

UPANSRET, MEN I STRID

Stridskjøretøy uten pansring, den gang og nå

Av Per Oscar Brandvoll

Publisert 10.03.2021

På www.krigenalletapte.site

OVERSIKT

UPANSRET, MEN I STRID.....	2
HESTEN.....	2
LRDG.....	4
HILUX KRIGEN.....	8
Styrkene.....	9
I DAG.....	10
Historien gjentar seg.....	11
Hvem kom først på ideen?.....	12

UPANSRET, MEN I STRID.

Stridende har brukt rimelige framkomstmidler uten pansring til strid i alle større konflikter de siste hundre årene, tar vi med hesten blir det i flere tusen år. Det er spesielt til rekognosering og til raid at disse er meget godt egnet. De lager lite støy og har stor hastighet. I slike settinger blir konfliktene korte, ildvolumet og overraskelsen stor, gjerne for begge parter. Så ofte er det den som treffer først, som kommer vinnende ut av sammenstøtet, derfor er lite støy og lav profil viktig. Stor hastighet er selvsagt avgjørende, enten dette gjelder fullstendig nedkjempelse av fienden eller for å komme seg unna i en fei.

De viktigste upansrede stridsmidlene de siste nitti årene er utvilsomt hester, hestetrukne kjøretøy, jeoper og pickuper. Med hest innbefatter jeg også muldyr, esel, kamel, okse, osv.

HESTEN.

Fem av stormaktene, Frankrike, Japan, Kina, Tyskland og Sovjet Unionen, samt en rekke mindre nasjoner, som Norge, Jugoslavia, Polen, osv., gjorde utstrakt bruk av hest og andre dyr som trekkraft før og under andre verdenskrig. Faktisk var det bare Storbritannia som hadde en fullstendig mekanisert hær ved andre verdenskrigs start. Så for de fleste nasjoner var hesten ett av de fremste hjelpemidlene til å føre krig i 1939. Det var først etter at andre verdenskrig var over, at bruken av hesten ble redusert, men i f.eks. Norge var Kløvkompagniet på Skjold et viktig transportmiddel for brigaden i Nord-Norge fram til midten på åttitallet. Brigaden hadde to transportkompanier, ett oppsatt med M6 lastebiler på Bardufoss og ett med hester på Skjold.

For den franske hæren sluttet bruken av hest brått ved nederlaget i 1940, men fram til da var hesten brukt til forsyninger, trekkdyr for artilleri og infanteri. Fra kampene ved Narvik kjenner vi igjen bildene av franske muldyr, som bar kløver med forsyninger. For fransk næringsliv var hesten en meget viktig del av transporten etter nederlaget, siden tyskerne gjerne tok det som var igjen av både motoriserte kjøretøy og drivstoff. Men hesten ble fortsatt brukt i Frankrike både av de sivile og av den tyske hæren.

I den røde hæren ble bruken av hester som trekkraft redusert utover i krigen, fordi de fikk så mange utmerkede kjøretøy fra USA i tillegg til sine egne. Helt til krigens avslutning ble dog hester og kameler brukt til å trekke forsyninger. Sovjet gjorde også

utstrakt bruk av kavalerister til hest til rekognosering og patruljevirkosomhet. Ja, storstilte angrep ble utført ved hjelp av kavaleriet og for partisanene bak de tyske linjene var hesten nesten enerådende som transportmiddel. Sovjetiske kavaleri avdelinger var sammensatt av kavalerister til hest, hestetrukne kjøretøy, lett artilleri og stridsvogner.

Til tross for alle påstandene om at hesten ikke hadde noe å gjøre mot de moderne hæravdelingene under andre verdenskrig, er tyske og sovjetiske krigs dagbøker fulle av vellykkede sovjetiske og tyske kavaleriangrep av den gamle typen. Sovjet hadde 26 kavaleri divisjoner av den gode, gamle typen da krigen startet og nye mannskaper ble tilført disse fra stridsvogn avdelinger, bl.a. fordi stridsvognene deres var blitt ødelagt. De hestetrukne kjøretøyene ga kavaleristenes maskingevær mobilitet, artilleriet ga de tyngde i ildgivingen og stridsvognene evnen til å nedkjempe befestninger uten store tap av egne styrker. Taktikken var den å gjennomføre lange raid bak fiendens linjer. Enkelte raid kunne vare opptil et halvt år, gjerne i samarbeide med partisaner. Dette kunne man gjøre fordi så store deler av fronten var tynt besatt eller ikke besatt av fiendtlige tropper. Dette skyldes at Sovjet Unionen var landet med de store ubebodde områdene og dårlig med veier for framføring av forsyninger. Hestene trengte ingen etterforsyning av drivstoff og kunne selv være mat til soldatene ved uhell eller i krise. Hestene slo alle andre enheter i mobilitet, også stridsvogner, når det var mye snø eller søle. De sovjetiske hestene var svært nøysomme og fant for under snøen, hvis foret uteble helt eller var dekket av is, kunne de spise halmtakene på husene og overleve på det.

Utover i andre verdenskrig beviste kavaleristene igjen og igjen at de hadde en viktig plass, men det ble også klart hva de ikke kunne gjøre. Antallet med sovjetiske kavaleridivisjoner økte utover i andre verdenskrig og hver divisjon fikk følgende normal oppsetning av tyngre våpen: 118 lette maskingevær, 48 tunge maskingevær, 74 bombekastere, 76x20mm antitank rifler eller bazookaer, 12x45mm antitank kanoner, 10 lette stridsvogner og 15 luftvernkanoner. Slike divisjoner ble brukt sammen med andre enheter, men i hovedsak uten slik støtte, siden andre typer av avdelinger, som ikke var oppsatt til hest, hadde begrenset mobilitet og ofte førte til at avdelingene samlet fikk oppgaver, som kavaleriet ikke var egnet til. En slik avdeling bestående av fem kavaleri divisjoner og to infanteridivisjoner brøt i desember 1941 igjennom de to tyske linjene sør-vest for Moskva og raidet de bakre tyske linjer i mer enn ett halvt år før de trakk seg tilbake. Det de erobret av tyske våpen ble overlatt til de lokale partisanene før de returnerte.

Ved krigens avslutning ble et av krigens mest overraskende raid utført til hest av kommunistene. Sovjetiske kavalerister dro etter omringningen av Berlin over på amerikansk side av linjene ved å krysse elven Elbe og tok tilbake de avlshester, som tyskerne hadde tatt fra dem i krigens første faser. Apachene kunne ikke ha gjort det bedre.

I den tyske hæren økte bruken av hester til trekkdyr etter som krigen trakk i langdrag. Det ble stadig færre biler og mindre drivstoff til disse. Tyskerne gjorde også bruk av kavalerister til hest til rekognosering og patruljevirkosomhet. Da gjerne ved å bruke kosakker, som hadde gått over på tysk side. Tysk forsyningstjeneste var totalt avhengig av jernbanene og hestene for å holde den tyske hæren i live. Så lynkrig hæren hadde langt flere hestekjøretøyer enn motordrevne. På slutten av krigen var det

vanligvis to hestetrukne forsyningskompanier for hvert forsyningskompani med lastebiler i en tysk infanteridivisjon. En av den tyske hærens mer vellykkede tekniske forbedringer var å gi noen av de hestekjøretøyene gummihjul i løpet av krigen. Så den moderne fullmekaniserte tyske, lynkrig hæren, som kjører fra motstanderne i avanserte kjøretøy, er i det store og hele en bløff skapt av propagandaen og omfattet bare en tiende del av den tyske hæren, nemlig deres panserdivisjoner. Den eneste fullmekaniserte hæren ved krigens start var den britiske. Mange av de overflødige hestene fra denne hæren ble kjøpt av den tyske hæren før krigen.

Det var ikke ufarlig å være hest under andre verdenskrig, historiene går om hester fra den finske hæren, som tok dekning ved å legge seg ned når de hørte bulder eller smell i det fjerne, men så var også tapsprosenten blant hestene større enn blant soldatene i den finske hæren.

LRDG.

Long Range Dessert Group var betegnelsen på en britisk avdeling, som hadde som fremste oppgave å drive med rekognosering i ørkenen med utgangspunkt fra Egypt.

Starten under andre verdenskrig kom 10. juni 1940, men britene hadde allerede under første verdenskrig vist at upansrede kjøretøy hadde sin berettigelse i ørkenen. Da var det T-Forden som viste seg fram.

10. juni 1940 erklærte Italia krig mot Storbritannia og Frankrike, for sikkerhets skyld etter at Tyskland hadde rykket langt inn i Frankrike og etter at britene hadde hatt sitt Dunkerque. 24 timer før dette hadde Major Ralph Bagnold i Royal Corps of Signals levert en plan for opprettelse av avdelingen til General Sir Archibald Wavell, den britiske sjefen for avdelingene i Midt Østen.

Bagnold var et av disse rare menneskene, som elsket ørkenen, og han hadde sammen med andre offiserer dratt på utallige lange turer i ørkenen over flere år. De kjente området, hadde kartlagt deler av ørkenen, visste hva som virket og hva som ikke virket under kjøring og navigering i den, hvor de kunne komme fram og hvor de ikke kunne komme fram med et kjøretøy samt hvilke krav ørkenen stilte til kjøretøyene og utrustningen forøvrig.

Så når krigen brøt ut med Italia visste han nok til å være den perfekte lederen for rekognoserings og mineleggings patruljer i ørken. Etter litt prøving og feiling besto hver patrulje av fem biler, med i alt femten soldater under kommando av en offiser. Bilene de valgte, var små, lette lastebiler av merket Chevrolet. Ingen bil var likt utrustet og bevæpningen varierte. Våpnene besto av alt fra maskingevær, rifler, pistoler, antitank rifler og Bofors 40 mm luftvernkanon. I tillegg hadde man med miner og sprengstoff. I løpet av en måned hadde man klart å samle inn de folkene som trengtes, stort sett kjente av majoren og nærmest fra hele verden.

På dette tidspunktet hadde britene litt under 90.000 soldater i Egypt, Italia hadde 250.000 soldater i nabolandet Libya, som på dette tidspunktet var en italiensk koloni. En av de første oppgavene avdelingen fikk, var å forhindre at italienerne fikk kontakt over land med sine styrker i Etiopia. Mens britene ønsket å oppnå kontakt med de franske styrkene i Tsjad, som hadde valgt å følge Charles de Gaulle, og ikke den delen

av den franske hæren, som overga seg til tyskerne. Den første stridskontakten falt heldig ut for britene og man tok to italienerne, fem arabere, en geit og to lastebiler til fange, etter å ha avfyrt en kort salve fra et maskingevær. Det viktigste var erobringen av en sekk med post.

De påfølgende kamphandlingene var en blanding av både vellykkede og uheldige, men styrkene tiltrakk seg et uforholdsmessig høyt antall med italienske styrker og både kjøretøyer, fort og fly ble ødelagt i forskjellige raid. Enkelte aksjoner var i samarbeide med franske styrker fra Tsjad og andre var uten et slikt samarbeide. Det viktigste var kanskje det at de lærte mer om navigering i ørkenen, klarte å foreta lange ekspedisjoner gjennom fiendtlig territorium, fikk opprettet nye baser bak fiendens linjer og ikke minst, at den øverste ledelsen fikk tillit til deres evner.

Mens LRDG og franskmennene angrep italienerne ute i den sørlige delen av ørkenen, angrep andre, konvensjonelle britiske styrker italienerne langs kyststripen mot Middelhavet i nord. Dette resulterte i en nesten fullstendig ødeleggelse av de italienske styrkene i Nord-Afrika ved at mer enn 100.000 ble tatt til fange. Derved følte Tyskland igjen seg tvunget til å komme sine italienske venner til assistanse. Det samme behovet for assistanse hadde også skjedd i italienernes kamp mot grekerne, så vi får anta at den tyske ledelsen på dette tidspunktet var noe oppgitt over sine allierte.

Rommel fikk kommandoen over de tyske forsterkningene og hans legende og helte status vokste i Tyskland. Så sommeren 1941 hadde de allierte avdelingene fått en dyktigere og mer aggressiv fiende, samtidig som de erfarne allierte avdelingene i ørkenen hadde blitt redusert ved at forsterkninger hadde blitt sendt til Hellas og ødelagt der. Mye av tiden hos LRDG ble nå brukt til opplæring, også av den tradisjonelle hæren, danning av nye framskutte baser, rekognosering og etterforsyning av basene.

Men i juli skjedde det noe uhørt. En skotsk offiser klarte å trenge seg inn i det britiske hovedkvarteret i Kairo uten en passerseddel, uten noen avtale og klarte til slutt å lure seg helt inn til den nye øverstkommanderende, alt dette uten å bli skutt eller arrestert. Han klarte til og med å få øverstkommanderende til å høre på hva han hadde å si. Han ville danne en gruppe med soldater, som skulle ha som oppgave å ødelegge de tyske flyene på bakken.

General Neil Ritchie fikk tillit til den unge mannen, kanskje fordi de begge var skotter, mente at ideen var god, utnevnte Davis Sterling til kaptein, lot han få lov til å verve 60 soldater og sette opp en treningsleir. Dermed var SAS, Special Air Services, dannet.

Nå var og er det slik i den britiske hæren, som i den norske, at folk, som vil gå litt på tvers av de etablerte linjene, ikke er populære. Så linjeorganisasjonen hadde lite eller intet å avse til den nye avdelingen, dermed brukte SAS mye av den første tiden til rekruttering. Når rekrutteringen var i god gjenge, var tiden inne til å stjele eller orge det de måtte trenge fra andre avdelinger. De var snart en meget velutrustet avdeling med god erfaring i det å passere vaktposter uten å bli oppdaget.

Nå kunne de begynne treningen og eksperimenteringen med en bombe, som var liten, men både brennbar og eksplosiv. Etter mye støy klarte Jock Lewes å lage en slik

bombe. Den veidde rundt 400 gram og var sterk nok til å ødelegge hvilket som helst lite fly.

Ledere fra flyvåpenet og hæren var sterkt kritiske til opprettelsen og behovet for avdelingen, dermed raidet SAS den britiske flyplassen ved Heliopolis og festet klistrelapper på 45 fly uten å bli oppdaget. Dermed stoppet kritikken for en stund og de forberedte seg på sin første aksjon mot tyske flyplasser. Meningen var at de skulle hoppe ut i fallskjerm over ørkenen, ta seg fram til nærmeste flyplass, for så å sprengte flest mulig tyske fly umiddelbart før britene startet en offensiv. De ville siden bli hentet av LRDG på avtalte punkter. LRDG hadde på denne tiden opprettet noe som lignet på bussruter i ørkenen bak fiendens linjer.

Men den sterke vinden, som det både var varslet ville fortsette og som allerede hadde startet, skapte nøling hos ledelsen, hvilket både forhindret og forsinket operasjonen. Nølingen skyldes at utsprang i sterk vind ville spre både avdelingen og utstyret, dermed ville sjansene for å bli oppdaget øke drastisk, før man fikk startet det egentlige oppdraget og hadde funnet alle mann og alt utstyret.

Til tross for alle disse fornuftige innsigelsene gikk de til slutt i gang med oppdraget og hoppet ut i en rasende vind. Alle innsigelsene viste seg å være fornuftige.

Prosjektet ble en total fiasko for alle de involverte gruppene med SAS folk. 62 mann hadde hoppet ut, bare 22 klarte å returnere. Ingen tyske fly ble ødelagt. Men Sterling hadde funnet løsningen på å komme seg rundt i ørkenen med intakte styrker, LRDG. Dermed startet disse to avdelingene et fruktbart samarbeide. Sammen klarte de å ødelegge utallige tyske fly, kjøretøy og forsyninger, spe uro og frykt blant motstanderne, i tillegg til at de ga verdifull informasjon om fiendens disposisjoner og hensikter. Det ble nå nødvendig for aksemakt styrkene å avsette flere folk til vakthold og sikring av de bakre linjene. Når amerikanerne kom sterkere med i bildet, fikk avdelingen også det kjøretøyet, som ble en del av selve bildet på SAS, den tungt bevæpnede jeepen. Nå var ikke jeepen noe tungt kjøretøy bestående av mange kompliserte deler i utgangspunktet, de som SAS eller LRDG brukte ble ytterligere redusert i vekt og deler før de ble påmontert våpen og annet utstyr, som f.eks. sandstiger, solkompass, osv.

Jeepene ble som regel utrustet med tre eller flere maskingevær/mitraljøser og var uunnværlige når flyplasser ble angrepet eller man skulle forsvare seg. Jeepen hadde flere fordeler kontra lastebilen, den var lavere, raskere og mindre, derved lettere å gjemme bort og bedre egnet til å komme seg vekk uskadet.

Tyskere og italienere hadde lite som kunne måle seg med dette kjøretøyet. Deres pansrede kjøretøyer var enten ikke godt nok pansret til å stå imot jeepens 12,7 mm mitraljøser eller de var for tunge til å kunne forfølge jeepene raskt nok. Deres upansrede kjøretøy klarte ikke å bære med seg den samme våpenmengden, var ikke like godt egnet til terrengkjøring eller de var for kompliserte og gikk derfor fort i stykker. De tyske og italienske mannskapene hadde heller ikke den samme gode treningen eller erfaringene i det å overleve og navigere i ørkenen. De rakk vel heller ikke å få disse kunnskapene før krigen i Afrika var over.

I alt oppnådde SAS en berømmelse, som har vart helt ut til disse dager. Denne

oppmerksomheten og tillitten til deres gjennomføringsevne har medført at avdelingen fortsatt eksisterer. Ikke dårlig, når man tenker på at det hele startet med en solid fiasko og en reduksjon av avdelingen med to tredjedeler.

Rommel var en av flere som berømmet avdelingen og meg bekjent klarte ikke tyskerne eller italienerne å opprette lignende avdelinger, som hadde like stor effektivitet.

Så upansrede kjøretøy hadde bevist sin effektivitet også i strid. Man hadde fått fram en effektiv, rimelig og robust våpenbærer med stor framkommelighet i nær sagt alle typer av terreng, jeepen. Kavaleriet hadde fått en erstatter for hesten, velegnet til kamp og rekognosering. Det var derfor Bill Mauldins tegning av den tøffe kavalerisersjanten, som gråtende med en hånd for øynene og den andre hånden med en Colt 45 avliver sin trofaste jeep, ble en slik suksess.



Tegningen forteller liksom alt om soldatenes forhold til dette kjøretøyet, som ble produsert i store mengder, 650 000, og brukt på alle frontavsnitt. Det ble produsert mer enn ti ganger så mange av dette kjøretøyet, som det tyskerne klarte å produsere av sitt motstykke, Kübelwagen. Krigskorrespondenten Ernie Pyle mente man ikke kunne fortsette krigen uten jeepen. «Den kommer fram overalt, er trofast som en bikkje, sterk som et muldyr og klatrer som en geit.»

Hvordan navnet, Jeep, oppsto, er man fortsatt uenig om. Navnet hadde blitt brukt om mangt og meget i den amerikanske hæren lenge før bilen ble laget eller påtenkt. Men etter at krigen var over, var det bare jeepen som var en Jeep og Willys lyktes med å ta patent på navnet. Nå stemmer ikke betegnelsen «Just Enough Essential Parts» lengre på den moderne versjonen av kjøretøyet og det er egentlig synd. Kjøretøyet har blitt for stort, med for mange uvesentlige deler og for kostbart til å kunne brukes i sin tradisjonelle rolle.

HILUX KRIGEN.

Det er mangt og meget å si om produsenten, Toyota, men noen våpenprodusent kan den ikke sies å være, hverken nå eller tidligere. Like fullt dukker kjøretøyene deres opp i nesten alle arenaer hvor det er kamphandlinger. Du vil antagelig ha sett flere kjøretøy av merket Toyota Hilux enn noe annet kjøretøy deltagende i strid, hvis du har fulgt med på nyhetssendingene de siste tretti årene. Gjerne på begge sider av fronten, derved går de også seirende ut av de fleste konflikter. Hilux er ikke en forkortelse for høy luksus, snarere tvert imot, selv om dagens kjøretøy har en noenlunde anstendig kjørekomfort.

Hvorfor? Kjøretøyene er tilgjengelige i stort antall over hele verden, er robuste, har drift på alle hjul, er rimelige, det er stor tilgjengelighet på deler de fleste steder, de kan frakte mye i forhold til egen vekt og har et lavt drivstofforbruk. Alternativet fra gammelt av, Jeepen, har blitt for kostbar, er for tørst, er ikke så robust, tar mindre last og den er ikke så tilgjengelig. Skal man kritisere pickupen for noe i militære henseende, må det være at den har en for høy silhuett. Men det problemet er det jo en enkel løsning på, hvis striden skal foregå i varmere strøk.

Navnet på kapitelet er navnet på den krigen mellom Libya og Tsjad, som blusset opp på nytt i 1987 etter å ha vært i dvale i flere år. Tsjad, da som nå, var et meget fattig land. Libya var et oljerikt land og opprørsbevegelser alliert med Gaddafis regime hadde kontroll over de nordlige deler av landet.

Takket være en uheldig politikk fra Gaddafis side og en dyktig politikk fra regjeringen i Tsjad, byttet mange av opprørsbevegelsene side utover på åttitallet. Når da heller ikke Gaddafi respekterte de inngåtte avtaler med Frankrike om å trekke sine styrker ut fra den nordlige delen av Tsjad, var det plutselig mange som slo seg sammen mot Gaddafi.

Gaddafi hadde i stor utstrekning kjøpt våpen og utstyr fra Øst-Tyskland og fra andre land i Øst-Europa. På dette tidspunktet hadde økonomien i Øst-Europa skrantet lenge og Libya hadde mye oljepenger. Oljen ga det økonomiske grunnlaget for både kjøp av utstyr og leie av instruktører fra Øst-blokken.

Styrkene.

De Gaddafi tro styrkene i nord besto av i alt 8 000 soldater, utrustet med mer enn 300 stridsvogner, med det vanlige komplementet av artilleri, pansrede kjøretøy i forskjellig utførelse og rakettramper. En god kopi av det vanlige øst-europeiske oppsettet for en større hæravdeling.

Motpartene hadde 10 000 soldater utrustet med 400 små Toyota lastebiler av typen Hilux. Derav navnet på konflikten. Den tids Hilux veidde litt over et tonn og kunne frakte sin egen vekt, men en dobling av lasten var og er vanlig i afrikanske land, uten at dette ser ut til å medføre noen skade på bilen. Flere forskjellige varianter av karosseri, motor og girkasse var og er tilgjengelig.

Styrkene fra Tsjad var ellers utrustet med håndvåpen, franske MILAN anti-tank missiler og miner. De styrte missilene skulle vise seg å være ytterst effektive og da franske fly holdt motpartens fly borte fra området, var det duket for Gaddafis første, større militære nederlag.

Det må jo også sies, at soldater, som har sittet en eller flere dager i en pansret kloss, som er gjenstand for dårlig vedlikehold, uten skikkelig ventilasjon og under en stekende ørkensol, kanskje ikke er så godt i stand til å kjempe. Spesielt ikke mot motiverte, godt utrustede soldater, som har fått rikelig med frisk luft bak på planet av en liten lastebil og som for første gang har troen på egne våpen, egne evner, saken de kjemper for og utrustningen forøvrig. De små lastebilene hadde fordelene av at de var raske, robuste, ga gode observasjonsmuligheter både i form av syn og av hørsel og de var selv stillegående. Motpartens kjøretøy var stort sett trege, dårlig optikk ga liten observasjonsevne, de pansrede kjøretøyene var meget varme innvendig, krevende å vedlikeholde, store og støyende. Styrkene fra Tsjad kunne derfor forberede sine bakhold ved å finne de best egnede stedene, legge ut miner og ta dekning, de kunne raskt kjøre rundt motstanderen eller de kunne trenge igjennom motstandernes forsvarslinjer uten å bli oppdaget eller stoppet. Når de hadde kommet igjennom motstandernes linjer, var motstanderne avhengig av at neste linje måtte stoppe dem, siden de ikke hadde kjøretøy som kunne ta igjen Hilux pickupene.

De Tsjad tro styrkene omringet først den libyske basen ved Fada. Her var det stasjonert rundt 2 000 libyske soldater samt brorparten av de gjenværende soldatene fra opprørsbevegelsene. Tsjads regjeringsstyrker hadde rundt 4 500 soldater, disse trengte etter hvert inn i basen takket være sine kunnskaper om terrenget og slo ut den libyske styrken. Selv tapte de rundt 50 soldater, mens de libyske styrkene mistet rundt 800 soldater og 100 stridsvogner.

Kamphandlingene fortsatte helt til de ble avbrutt av en våpenhvile. Under disse kamphandlingene tok etter hvert også Libya i bruk det ultimate våpenet, Toyota Hilux, i ett stort antall og tilsvarende små lastebiler fra andre produsenter (Pickuper fra Volvo er her nevnt hos enkelte). På mange måter kopierte de motstanderens måte å føre krig på.

Våpenhvilen var forholdsvis respektert og bare avbrutt av mindre kamphandlinger. Så kom saken opp for den internasjonale domstolen etter internasjonalt press på begge parter. Der ble Libya i 1994 bedt om å forlate den nordlige stripen av Tsjad, hvilket de faktisk gjorde. En av grunnene kan være at da hadde østblokken brutt fullstendig i

sammen og at Libya derfor trengte å orientere seg politisk i en helt ny verden.

I DAG.

Dagens kamphandlinger rundt omkring i verden bærer, som tidligere nevnt, fortsatt preg av små lastebiler med forbausende stor stridsevne. Her til lands bruker vi spesial lagde, kostbare, tungt pansrede, komplekse vogner med liten tilgjengelighet på deler og store krav til vedlikehold. Derfor blir de også vraket eller ombygd jevnlig med påfølgende store kostnader.

Kanskje bør ledelsen av hæren se på mulighetene, som små, lette lastebiler med trekk på alle hjul gir ved en full mobilisering? Hva kan vi utruste de med? Hva slags oppdrag vil de være velegnet til på norsk jord? Hvilke kostnader vil være forbundet med en slik løsning, kontra det å sette et stort antall tungt pansrede kjøretøy på et lager? Kanskje slike kjøretøy burde få lavere avgifter og leverandørene stønad for distribuert lagring av deler over hele landet. Dette for å gi oss en stor mengde med kjøretøy å plukke fra ved en mobilisering. Finnene, som er ekstremt flinke til å få mye smell for pengene, hadde en slik ordning, jeg vet ikke om de fortsatt har den.

Det, som er kjent, er at vi har våpensystemer, som lette granatkastere, 12,7 mm mitraljøser med eksploderende ammunisjon, styrte raketter, selvsøkende raketter, bombekastere, osv. Alt dette er våpen, som er velegnet for bruk fra lette kjøretøy. Flertallet av disse våpnene er like velegnet i dag til å slå ut pansrede klosser, som de var i 1987. Ved mobilisering vil Forsvarets kostnader forbundet med ti slike lette kjøretøy være mindre enn det et pansret kjøretøy koster over tid. Ti mot en er feigt, så jeg er ikke i tvil om hva som er mest effektivt i strid.

Det har vist seg at heller ikke Heimevernet er i tvil. De har besluttet å bytte bort sine Mercedes Geländewagen med pickuper fra Volkswagen.

Det neste vil være at vi lager og lagrer komplette våpenstasjoner, som er i stand til å virke fra hvilken som helst pickup av hvilket som helst merke ved en mobilisering. Vi er i dag en av verdens største og beste produsenter av slike stasjoner. Jeg kan heller ikke skjønne annet enn at de norske luftvernsmissilene like gjerne kan plasseres på en pickup som på en kostbar Humvee. En Humvee som det verken finnes trenede mekanikere eller deler til i landet.

Konklusjoner:

Det har blitt og blir produsert langt flere pickuper med drift på alle hjul enn jeeper. Nordmenn har kjøpt og kjøper langt flere pickuper enn jeeper. Pickupene har vært brukt i strid over lengre tid enn jeepene, 40 år mot jeepens 5. Pickupene har deltatt i flere strider enn jeepene. Pickupene er fortsatt brukt i strid og vil fortsatt være det over adskillige år.

Fra brukt markedet, Finn, har jeg sakset følgende:

Hummer H1, 97-modell pickup selges for 457 382 kr, km. stand 94 700, firehjulsdrift, diesel motor, 197 hk., sylindervolum 6,5 liter, vekt 3 270 kg., 2 seter.

For den samme prisen får du en ett år gammel Toyota Hilux med omtrent de samme ytelsene og du vil ha langt flere å velge mellom.

Historien gjentar seg.



Bare så det er sagt, blank lakk, forkrommede støtfangere, ingen kamouflasjenett og ingen reserve ammunisjon hadde ikke gått hjem hos meg. Bildet er hentet fra byen Aden i Jemen og er tatt ganske nylig.

Her har IS funnet fram noen sølepytter for å kamuflere bilene, men grillen er fortsatt blank og produsenten er ikke endret. Bilene her ligner mer på fjorårets modell.



Enkelte kilder påstår at USA kjøpte et større antall pickuper fra Toyota og ga de til en av de arabiske opprørsbevegelsene. Denne opprørsbevegelsen allierte seg senere med IS. Det skal være vanskelig å få dette bekreftet fra den amerikanske regjeringen, men det er klart at Toyota Hilux er mange opprørsbevegelsers første valg, når det gjelder kjøretøyer. De av oss, som har fulgt med i tv-serien Top Gear, har en viss forståelse for hvorfor. Den er bilen som nekter å dø, til tross for kollisjoner, eksplosjoner, brann, senkning på dypt vann, osv.



Libyske regjeringsstyrker er på frammarsj, juni 2020, etter å ha fått støtte fra Tyrkia. Naboen Egypt støtter parlamentets styrker. Stammeråd styrer i sør. Toyota er igjen tilbake på gamle tomter. Her har vinkelsliperen kommet fram og mitt ankepunkt, den høye silhuetten, er sterkt redusert.

Hvem kom først på ideen?

Jeg har bare sett et eksempel på tidlig bruk av små, upansrede lastebiler utrustet med våpen før 1941.

