

# FUNNIES.

Britisk spesial kjøretøy

Av Per Oscar Brandvoll

Publisert 06.042021  
På [www.krigenalletapte.site](http://www.krigenalletapte.site)

## OVERSIKT

FUNNIES. ....	1
AVRE. ....	4
DD-TANK. ....	5
CRAB. ....	5
CROCODILE. ....	6
ARK. ....	6
BARV. ....	6
CATERPILLAR. ....	6
IKKE HOBART. ....	6
VASSETANK. ....	7
TANK DOZER. ....	7
RHINO. ....	7
ERFARINGER OG HENDELSER. ....	7

# FUNNIES.

Ingen angret mer på at de hadde forsømt utviklingen av gode stridsvogner enn britene. Det var kanskje derfor at de valgte å ta Percy Hobart til nåde igjen etter at han hadde kranglet seg ut av den britiske hæren i 1939.

Hobart hadde i mellomkrigstiden vært den i Storbritannia som hadde promotert stridsvogner mest aktivt og kanskje ikke alltid på en diplomatisk måte. Denne holdningen til andres synspunkter beholdt han også i Egypt, når han ble postert der. Han ble postert i Egypt for å ikke skape flere bølger, siden den vanlige britiske yrkesoffiseren var tilhenger av HEST og ikke stinkende stridsvogner. Det var Hobarts manglende vilje og evne til å samarbeide med de som sto over ham, som førte til at han ble kastet ut i november 1939. Så når krigen i Europa starter for alvor, er den mannen i den britiske hæren, som har en klarere forståelse av pansret krigføring enn de fleste, korporal i Heimevernet.

Den som først og fremst forsto og satte pris på Hobarts arbeide og hans forsøk i mellomkrigstiden med pansrede styrker, var General Guderian i den tyske hæren.

Etter å ha blitt tatt til nåde igjen 1941, ble Hobart først satt til å trene en divisjon, før man fant at å utvikle spesielle typer av stridsvogner for invasjonen, måtte være det beste stedet å plassere ham. Derved kom han til å lede og forme utstyret til den nye 79. stridsvogn divisjon.

Vognene, som ble utviklet, ble gitt mange navn, men i hovedsak kalt Hobart's Funnies eller Hobarts morsomheter. Dette navnet skyldes i første rekke utseendet på vognene, da mange av vognene fikk lite til felles med de vognene de var basert på. Men stort sett var endringene enkle og innebar små endringer av de vesentlige detaljene.

Ikke alle av vognene nevnt under tilhørte 79. divisjon, men de fleste.

Britene gjorde i hele tatt en stor innsats i det å få troppene trygt i land og i stand til å nedkjempe de tyske stillingene i strandsonen, for erfaringene fra raidet mot Dieppe var skremmende. Britene klarte også etablere et brohode i Normandie forholdsvis raskt og med små tap. Hva som skulle skje etterpå og hva de kunne møte av hindringer umiddelbart etterpå, ble oversett eller ikke vektlagt. Derfor ble framrykningen de første dagene etter invasjonen heller langsom. Spesielt Montgomery måtte svelge mange store ord, som om å ta Caen på en av de første dagene eller den første dagen, osv.

Det er også verdt å legge til at både briter og amerikanere hadde gjennomført flere vellykkede landsetninger i Middelhavet. Så amerikanerne så ikke behovet for alle disse nye typene med stridsvogner. De så heller ikke behovet for Mulberry havnene, men siden Churchill var en av opphavsmennene til disse, holdt de kjeft til deres egen Mulberry havn hadde blitt ødelagt i en storm. Da valgte de å ikke reparere sin Mulberry havn, men brukte strendene slik de hadde gjort under andre landsettinger. Båtene ble med andre ord seilt opp på stranden, så langt det gikk, ved høyvann. Ved lavvann kunne lastebilene kjøre ut til båtene takket være stålnett, som hadde blitt lagt

på sanden for å bedre framkommeligheten. Ved høyvann gikk landgangsbåter og DUKW biler, amfibiske lastebiler, ut til båtene og hentet last.

Det at amerikanerne var skeptiske til det britene holdt på med og takket nei til å få sin del av Hobart's Funnies, var kanskje med på å gjøre Omaha stranden til et slaktehus. Deres begrunnelse var at man hadde brukt britiske stridsvogner, men den halter for et stort antall av vognene var basert på amerikanske Sherman vogner og mange av endringene på de andre vognene var små og kunne lett tilpasses f.eks. en Sherman. Senere lånte de gladelig Crocodiller, Churchill vogner med en flammekaster og en tilhenger fylt med napalm, fra britene. Den eneste vognen av de britiske konstruksjonene, som ble tatt i bruk av amerikanerne på D-dagen, var DD vogn. Men disse fikk verken britene eller de nok av. Dette til tross for at denne tilpassingen var kanskje den minst krevende av alle de endringer som ble gjort på vognene.

Britene hadde Montgomery, som sjef for invasjonsstyrken, og han tok gladelig imot Hobarts vogner. Nå gjorde han kanskje det for å få fred i heimen, hans kone var Hobarts søster.

#### AVRE.

AVRE står for Armoured Vehicle Royal Engineers. Dette var en Churchill stridsvogn, som hadde fått kanonen erstattet av en tung morter, en Petard. I tillegg var disse vognene ofte utrustet med en stor bunt med sammen buntede kvister lagt rundt et eller flere dreneringsrør. Buntene ble lagt i grøfter av forskjellige slag for å gjøre det mulig for stridsvogner å enkelt krysse grøftene. Metoden ble også brukt under første verdenskrig.

Morteren avfyrte et forholdvis tungt prosjektil, 18 kg, og den ble brukt til å nedkjempe fiendtlige stillinger, som bunkre og lignede. Prosjektilet ble kalt The Flying Dustbin, den flyvende søppelbøtta, og det var ganske treffsikkert opp til 100 meter.

Andre AVRE, også de basert på Churchill stridsvogna og med søppelbøtta, ble utrustet med en bro i front som de kunne senke ned. Grunnen til at Churchill vogna ble valgt, var antagelig fordi den var tung, slik at brua ikke fikk den til å tippe framover, og at den hadde en avansert styring, som gjorde det forholdsvis enkelt å navigere vogna på vanskelige steder. Ellers var/er Winston og jeg begge enige om at som stridsvogn var Churchill dårlig, men på denne måten fikk noen av dem jo en god anvendelse.

Til slutt kom den mest ukonvensjonelle av alle AVRE, en med snelle, Bobbin. En mer enn tre meter bred snelle ble montert over og foran på vogna. På snella var det kveilet opp seilduk forsterket med stålpiler. Spilene var festet på tvers av lengderetningen og duken var lik bred som vogna. Hensikten var å legge ut seilduken på strendene under invasjonen, slik at kjøretøyene ikke ville synke ned i sanden. Stålpilene hjalp også til slik at seildukene ikke krøllet seg, men beholdt bredden hele tiden.

Nå hadde froskemenn gjentatte ganger vært inne på strendene i kanalen og tatt prøver av sanden for å forsikre seg om at strendene kunne tåle tyngre kjøretøy, men man var vel ikke helt sikre på resultatet.

Dette, som nå kommer, er for de av dere som forventer at jeg igjen skal komme med en sammenligning og jeg vil jo nødig skuffe dere.

Tyskerne lagde også en vogn for å bekjempe befestninger, som AVRE. Tyskerne basert sin vogn på en Tiger II, men uten et tårn. Kanonen eller utskytingsrøret var montert nede i skroget. Som alltid når tyskerne skulle lage noe under andre verdenskrig, ble det heller voldsomt og laget i små serier. Denne Stormtigreren ble det laget ti stykker av og vognen hadde forståelig nok en kran for å få ladet prosjektilet på rundt 340 kg og med et kaliber på 380 mm. Prosjektilet var rakett drevet og kunne gå 6 km. Vognen var ment å være et offensivt våpen, men tyskerne hadde få offensiver og vognen hadde alle Tigerens vanlige problemer samt noen egne i tillegg, ved at den var en av de tyngste av Tigrene, 71 tonn, og siden den ikke hadde noe tårn for å forenkle innsiktingen av kanonen.

Under tyskernes offensiv i Ardennene, hvor den ble brukt, var det heller ikke så mange befestede allierte stillinger, hvor en rakett på over tre hundre kilo var det rette våpenet. På de bildene jeg har sett av vognen, er den ensom og forlatt av eierne. Så ingen propaganda bilder hvor den knuser fiendtlige stillinger, men bilder av en parkert Tiger omringet av allierte soldater, som regel uten merker fra fiendtlig ild.

#### DD-TANK.

DD står for duplex drive. Eller på godt norsk, dobbel framdrift. For vognene hadde propeller samt belter for framdrift og masse seilduk. Et stort skjørt med seilduk fra toppen av skroget og oppover slik at stridsvognen fikk nok oppdrift til å flyte. Denne seilduks bøtta ble reiste ved hjelp av gummituber, som ble fylt med luft fra gassylindere, stålstenger gjorde at bøtta beholdt formen til sjøs. Dermed kunne vognene svømme i land fra båtene, kaste eller senke skjørtene på stranden og delta i kamphandlingene. Det var Vallentine og Sherman vogner, som fikk dette utstyret. Dette var den vognen av Hobart's Funnies, som det var flest av. Gassylindere ble senere erstattet av kompressorer.

Dette var en rimelig og enkel måte å gi vognene oppdrift på. Metoden er fortsatt i bruk. Den svenske S-vognen er et eksempel på dette.

Amerikanerne var ikke overbevist og snakket om tretti tonn stål i bunnen av en seilduks bøtte. Hvilket jo er en treffende beskrivelse.

#### CRAB.

Dette var vognen for å få fjernet miner. Metoden hadde blitt prøvd før, blant annet i Afrika. Det besto av en motor drevet trommel foran på stridsvogna, som slo kjettinger i baken for å utløse miner. De vognene, som ble brukt under invasjonen, var modifiserte Sherman vogner og trommelen ble her drevet av stridsvognens egen motor. På tidligere versjoner hadde man montert to egne motorer bak på motordekslet. Det var da Matilda II vogner som ble benyttet.

Vognene sparte både tid og mannskaper.

Man hadde også prøver med mineploger og valser for å få fjernet stridsvogns miner, siden disse ikke alltid gikk av når de ble truffet av en kjetting. Jeg vet ikke om mineplogene eller valsene ble brukt under invasjonen. Både valser og ploger har den bakdelen at hvis en mine blir utløst, må minst en del byttes og framrykningen stoppes

opp.

### CROCODILE.

Dette er vognen som skaper uhygge hos alle gamle infanterister. Det er en flammekaster vogn. Mitraljøsen i skroget på Churchill vogner ble fjernet og erstattet med en flammekaster. Drivmidlene til flammekasteren var lagret i en tilhenger som ble slept etter stridsvogna.

### ARK.

Dette er en videreutvikling av den forrige Churchill med bro, men denne vognen er uten tårn og følgelig uten bøtta. Hele overdelen av vogna ble gjort om til en bro og i tillegg hadde man andre senkbare broer i hver ende. Dette ga et lengre brospenn. Konstruksjonen gjorde det mulig ikke bare forsere lengre grøfter og elver, men også ganske høye vertikale hindringer. Andre kjøretøy kjørte over vognen og de to broene.

### BARV.

Beach Armoured Recovery Vehicle. Dette var stridsvogner uten våpen, som ble brukt til å dytte strandede landsetningsbåter tilbake ut i sjøen og taue vekk hindringer. Av den grunn hadde de en høy åpen oppbygging oppe på skroget formet som en båt for å kunne ta inn luft til motoren når de var langt ute i sjøen. Denne høye oppbyggingen ga også vognkommandøren en bedre oversikt. De fikk også et brett foran med litt polstring for å få dyttet båtene uskadd ut. Vognene tålte bølger på tre meter og hadde for sikkerhets skyld også en kraftig lensepumpe, selv om de ikke fløt.

Vognene ble laget i all hast og hadde ingen vinsj, som jo hadde vært et godt tillegg, selv om dette antagelig hadde gitt en utett vogn. De brakte imidlertid med seg en dykker for å få festet eventuelle slepetau på kjøretøy og fartøy som skulle taues. De ga et verdifullt bidrag under landgangen i Normandie og moderne versjoner har blitt laget senere, men de ser latterlig ut, beklager.

### CATERPILLAR.

Caterpillar betødd bulldoser, som regel, i gode gamle dager. Så også her. En Caterpillar bulldoser ble pansret nok til at den ikke ble gjennomhullet av håndvåpen og brukt til forskjellig arbeid på stranden. Noen ble også brukt offensivt ved at de dekket til skyteskårene på tyske bunkere med sand og jord.

### IKKE HOBART.

Ikke alle vogner var en del av Hobarts opplegg, av noen kalt den zoologiske hagen. Dette skyldes delvis litt ego fra enkelte ledere, delvis andre erfaringer og det at britene ikke klarte å produsere nok av de forskjellige vognene. Dette gikk da utover amerikanerne, som tilslutt valgte bort alt som ikke var basert på Sherman, fordi de mente at å lære opp folk på Churchill samt at den logistikken, som måtte følge med, var for krevende og tilgjengelig tid for liten. De bestilte ombygde Sherman fra britene i Crocodile versjonen, dvs. med flammekaster, men så vidt jeg forstår, ble de ikke levert før etter landsettingen.

I tillegg til de typene som er nevnt under, benyttet amerikanerne bare Crab og DD vogner.

#### VASSETANK.

Dette er et navn jeg selv har funnet på, dikteriske frihet og alt det der. Amerikanerne brukte betegnelsen deep-wading tank. Men det var rett og slett stridsvogner, som var forsynt med to store trakter bak for å få inn luft til kjøling og motor, i tillegg til at vognenes luker o.l. var tett. På denne måten kunne de vasse i forholdsvis høyt vann uten problemer. Vognene var basert på Sherman og de hadde blitt brukt i en rekke tidligere landsetninger med stort hell. Amerikanerne ønsket å bruke disse i første rekke, da DD vognene hadde hatt en del uhell under trening. Senkninger i høy sjø hadde medført at mannskapet druknet.

#### TANK DOZER.

Dette var Sherman vogner utrustet på samme måte som en bulldoser. Dette var sett på som en bedre og mer fleksibel løsning for å overkomme hindringer enn britenes forskjellige ingeniør vogner. Vognene beholdt tårnet med kanonen.

#### RHINO.

Nesehornene ble ikke laget før invasjonen, men etter landsettingen og i landsetningsområdet. Da man hadde opplevd en rekke problemer med de kraftige hekkene i Normandie. Hekkene ble brukt på en effektiv måte av tyskerne til å danne nye forsvarsreir. Stridsvogner klarte ikke å kjøre igjennom hekkene, men ble tvunget til å kjøre over. Dermed blottla de den svakt pansrede undersiden.

Hekkene hadde blitt så solide gjennom flere hundre år ved at de lokale bøndene hadde hivd steiner og annet inn i hekken. Det hadde derved blitt en kompositt hekk eller barriere av god kvalitet, både bred og høy.

Det var amerikanerne som fant på å montere flere stålhorn lavt på framsiden av stridsvognen. Dermed ble vognen sittende fast i hekken når den kjørte fram til den og kunne brøyte seg fram og skyve hekken vekk. Klarte ikke vognen å komme seg igjennom hekken, rygget den vekk og hullene ble fylt med eksplosiver. Derved kunne et hull enkelt bli sprengt i hekken.

#### ERFARINGER OG HENDELSER.

Siden invasjonen var en dramatisk hendelse med mange vitner og mange ledere med store egoer, er beskrivelsene av hva som skjedde før, under og etter landsettingen sprikende. Spesielt årsakene til at ting gikk galt er sprikende. Man kan dele beskrivelsen av årsakene i to hoveddeler, en britisk og en amerikansk beskrivelse. Britene mener at de store tapene på Omaha stranden skyldes at amerikanerne ikke ville ha noen av Churchill vognene. Amerikanerne hevder at de ikke ville få noen tidsnok, fordi britene var for trege i produksjonen, og at tapene skyldes at motstanden var så mye sterkere og terrenget vanskeligere der enn på de andre strendene.

Jeg har lest flere bøker/notater om Omaha stranden for å forsøke å forstå hva som

skjedde, men jeg kan ikke se at å erstatte de vognene, som kom i land, med Funnies ville endret situasjonen vesentlig. Det var snarere det at for få vogner kom i land, sterk tysk motstand og en vanskelig strand, som var hovedårsakene til at det gikk så galt.

Den mest alvorlige amerikanske feilen var antagelig at man før invasjonen bestemte at DD vognene burde sjøsettes 5.500 yards fra strendene og ikke 3.000 som marinen opprinnelig anbefalte. Marinen hadde også anbefalt at vognen ikke skulle sjøsettes hvis bølgene var høyere enn tre fot, denne anbefalingen ble også oversett eller ignorert. Man hadde m.a.o. ikke lært noe av uhellene under treningen. Av hvem og hvordan denne beslutningen om så stor avstand ble tatt, er det i dag vanskelig å finne ut av. Det er m.a.o. ingen som vil ta ansvaret.

Den store avstanden medførte at vognene ikke ble sjøsatt i le av Contentin halvøya, dermed var bølgene langt høyere enn lengre inne. Dette, i tillegg til mer vind og høyere sjø enn det som var forventet, medførte at omtrent alle DD vogner, som ble sjøsatt så langt ute, gikk tapt.

Heldigvis var det mange skippere på landgangsbåtene og vognkommandører som ikke fulgte denne anbefalingen og gikk lengre inn før de sjøsatte DD vognene. Noen gikk helt inn til stranden. Men det var også mange av vognkommandørene i DD vognene, som hadde lastet opp vognene med mer ammunisjon enn det som var normen. Dermed veidde vognene deres opptil et tonn mer enn det de skulle. Eller m.a.o. for mye stål i bunnen av seilduksbøtta og bølgehøyden, som bøtta kunne tåle, ble mindre.

Omaha stranden var spesiell på den måten at langs ved land enden av stranden var det en høy klippekant i hele strandens lengde. Denne klippekanten var det svært vanskelig å forsere for infanteri og umulig for vogner. På toppen av klippekanten hadde tyskerne skyttergraver. Det var imidlertid fire skjæringer i denne kanten hvor soldater og stridsvogner nok kunne komme seg opp og videre fram. Disse skjæringene var spesielt godt blokkert av tyskerne med to eller flere motstandsreir. Totalt hadde tyskerne tolv slike motstandsreier, Widerstandsnest, WN, langs Omaha stranden i varierende avstand fra selve stranden. Disse reirene var utrustet med både kanoner, maskingevær, bombekastere, osv.

Skjæringene var ved landsbyene Vierville, Les Moulins, St. Laurent og Colleville. To av reirene hadde 88 mm kanoner, de andre 75 mm kanoner. 88 mm kanonene var plassert i WN72 og WN61 i hver sin ende av Omaha stranden.

At Omaha stranden var viktig ut fra sin plassering, var like tydelig både for tyskerne og de allierte, derfor var også stranden godt forsvart.

Av 112 stridsvogner i den første angrepsbølgen nådde 58 strendene. Imidlertid var det kun noen få, som klarte å komme seg lengre opp enn selve stranden, for tyskernes 75 mm og 88 mm kanoner kunne skyte direkte ned på stranden. De fleste av disse kanonene kunne ikke skades fra sjøen, takket være måten de var plassert på, og bombeflyene hadde sluppet sin last for langt fra selve stranden og klippene i redsel for å treffe sine egne. Så flere tyske kanoner var intakte da landgangen skjedde. I tillegg var det en rekke observasjonsposter langs klippekanten for indirekte beskytning. Disse postene ble brukt av artilleri og rakettbatterier, som lå lengre inne i landet.



Folkene på stranden ble senere på morgen hjulpet av krigsskip. Destroyerne gikk så langt inn som de kunne, derved var de i stand til å uskadeliggjøre enkelte av de bunkerne, som fortsatt var intakte. Slagskipet Texas gikk også til verks mot WN72 og WN71 med sine tunge kanoner. Dermed ble disse motstandsreirene, som blokkerte skjæringen opp til Villervill, tause. Takket være denne samlede innsatsen var stridsvogner, 39 stykker, og infanteri rundt kl. 10:30 i stand til å komme seg opp igjennom kløften ved Vierville. For de første vognførerne var dette ganske grotesk, da de måtte kjøre over egne falne for å komme fram.

Dermed var det ytre tyske skallet brutt og man kunne gi seg i kast med å nedkjempe de andre motstandsreirene fra flere kanter.

Jeg har vanskelig for å skjønne annet enn at noe av amerikanernes problemer ved Omaha stranden skyldes mangelen på stridsvogner, spesielt doservogner, og dårlig treffsikkerhet fra fly og skip under det innledende bombardementet. Jeg kan ikke se at å erstatte noen av vognene med Funnies hadde bedret situasjonen vesentlig, da disse vil være like utsatt for fiendtlig ild.

Doservognene hadde store tap, men klarte både å fjerne hindringer, dytte landgangsbåter ut i sjøen og å nedkjempe bunkre. Petardene på AVRE vognene hadde kanskje klart å ødelegge bunkerne mer fullstendig. Enkelte kanoner som ble nedkjempet av de amerikanske vognene fikk nye mannskaper og tok opp kampen på nytt, men de amerikanske kanonene var mer treffsikre enn Petardene og kunne brukes på lengre hold.

### **Kilder:**

D-day

D-day, Invasion of Hitler's Europe

Waffentechnik in Zweiten Weltkrieg

Wikipedia

World War II

Stephen E. Ambrose

Purnell

Alexander Lüdeke

Weider History Group

Per-Oscar Brandvoll

9322 7311

[per-oscar@outlook.com](mailto:per-oscar@outlook.com)