blitziä. Jälkimmäistä yhtenäishytillä ja puukaasutinlaitteistolla. Niitä kuvajaisia katsellessa herää helposti ajatus, että eipä mennyt kolmannella valtakunnalla hyvin, tuolla kohtaa.

Mercedes-Benz piti luultavasti huolta, että sen valmistamat tuotteet olivat laadukkaita. Toki siitä riippuen, mikä oli sen vallassa. Mercedes-Benz ei silti leimannut valmistamaansa Opelien mallistoa omalle merkilleen lainkaan. Epäilemättä tehtiin hyvin varsinkin se, mikä oli omaa työsuoritusta. Sota-ajan raaka-aineiden laatu ja alihankkijoilta tulevat valmiit osat olivat laadun sääntelyn ulkopuolella siltä osin kuin tuotantotavoitteet olivat ehdottomia. Huonolaatuisiakin osia oli välillä pakko asentaa. Toisinaan oli mahdollista suorittaa tuotantovaatimustenkin puitteissa johdonmukaisesti omaa selvää karsintaa.

Lisenssituotannon tuomia ongelmia

Mercedes-Benzin ooppelit olivat siis ulkonaisesti merkittäviä. Muista Opel Blitz-malleista ne tuki erottaa esim. valmistuskilven tyyppimerkinnästä, joka on L701. Käyttöohjekirjoissa ja muussa materiaalissa mainitaan, että kyseessä on Mercedesin valmistama tuote, mutta Opelien lisenssillä. Aivan pelkillä mahtikäskyillä ei Opelien tuotantoa siis oltu Mercedes-Benzille ohjattu, vaan taustalla oli myös arkisempi juridinen järjestely, joka tuli, monille yllätyksenä, kantamaan pitkälle sodan päättymisen yli.

Lisenssi oli voimassa kaksivuotisella irtisanomisehdolla. Kaksi vuotta voi kalenteria selailen vaikuttaa pitkältäkkin ajalta, mutta kokonaan uuden kuorma-automallin kehittämisessä ja valmistelemissä sarjatuotantoon se on lyhyehkö aika. Siitä riippumatta, olisiko Mercedes-Benz itse tahtonut jatkaa Opelin tuotantoa, tuo kahden vuoden määräaika oli uhka, joka saattoi aiheuttaa vakavaa harmia. Opelilla oli tahtoessaan mahdollisuus päättää harmin toteutumisen hetki ja irtisanoa lisenssi päätymään, tosin määräajassa.

Mercedes-Benzin osaksi osui useampikin onni, suuren onnettomuuden keskellä. Mercedes-Benzin tuotantolaitoksia oli pyritty pommittamaan vähintään yhtä tarmokkaasti kuin muutakin Saksan teollisuutta. Mercedes-Benzin tuotantoyksiköiden sijainti läntisessä Saksassa tarkoitti lisäksi sitä, että pommittajien matkat olivat lyhyitä ja suunnistus helpompaa. Niinpä sodan päättymisen lähestyessä alkoi olla hyvin epävarmaa, oliko ainakaan lähitulevaisuudessa lainkaan mahdollista jatkaa tuotantoa. Tuli käymään kuitenkin niin, että Opelin kuorma-autoja valmistavat Opelin omat tehtaat ja myös vastaavat Opelin valmistukseen aiotut Borgwardin tehtaat olivat kärsineet sodassa erityisen raskaasti. Mercedes-Benzin tuotantolinja, joka vastasi Opel Blitzin tuotannosta Mannheimissa, oli sen sijaan jonkinmoisella vaivalla elvytettävissä käyttöön.

Lopulta ällistytävän nopeasti, joidenkin tietojen mukaan jo toukokuussa, viimeistään kesäkuussa 1945, Mercedes-Benz kykeni toimittamaan ensimmäiset sodanjälkeiset lisenssioppelit. Yhdysvaltain armeija oli jo huhtikuussa miehittänyt Mannheimin alueen ja se aikaisti ja selitti mahdollisuuksia palauttaa tuotantokyky jo varhain. Tuotanto jatkui ensiksi jo tutuksi tulleella ulkoasulla, yhtenäishytteineen. Vasta 1948 palattiin peltihytin myötä hieman siviilimpään ja arkisempaan ulkoasuun.

Mercedes-Benz ei ollut missään vaiheessa varsinaisesti mieltynyt vieraan tuotteen valmistukseen. Opelin tuotannolla saavutettiin heti sodan jälkeen suuresti kaivattua menestystä, mutta ulkopuolisista riippuvuuksista tahdottiin eroon. Niinpä jo 30-40-lukujen vaihteessa pitkälle kehitetty oma dieselmootorivaihto otettiin uudelleen kehiteltäväksi ja samoin kokonaan uusi kuorma-automalli, Opel Blitzin painoluokkaan.

Mercedes-Benzin paluu omaan tuotteeseen

Valtion ajama standardointi oli pitkään sitonut käsiä tuotekehittelyltä. Opel Blitzin tehoa oli standardoinnin yhteydessä jopa hieman laskettu. Ajan myötä hiljakseen kertyneen uudemman tiedon ja taidon avulla oli mahdollista, että Opel Blitzin 30-luvun alusta ja puolivälistä periytyneet ominaisuudet saatiin lyötyä kerralla ja kattavasti. Syntyi dieselkäyttöinen moottorityyppi OM312 ja kuorma-automalli L3250. Julkaisu tapahtui toukokuussa 1949. Molemmat, sekä moottori että automalli kokonaisuutena, muodostuivat laajalti sodan jälkeisen talouskehityksen menestyksekkäiksi työkaluiksi. Molemmat antoivat myös vahvan suunnan tuleville kuorma-automalleille, paljolti myös kilpailevilla merkeillä. Mercedes-Benzille ja samalla Saksan uudelle talousihmeelle L3250 merkitsi uusia, toiveikkaita näkymiä. Uusi toiveikkuus vahvistui nopeasti vientimarkkinoilla ja Mercedesksen jo ennestään luotettu laatu vahvisti maailmanmarkkinoiden palaamista hiljakseen Mercedes-Benzin kaupalliseen ja tuotannolliseen toimintapiiriin.

Mercedes-Benz oli läpikäynyt tahtomattaan tuotantovaiheen, joka ei ollut sellaisenaan erityisen kiinnostava tai innostava tai tuonut mukanaan uutta osaamista. Onnekkaiden sattumusten myötä vieraan merkin tuotantomalli mahdollisti kuitenkin tuotannon nopean aloittamisen heti sodan päättymisen jälkeen ja johti epäsuorasti toteuttamaan yhden suosituimmista ja tunnetuimmista hyötyajoneuvomallistoista, mitä sodan jälkeiseltä ajalta tunnetaan. Ajoneuvohistoriasta kiinnostuneet ovat hekin jo, hyvistä syistä, ottaneet L3250 mallit harrastuskohteikseen ja suosionsa piiriin. Tänä päivänä Mercedes-Benz L3250 on aito klassikko, joka kertoo merkittävästä historian vaiheesta ja erityisesti ajoneuvohistoriasta. Merkin osalta on tietenkin

tärkeää, että jos autonvalmistajan on käytävä läpi oma opelvaiheensa, Mercedes-Benz on sen testin jo kunnialla läpäissyt.

Standardointihankkeen vaikutus

Mercedes-Benzin tuotannon sivujuonne Opelin puolelle oli erikoisolosuhteiden sanelema. Ei mikään vapaa eikä erityisen mieluinen valinta. Sotaan valmistautuva ja sotaa käyvä maa pyrki resurssien tehokkaampaan käyttöön ja pyrki tekemään sen mukaisia ratkaisuja. Kannattaa heittäytyä uteliaaksi sen suhteen, millä tavoin pyrkimyksessä onnistuttiin ja miten lopputulos vastasi sodan vastapuolten saavutuksiin. Ja miten tuotanto muutoin suhtautui kuorma-autoja tarvitsevaan ja valmistavaan ympäröivään maailmaan.

Mercedes-Benz ehti valmistaa ooppeleita kesästä 1944 alkaen aina hieman ennen sodan loppua tulleeeseen tuotantokatkokseen asti, karkeasti arvioiden 3 500 kpl. Määrällä saa varmasti syntymään hyvän liikenneuuhkan. Avoimelle kentällekin asetettuna määrä on varmasti vaikuttava. Kun on kuorma-autoista pulaa, jokainen lasketaan.

On kiinnostavaa se, saavutettiin ooppeleiden ottamisella Mercedes-Benzin tuotantoon merkittävää tuotannon lisäystä tai synergiaetuja. Vai olisiko ollut parempi antaa valmistajan keskittyä omaan mallistoonsa? Mercedes-Benzin oma, lähinnä Opel Blitziä vastaava tuote, oli dieselkäyttöinen malli L3000, alatyyppeineen. Vuodesta 1938 tuotantonsa päättämiseen asti 1943, mallia L3000 valmistettiin n. 27 700 kpl. Vuosituotanto lähestyy 5 000 kappaleen rajaa. Kun ooppeleita valmistettiin sodan kestäessä Mercedes-Benzillä vain vajaa vuosi ja kun pommitusten ja muiden vaikeuksien vaikutus huomioidaan, ei voida suoraan olettaa, että Mercedes-Benzin oman mallin tuotannossa pysyttämällä olisi voitu päästä ainakaan merkittävästi korkeampiin tuotantolukuihin. On hyvin mahdollista, että oman mallin valmistusmäärä olisi ollut samassa ajassa n. sama. Huomioiden mallinvaihoksen yhteydessä tosiasiasa toteutunut tuotantokatko sekä tuotantolukujen taustalla enemmän näkymättömissä pysyvä suurehko vaivannäkö, joka tuotannonvaihoksen toteuttamiseen liittyi, havaitaan, että vaihdos ei voinut olla myöskään kiistattoman edullinen.

Voidaan katsoa, mitä mittasuhteita 3 500 kuorma-auton erä edustaa siinäkin tapauksessa, että olisivat olleet Mercedes-Benzillä tuotannon nettolisäys. Kaikista Saksan vihollisten tuottamista ja käyttämistä kuorma-autoista voidaan poimia eräs tunnettu osa, eli niitä, joita Englanti ja Yhdysvallat toimittivat sodan aikana Neuvostoliittoon. Luvut ovat epätarkkoja, mutta riidattomina suuruusluokkina voitaneen pitää, että jo yksin Englanti sai toimitettua yli 4 000 kuorma-autoa. Jo tämäkin lukema ylittää Mercedes-Benzin sota-aikana valmistamien ooppeleiden määrän. Ja on hyvä olla ihan istuallaan kun todetaan, että Yhdysvallat toimitti Neuvostoliittoon yli 400 000 kuorma-autoa.

Kuten edellä todettu, Mercedes-Benzillä valmistettiin koko ajan myös oman malliston kuorma-autoja. Yhtiön valmistamasta monipuolisesta raskaasta kalustosta valikoimme lähinnä normaaleiksi kuorma-autoiksi luokiteltavia malleja: ensiksi em. L3000 (n. 27 700 kpl), L4500 (n. 9 000 kpl), L3750 (n. 9 000 kpl), L6500 (n. 2 000 kpl) ja L1500/L2000 (n. 6 500 kpl), eli yhteensä n. 54 200 kpl.

Mercedes-Benzin osallistumista sotapommituksiin voi arvioida edelleen sitäkin kautta, paljonko valmistettiin yhtiön kahta keskeistä moottorityyppiä lentokoneisiin. Sodan alussa tärkeän moottorityypin DB601 tuotanto oli arviolta 19 000 kpl. Sodan loppupuolen lähinnä vastaavaa moottorityyppiä DB605 valmistettiin yli 40 000 kpl. Näitä moottoreita käytettiin mm. maailman tunnetuimmassa hävittäjäkoneessa, joka oli Messerschmitt 109. Huvitellaan näillä määrillä vielä sen verran, että kyseisten moottoreiden kuljettaminen lentokoneiden tuotantolinjoille olisi 3 500 ooppelilta edellyttänyt 3-4 kuormaa/Opel. Panssaridivisioonilla 3 500 ooppelilla olisi voitu varustaa vain vajaat kaksi.

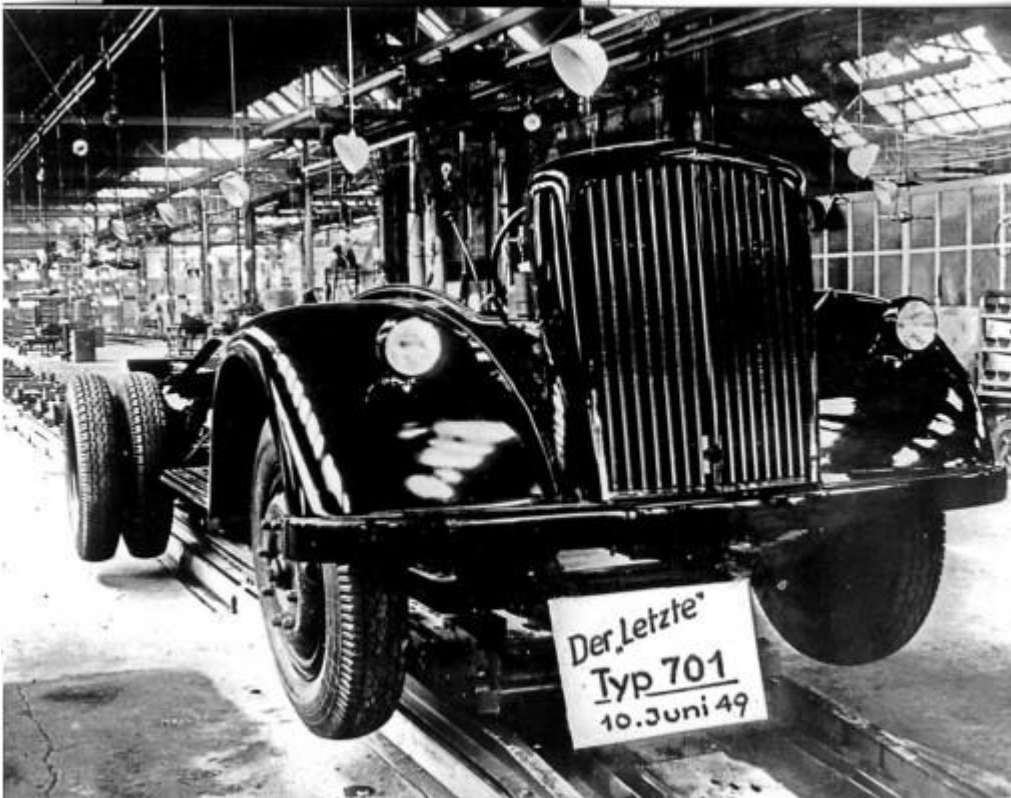
Opel valmisti sodan aikana Opel Blitzin eri malleja arviolta 130 000 kpl. Saksan sodanaikaiseksi kuorma-autojen kokonaistuotannoksi on arvioitu 350 000-400 000 kpl. Yhdysvaltojen tuotanto oli n. 2,4 miljoonaa kpl. Siitä tuotannosta toimitettiin Neuvostoliittoon em. 400 000 kpl, eli samaa suuruusluokkaa kuin oli koko Saksan tuotantomäärä. Kanada valmisti yli 800 000 kpl ja Englanti n. 480 000 kpl.

Kuten mainittu, kun on kuorma-autoista pulaa, jokainen lasketaan. Mutta numeroleikeistämme voi helposti päätellä että Saksa taiteili sodan pitkittyessä yhä selvemmin mahdottomuuksia vastaan. Ja keinot selviytyä, kuinka onnistuneita omassa mittakaavassaan olivatkin, onnistuivat kovin vähän vastaamaan Saksan vihollisten yhä parantuviin mahdollisuuksiin voittaa Saksa. Sotatalouden suuressa kuvassa Opelin lisenssivalmistus Mercedes-Benzin tuotantolinjoilla osoittautuu olleen pienehkö sivuepisodi. Vieläpä niin, että Saksan hallinnon periaatteessa oikein perusteltu vaivannäkö tuotannon standardoimiseksi saattoi tuottaa likipitään saman lopputuloksen kuin olisi ollut kokonaan vaivaa näkemättä.

Vielä ajatusleikki: Mercedes-Benzillä oli tuotannossaan Opel Blitziä hieman isomman painoluokan malli L4500, joka oli dieselkäyttöisyydestään huolimatta Saksan armeijan suosiossa. Voidaan kysyä, olisiko ollut parempaa standardointia keskittää armeijan tilauksia kyseisessä painoluokassa toiselta valmistajalta Mercedes-Benzille, malliin L4500. Opel Blitzin valmistus olisi voitu vastaavasti ohjata sinne, josta siirtynyt tilauskanta olisi vapauttanut tuotantokapasiteettia. Tämän kirjoituksen puitteissa kysymys jää avoimeksi.

Enemmän Opel kuin Opel?

Kun Mercedes-Benz jatkoi ooppeleiden tuotantoa sodan jälkeen, mitään kertakaikkista muutosta ei vuotuisiin tuotantomääriin tullut. Vuoteen 1949 mennessä, eli viimeisen Mercedes-Benzin valmistaman ooppelin valmistumiseen asti, tuotanto ehti hieman yli 10 000 kappaleen lukemaan. Opelillakin saatiin sodan jälkeinen tuotanto aikanaan käyntiin. Opel oli menettänyt Brandenburgin tehtaansa tuotannon ensiksi pommituksissa. Tuotantokykyä koetettiin palauttaa, mutta sodan loppuminen ehti ensin. Tehdas jäi Neuvostoliiton miehitysalueelle ja purettiin ja siirrettiin kokonaan Neuvostoliittoon. Myös rakennukset purettiin. Mm. näiden massiivisten menetysten sekä lukuisien viivästysten ja sen vuoksi, että oikeasti Opel Blitz alkoi jo olla tuotteena vanhanaikainen, Opelin oma tuotanto ei enää yltänyt sen osalta edes yli viidensadan kappaleen. Kävi huvittavasti niin, että sodan jälkeen Mercedes-Benz oli Opel Blitzin tuotannon osalta enemmän Opel kuin Opel itse.



Mercedeksen tuotantolinjalta viimeinen malli L701. Eli lisenssivalmistettu Opel Blitz.



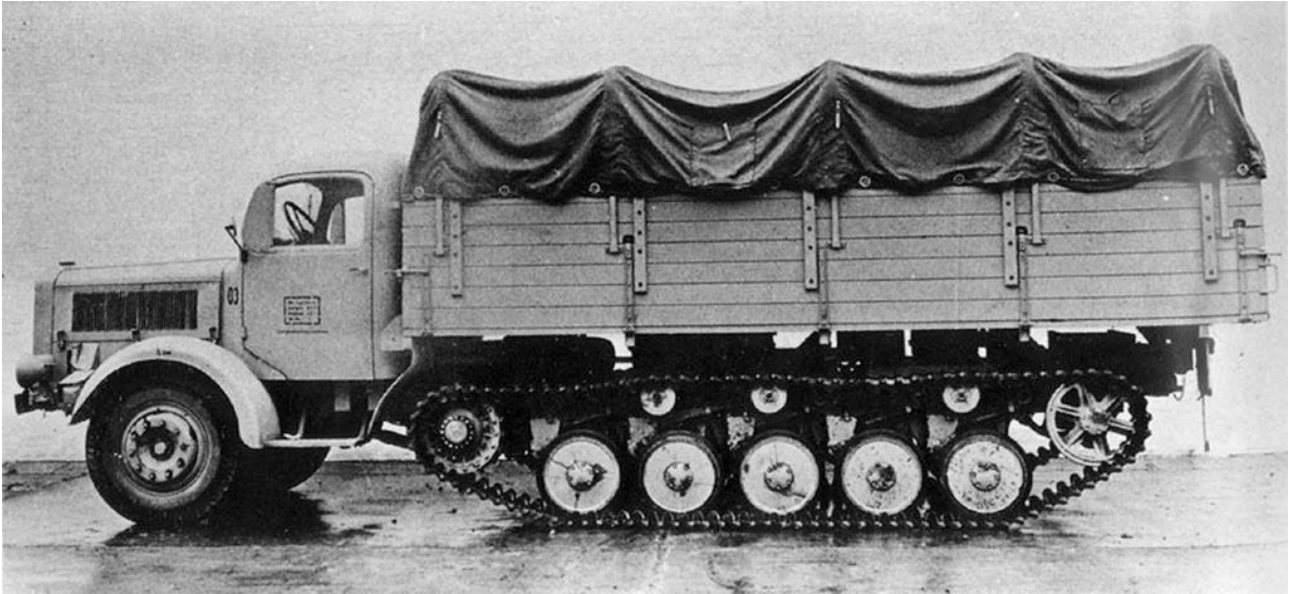
Erikoisuuksia: Opelin omaa tuotantoa ollut Maultier ajamassa ulos Gigant-kuljetuskoneesta.



Opel Blitz syrjäytti Mercedesen tuotannossa tämän oman L3000-mallin. Myös L3000 oli mukana sotatoimissa, kuten kuvasta ilmenee.



Mercedeksen mainio L4500-malli. Olisiko armeijan kaipaama standardointi voitu toteuttaa, vaihtamalla L3000 mallin tuotantoa L4500 malliin? Oman tuotteen valmistaminen olisi saattanut olla tehokkaampi vaihtoehto kuin Opel'n sopeuttaminen vieraana tuotteena Mercedeselle.



Mercedeksen L4500-mallin Maultier-erikoisversio. Opelilla oli samankaltainen tuote, mutta pienempi. Sitä Mercedes ei valmistanut.



Mercedeksen Opelin lisenssillä valmistama Opel Blitz. Mercedeksen mallinimikkeellä L701. Kulmikas puuhytti ja puukaasutinjärjestelmä. Karu ulkoasu kätkee sisäänsä sodan pakottamaa tarkoituksenmukaisuutta.