

GERMAN
SELF-PROPELLED
HOWITZER

Wespe “ITALIAN FRONT”

ドイツ自走榴弾砲 ヴェスぺ “イタリア戦線”



解説: 齋木 伸生

■ドイツ軍の自走榴弾砲の開発

第二次世界大戦の緒戦において、ドイツ軍はいわゆる電撃戦によりヨーロッパを席卷し、戦史上例のない大勝利をあげました。これは航空機と地上部隊との協力や、戦車師団にまとめられた機械化兵力の集中運用によって達成されたのです。しかし、機械化といってもその実態は不十分なもので、特に火力支援を行う砲兵は、馬による牽引か、せいぜいハーフトラックによる牽引に頼っていたのです。

砲兵の機械化はドイツでも早い時期から検討され、機甲師団の編成が始まった1935年4月には、早くもIV号戦車をベースとした自走砲の開発が模索されました。その後、1940年にはIV号戦車の短縮車体を使用したIV号b型自走砲が開発されましたが、少数が試作生産されただけです。

自走砲生産の優先順位を引き上げるきっかけとなったのは、1941年6月のロシア侵攻作戦の開始でした。機甲部隊でさえ行動困難なロシアの悪路では、行動力の低い砲兵部隊は完全にお手上げでした。その上雨が降れば悪路は泥沼と化し、雪が積もれば迅速な移動は不可能となったのです。このためヒトラーは1942年1月、対ロシア第二次攻勢を準備するにあたって、歩兵への随伴に加え対戦車戦闘も行え、戦車の突撃にも追従可能な、対戦車・突撃・装甲砲架の開発を促進する命令を出したのです。これに対する当局の回答は、全周旋回砲塔を持ち、その砲は地上に降ろして運用することもできるという、いわば万能車輦でしたが、その実用化は困難でした。やむを得ず1942年4月、このような車輦の開発とは別に、暫定案として、使用可能なすべての車輦や砲を利用して、1943年春までに装甲自走砲を大量生産するという決定がなされたのです。

搭載火砲に選ばれたのは、野戦砲兵部隊の標準的な軽・重野戦榴弾砲であった10.5cm軽野戦榴弾砲IFH18および15cm重野戦榴弾砲sFH18でした。当初ベース車体として予定されたのは、III号戦車とIV号戦車のコンポーネントを組み合わせて開発されたIII/IV号戦車車体でした。この車体にsFH18を搭載した車輦は、後にファンメルとして実用化されますが、同一車体に小型のIFH18を搭載するの効率が良くないと判断されました。このため1942年7月14日、IFH18を搭載するベース車体には、より小型のII号戦車を使用することが決定されたのです。II号戦車はもともと訓練用を兼ねた軽戦車で、

すでに激しい独ソの戦場では能力不足は明らかでした。この自走砲開発計画は、7月25日付けでヒトラーの承認を受け、正式に開始されたのです。

■ヴェスぺのメカニズムと特徴

II号戦車をベースとした自走榴弾砲は、当初は愛称がありませんでした。ヴェスぺ（スズメバチ）という呼称が報告書に見られるようになるのは1943年8月でしたが、それが正式名称となったわけではなさそうです。そして1944年2月には、ヒトラーによってその呼称は禁止されてしまいました。ヴェスぺの開発は車体がMAN社、上部構造物はアルケット社、砲はラインメタル・ボルジッヒ社で行われました。ベース車体としてII号戦車の車体を流用していますが、実際には自走砲化にあたってかなりの設計変更が行われ、流用したというよりもコンポーネントを使用したといった方が良さそうです。

最大の特徴は、戦車型から車内配置が完全に変更されていることで、エンジンは車体後部から中央部に移され、後部は後端が延長された上で広い戦闘室が設けられていました。車体前面は良好な傾斜面となり、前面装甲板から上に飛び出すような形で箱型にドライブシャフトスペースが設けられました。また戦闘室は前側面10mm、後面8mmの装甲板で囲まれ、上面はオープンタイプ。後面は一部を倒してプラットフォームとして使うことができました。主砲として搭載されたIFH18/2は、基本的に砲架を除いて牽引砲のIFH18Mと同一の設計でした。この砲はラインメタル・ボルジッヒ社が1920年代末に開発したもので、1933年から生産が開始され、大戦を通じてドイツ軍野戦砲の主力として大きな働きを見せました。口径10.5cm、砲身長28口径で、重量14.81kgの榴弾を使用した時の最大射程は10.650m。射界は左右各20度ずつ、俯仰角度-5〜+42度、弾薬搭載数は32発となりました。

エンジンはII号戦車と同じ、マイバッハHL62TR 6気筒液冷ガソリンエンジン（出力140馬力）を搭載。エンジンは右側にずらして配置され、左にラジエター、右に冷却ファンを装備し、冷却気はエンジン室側面左側のスリットから吸入し、右側のスリットから排出しました。また、エンジンからの排気管は車体右側面を通り、後部のマフラーに導かれました。変速機もII号戦車と同じで、ZF SSC46機械式変速機（前進6段後進1段）を使用していました。変速機はエンジンのすぐ

前の車体右側寄りに搭載され、短い駆動軸でエンジンと接続。そしてその左右に操向変速機、ブレーキ、最終減速機が配置されていました。走行装置はII号戦車と同じで、片側5個のゴム縁付き中型転輪がリフスプリングで懸架されていました。前方の起動輪、後方の誘導輪、上部支持輪も同一でしたが、上部支持輪は片側3個に減少。また重量増加に対応して、第1、第2および第5転輪のリフスプリング部に、衝撃緩和用のダンパーが追加されました。なお履帯は同一で枚数も変更されていません。

ヴェスベは1943年夏のクルスク攻勢に間に合わせる必要が要求されました。生産はFAMO社で1943年2月から開始され、後にウルサス社が参加。同一の車体を使用した弾薬運搬車を含めて1,000輛が発注されましたが、1943年8月にはFAMO社が生産から外れることになり、これに合わせて生産数も835輛に減らされました。最終的にヴェスベは1944年7月までに通常型676輛、弾薬運搬車159輛が完成しました。

■ヴェスベの戦歴

ヴェスベは、戦車師団や戦車擲弾兵師団に配属された機甲砲兵連隊に配備されました。機甲砲兵連隊は2個大隊からなり、そのうちの1個大隊がヴェスベを装備した軽中隊2個、フンメルを装備した重中隊1個からなり、1個軽中隊はヴェスベ6輛、弾薬運搬車2輛で編成されていました。ただし、これはあくまでも定数上の話で、実際の配備状況は師団によりまちまちでした。ヴェスベが初めて集中的に運用されたのは、1943年7月のクルスク攻勢で、それ以後、東西両戦線でも広く使用されました。特にイタリアに送られた部隊では、第26戦車師団（12輛）および第29戦車擲弾兵師団（18輛）に配備されていたことが知られています。両師団はともに中南部イタリア方面ドイツ軍司令官のA.ケッセルリンク元帥隷下の第10軍第76機甲軍団に所属し、半島南部の南岸を防衛していました。

1943年9月3日、連合軍はイタリア半島の南西端、シチリアと向かい合うレジオ・デ・カラブリアに上陸しました。ここには第29戦車擲弾兵師団が展開していましたが、彼らは海岸で戦うことは無駄と考え、すでに内陸部に後退していました。ケッセルリンクは、カラブリアへの上陸が連合軍の陽動作戦だということを知っていました。彼は連合軍の上陸地点はサレルノだろうということも見抜いていたのです。ところが思わぬことに、9月8日早朝、イギリス軍の第231旅団がより北のピッツォに上陸したのです。なんとここは、ドイツ軍第29戦車擲弾兵師団の撤退ルートにあっていたのです。このため激しい戦闘となりましたが、それ以上の戦いは発

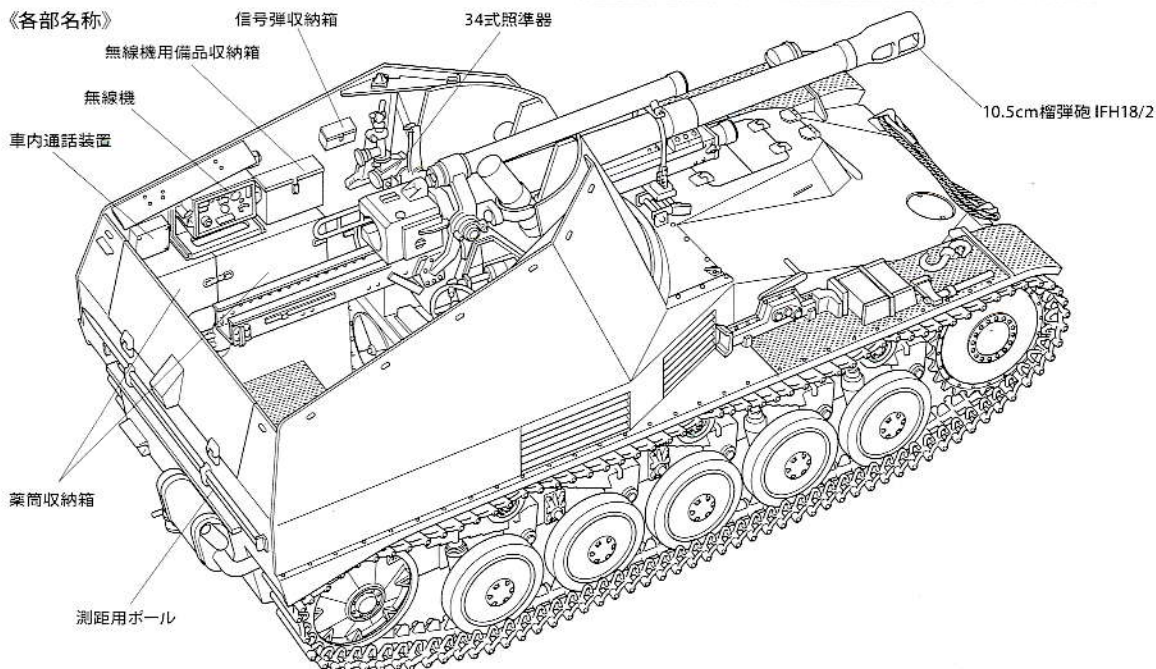
展しませんでした。9月9日、連合軍のサレルノ上陸作戦が開始されました。ケッセルリンクは、サレルノで連合軍を待ち構えていました。サレルノ湾周辺の高地を占めたドイツ軍は、激しい砲撃で連合軍を足止めしました。その中にはもちろん、第26戦車師団、第29戦車擲弾兵師団のヴェスベの姿があったのです。9月12日、ドイツ軍は強力な反撃を發動。このとき連合軍海岸堡はほとんど分断され、上陸部隊は海に追い落とされる寸前となったのです。しかし、同士討ちさえも辞さない連合軍の猛烈な艦砲射撃により、ドイツ軍の反撃は失敗に終わりました。ドイツ軍はなおも攻撃を繰り返しましたが、やがて海岸堡の防備は固められ、もはや上陸部隊撃滅のチャンスは永久に失われたのです。

10月1日、ナポリを占領し、イタリア南部全土を確保した連合軍は、ようやく北への進撃を開始。しかしその進撃は極めてゆっくりしたものとなりました。それはイタリア半島の険しい地形と、それをうまく活用したドイツ軍の遅滞戦術によるものでした。連合軍は戦局を開閉すべく、ドイツ軍の背後への上陸作戦を企てました。アンツィオ上陸です。1944年1月21日、連合軍はアンツィオに上陸。これはドイツ軍にとって完全な奇襲となりました。しかし、連合軍の消極的な行動のおかげで、ドイツ軍は態勢を立て直すことができました。ケッセルリンクは北イタリアの第14軍を起動させるとともに、防衛線のグスタフ線からも部隊を引き抜きました。そうした部隊のひとつが第26戦車師団でした。同師団が保有するヴェスベは、これまでの戦いで消耗していましたが、前年12月31日時点の保有数は5輛だったことがわかっています。アンツィオでドイツ軍は連合軍を海に追い落とすことには失敗しますが、連合軍を橋頭堡に封じ込め、ローマへの進撃を阻んだのです。そして、その後も彼らはイタリアに留まり長く戦い続けることとなったのです。

■ヴェスベ 諸元

- 全長：4.81m ●全幅：2.18m ●全高：2.28m
- 重量：11トン ●乗員：5名
- エンジン：マイバツハHL62TR 6気筒液冷ガソリンエンジン
- 出力：140馬力/2,600回転 ●最大速度：40km/h
- 航続距離：140km（路上）
- 武装：10.5cm榴弾砲 IFH18/2×1、7.92mm MG34機銃×1
- 弾薬搭載数：32発
- 装甲厚：[車体] 前面30mm、前上面10mm、側面/後面15mm、上面10mm、下面5mm、[戦闘室] 前面/側面10mm、後面8mm

《各部名称》



■ A Sticky Situation

Mechanization was certainly a key contributing factor to the superiority that Nazi German forces achieved over the Allies early in WWII. However, despite this early success, even the German forces at this stage were far from fully mechanized, particularly the artillery, which remained largely reliant on horses and occasionally half-track vehicles to tow its guns.

German planners had been thinking about self-propelled artillery from the mid-1930s, but with so many other projects to prioritize as the country re-militarized, it was some years until the issue was tackled in earnest. It became impossible to ignore, however, after the experience of poor roads, rain and later snow making it nigh impossible to haul artillery following the Axis invasion of the Soviet Union in June 1941; thus, in January 1942, Hitler ordered development of a multi-purpose platform that could mount guns to support infantry and also take out tanks.

As this rather ambitious project began, it was clear that a stopgap would be needed, so in April 1942 it was decided to concurrently design a more modest self-propelled gun from existing chassis and armaments. This would eventually produce two designs: the sFH18 15cm howitzer-toting Hummel (bumblebee) on a hybrid Pz.Kpfw.III/IV chassis, and the Wespe (wasp), which utilized the Pz.Kpfw.II chassis and the lighter IFH18 10.5cm howitzer. Incidentally, the Wespe nickname did not appear until August 1943, although it is said to have been banned in February 1944 by Hitler himself.

■ The Wespe Design

Development of the Wespe chassis was conducted by MAN, and while it used a number of Pz.Kpfw.II components, it bore little resemblance to the original. The layout was completely overhauled, with the engine moved into the center and an extended rear, where the relatively roomy fighting compartment was located. The superstructure was designed by Alkett, the front given sloped armor fully enclosing the driver's position. 10mm armor protected the front and sides, with 8mm at the rear and an open top. Part of the rear could be folded down as a platform.

Rheinmetall-Borsig supplied the L/28 10.5cm IFH18/2 howitzer, which provided a range of 10.65km, traverse of 20 degrees to either side, and elevation from -5° to 42°. Thirty-two shells were carried.

The 140hp engine was carried over from the Pz.Kpfw.II, and was positioned to the right of center, with its radiator on the left; on the right were the fan and the exhaust, which led to the muffler at the rear. Also retained was the six-speed (and one reverse) transmission, located immediately forward of the engine.

Likewise, the tracks and leaf spring suspension were inherited from the Pz.Kpfw.II. Each side had five rubber tired wheels, a front drive sprocket and a rear idler wheel. The only difference was the use of fewer return rollers: three on each side. To handle

the Wespe's weight, its first, second and fifth road wheel leaf springs utilized dampers. 835 vehicles were delivered by July 1944, 676 standard Wespes and 159 ammunition carriers.

■ The Wespe in Service

Deployment of the Wespe took place on all active German fronts, including its first employment en masse, in the Battle of Kursk on the Eastern Front in July 1943. Wespes were also used extensively in Italy, where they were notably seen in the ranks of the 26th Panzer Division and 29th Panzer Grenadier Division, both part of the 76th Panzer Corps of Kesselring's 10th Army.

By the second half of 1943, the Allies were ready to launch their invasion of Italy, and on September 8th the 29th Panzer Grenadiers skirmished with the British 231st Infantry Brigade around Pizzo on their way to cover the main invasion at the southern city of Salerno, which commenced the very next day. In Salerno, the Allied landings met with a furious Axis counter and were almost pushed back into the sea by forces including Wespes of the 26th Panzers and 29th Panzer Grenadiers, but Allied troops held on to consolidate the beachhead, and from the start of October a methodical advance up the peninsula began.

However, by early 1944 the advance had become a deadlock in central Italy, one which Allied landings at Anzio from January 21st, 1944 were intended to break. Although they initially surprised local forces, the Allies failed to push home their advantage. A combination of the German 14th Army and units pulled from the Gustav Line in the south such as the 26th Panzer Division were moved to counter. By the end of 1944, Wespes of the 26th had taken heavy punishment and numbered just five. However, they and the other Wespes played a significant role in the slowing of the Allies' capture of Rome, and in the fighting thereafter.

■ Wespe Specifications

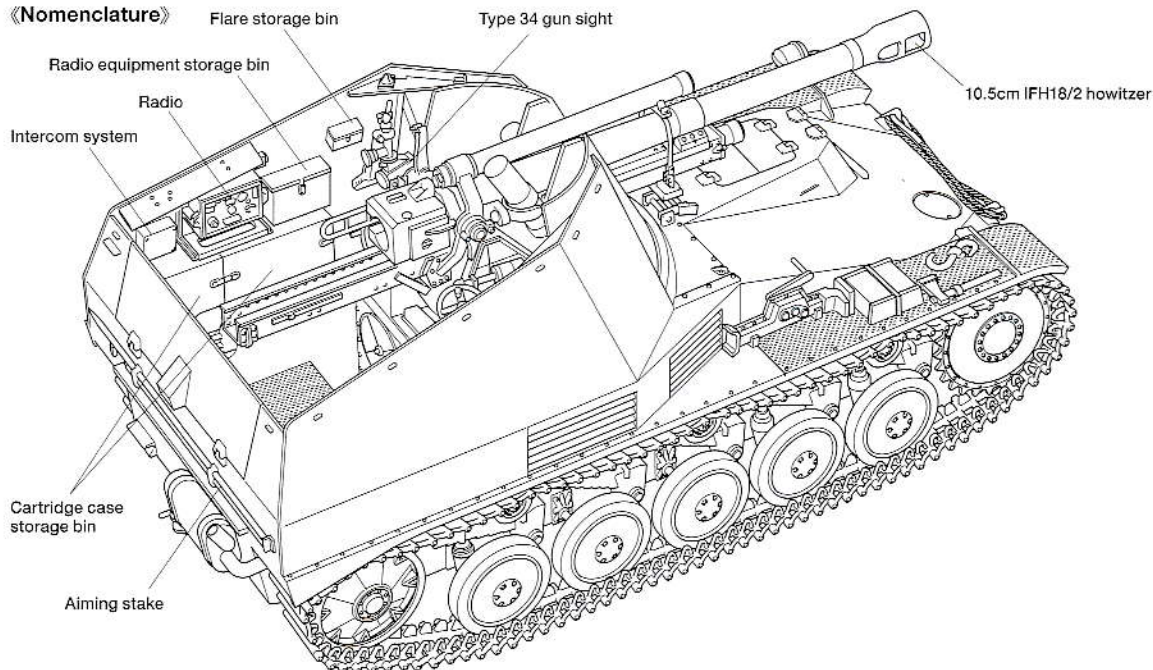
- Length: 4.81m ● Width: 2.18m ● Height: 2.28m
- Fully-Loaded Weight: 11 tons ● Crew: 5
- Engine: Maybach HL62TR 6-cylinder liquid cooled gasoline engine
- Maximum Output: 140hp (at 2,600rpm)
- Maximum Speed: 40km/h
- Range (roads): 140km
- Armament: 10.5cm IFH18/2 howitzer x1 & 32 rounds, 7.92mm MG34 machine gun x1
- Chassis Armor: 30mm (front), 10mm (upper front), 15mm (sides, rear), 10mm (top), 5mm (underside)
- Fighting Compartment Armor: 10mm (front, sides), 8mm (rear)

**GERMAN
SELF-PROPELLED
HOWITZER**

Wespe "ITALIAN FRONT"



《Nomenclature》



■ Une difficile situation

Die Mechanisierung war sicherlich einer der wichtigsten Schlüsselfaktoren für die damalige Überlegenheit der Deutschen über die alliierten Truppen am Anfang des zweiten Weltkrieges. Wie auch immer, auch die deutsche Wehrmacht war zu dieser Zeit weit von einer vollständigen Mechanisierung entfernt, besonders bei der Artillerie, deren Kanonen immer noch weitgehend mit Pferden gezogen werden mussten und nur vereinzelt von Halbkettenfahrzeugen.

Seit der Mitte der 30er Jahre dachten die deutschen Planer intensiv über neue Selbstfahrlafetten nach, aber es dauerte einige Jahre, bis diese eine Priorität erhielten: nach dem Überfall auf die Sowjetunion im Juni 1941 machten die schlechten Straßen, Regen und später Schnee es fast unmöglich die Artillerie zu bewegen. Daher befahl Hitler im Januar 1942 die Entwicklung einer Mehrzweckplattform welche Kanonen tragen sollte und möglichst auch Panzer ausschalten sollte.

Als dieses anspruchsvolle Programm begann war klar, das sein Lückenfüller nötig war. Im April 1942 wurde entschieden eine bescheidenere Lösung mit bestehenden Fahrgestellen und Waffenanlagen zu entwickeln. Das ergab zwei Richtungen: die sFH18 15cm Haubitze Hummel auf einem modifizierten Panzer III/IV Fahrgestell und die Wespe auf einem PzKpfw II mit der leichteren IFH18 10,5cm Haubitze. Der Spitzname Wespe erschien nicht vor August 1943 und er soll durch Hitler ab Februar 1944 verboten worden sein.

■ Die Auslegung der Wespe

Die Entwicklung der Wanne der Wespe wurde von MAN übernommen und obwohl man viele Teile des Panzer II übernahm erinnerte wenig an sein Original. Die Raumaufteilung wurde komplett überarbeitet. Der Motor kam in die Mitte und der verlängerte Kampfraum nach hinten. Der Aufbau wurde von Alkett gebaut und hatte eine angeschrägte Panzerung mit integriertem Fahrerplatz. Eine Panzerung von 10mm schützte die Front und die Seiten und eine mit 8mm nach hinten. Der Kampfraum war oben offen. Teile der Rückwand konnten abgeklappt und als Plattform benutzt werden.

Rheinmetall-Borsig baute die L/28, 10,5cm IFH18/2 Haubitze die eine Reichweite von 10,65km hatte und einen Seitenrichtbereich von je 20 Grad und eine Rohrerhöhung von +5 bis +42 Grad. 32 Schuss waren an Bord. Der 140hp starke Motor wurde vom Panzer II übernommen und war rechts der Mittelachse eingebaut, mit einem links liegendem Kühler. Rechts war der Lüfter und der Auspuff, der zu den hinteren Schalldämpfern führte. Ebenfalls beibehalten wurde

das 6-Gang Getriebe (1 Rückwärtsgang) vor dem Motor.

Genauso wurden die Ketten und die blattfedernde Radaufhängung übernommen. Jede Seite hatte 5 Laufrollen mit Gummibandage, ein Antriebszahnrad vorne und ein Spannrad hinten. Der einzige Unterschied war die Reduzierung der Stützrollen auf 3 Stück auf jeder Seite. Um das höhere Gewicht der Wespe zu tragen, hatte man an der 1ten, 2ten und 5ten Laufrolle einen Dämpfer montiert. 835 Fahrzeuge wurden gebaut bis Juli 1944, davon 676 Wespen und 159 Munitionsträgerfahrzeuge.

■ Die Wespe im Einsatz

In der 2ten Hälfte des Jahres 1943 waren die Alliierten fertig für die Invasion in Italien und am 8. September kämpften die 29te Panzergrenadierdivision gegen die 231te Infanteriebrigade um Pizzo auf deren Weg zur Absicherung der Hauptinvasion bei der Stadt Salerno am nächsten Tag. In Salerno wurden die alliierten Kräfte durch einen deutschen Gegenangriff mit den Wespen beinahe ins Meer zurückgeworfen, aber sie konnten den Brückenkopf halten und ab Oktober begann der methodische Vormarsch auf der Halbinsel.

Der Vormarsch kam Anfangs 1944 in Zentralitalien zum Stocken und die alliierte Landung bei Anzio ab dem 21. Januar 1944 sollte den Widerstand brechen. Obwohl die lokalen Kräfte anfangs überrascht wurden, wurden Einheiten, die aus der Gustav-Linie abgezogen wurden mit der 26ten Panzerdivision zu Gegenangriff eingesetzt. Zum Ende des Jahres 1944 hatten die Wespen der 26ten schwer gelitten und es blieben nur 5 Fahrzeuge. Wie auch immer spielten diese und andere Wespen eine wichtige Rolle bei der Verzögerung des alliierten Vorstoßes auf Rom und den nachfolgenden Kämpfen.

■ Wespe Technische Daten

- Länge: 4,81m ● Breite: 2,18mm ● Höhe: 2,28mm
- Gefechtsgewicht: 11 tons ● Besatzung: 5
- Motor: Maybach HL62TR 6-Zylinder flüssigkeitsgekühlter Benzinmotor
- Maximale Leistung: 140hp (bei 2.600rpm)
- Höchstgeschwindigkeit: 40km/h
- Fahrbereich (Strasse): 140km
- Bewaffnung: 10,5cm IFH18/2 Haubitze x1 & 32 Schuss, 7,92mm MG34 Maschinengewehr x1

■ Embourbement

La mécanisation est certainement une des raisons principales de la supériorité de l'armée de l'Allemagne Nazie au début de la 2^{ème} G.M. Cependant, à ce stade des hostilités, les forces allemandes étaient loin d'être entièrement mécanisées, en particulier l'artillerie qui dépendait encore de chevaux et occasionnellement de véhicules semi-chenillés pour tracter les canons.

Les planificateurs allemands avaient réfléchi à une artillerie autopropulsée dès le milieu des années 1930 mais ce n'est que des années plus tard qu'elle devint une priorité : après l'invasion de l'Union Soviétique en juin 1941, les mauvaises routes, la pluie puis la neige rendaient presque impossible la traction de pièces d'artillerie. C'est pourquoi en janvier 1942, Hitler ordonna le développement d'une plate-forme polyvalente pouvant recevoir une pièce d'artillerie pour soutenir l'infanterie et s'attaquer aux blindés ennemis.

Au lancement de ce projet ambitieux, il était évident qu'une mesure d'urgence était nécessaire. Aussi, en avril 1942, il fut décidé de développer simultanément un canon automoteur plus modeste en utilisant des châssis et armements existants. Cela donna naissance à deux engins : le Hummel (bourdon) avec un obusier de 150mm sFH18 sur un châssis hybride Panzer III/IV, et la Wespe (guêpe) qui utilisait le châssis du Panzer II et l'obusier IFH18 de 105mm plus léger. Le surnom Wespe n'apparut en fait qu'en août 1943 et il semble qu'il ait été interdit en février 1944 par Hitler lui-même.

■ La Conception du Wespe

Le développement du châssis du Wespe fut mené par MAN, et bien qu'il utilise bon nombre d'éléments de celui du Panzer II, il ressemblait peu à l'original. L'agencement fut complètement revu, le moteur passant au milieu et le compartiment de combat à l'arrière rallongé. Les superstructures étaient conçues par Alkett, le blindage avant incliné enveloppant le poste de conduite. Du blindage de 10mm protégeait l'avant et les côtés, de 8mm l'arrière et le dessus était ouvert. Une partie de l'arrière pouvait se rabattre pour constituer une plateforme.

Rheinmetall-Borsig fournissait l'obusier 10,5cm IFH18/2 L/28. Il avait un portée de 10,65km, une traverse de 20° de chaque côté et une élévation de -5° à 42°. Trente-deux obus étaient emportés.

Le moteur de 140cv était celui du Panzer II ; il était décentré sur la droite avec son radiateur à gauche ; le ventilateur et l'échappement étaient à droite, les pots débouchant à l'arrière. La transmission à six rapports (et une marche arrière) était également conservée et située juste devant le moteur.

Les chenilles et la suspension à ressorts à lames étaient également héritées du Panzer II. Il y avait par côté cinq roues de route à bandage caoutchouc, un barbotin à l'avant et une roue tendeuse à l'arrière. La seule difficulté était le nombre moins important de galets de retour : trois par côté. Pour supporter le poids du Wespe, le premier, second et cinquième ressorts à lames utilisaient des amortisseurs. 835 véhicules furent livrés jusque juillet 1944, 676 Wespe standards et 159 transports de munitions.

■ Le Wespe en Service

Les Wespe furent déployés sur les Fronts Est et Ouest, incluant l'Italie où ils furent notablement utilisés par les 26^{ème} Panzer Division et 29^{ème} Panzer Grenadier Division, appartenant toutes deux au 76^{ème} Panzer Korps de la 10^{ème} Armée de Kesselring.

Dans la seconde moitié de 1943, les alliés s'apprétaient à envahir l'Italie, et le 8 septembre la 29^{ème} Panzer Grenadier s'accrocha avec la 231st Infanterie Brigade britannique autour de Pizzo alors qu'elle se dirigeait vers Salerno pour couvrir l'invasion principale. A Salerno, les alliés furent presque rejetés à la mer par une contre-attaque allemande incluant les Wespe des 26^{ème} et 29^{ème}, mais tinrent bon pour consolider la tête de pont, et à partir de début octobre, la conquête méthodique de la péninsule put commencer.

Début 1944, l'avance fut stoppée dans le centre de l'Italie, les débarquements alliés à Anzio à partir du 21 janvier 1944 étant destinés à débloquer la situation. Bien qu'ils surprissent les forces allemandes, la 14^{ème} Armée Allemande et d'autres unités stationnées sur la Ligne Gustav dont la 26^{ème} Panzer Division descendirent au sud pour contrer l'attaque. Fin 1944, les Wespe de la 26^{ème} avaient payé un lourd tribut et il n'en restait plus que cinq. Cependant, les Wespe avaient joué un rôle significatif dans le retardement de la prise de Rome par les alliés et dans les combats qui s'en suivirent.

■ Caractéristiques du Wespe

- Longueur: 4,81m ● Largeur: 2,18mm ● Hauteur: 2,28mm
- Poids en ordre de combat: 11 tonnes ● Equipage: 5
- Moteur: 6 cylindres à essence Maybach HL62TR refroidi par liquide
- Puissance maximum : 140cv (à 2.600 trs/min.)
- Vitesse maximum: 40km/h
- Autonomie (sur route): 140km
- Armement: Obusier 10,5cm IFH18/2 x1 & 32 obus, mitrailleuse 7,92mm MG34 x1