



TWENOT



TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN

DE TANK

209



April 2011

US dienstfiets

Schienenkampfwagen

LARC V en XV

Majoor Tatham-Warter

Land Rover HD

Stuhlweissenburg

DE TANK is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek VRAAG & AANBOD kunnen leden niet-commerciële advertenties plaatsen.

Kopij voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Graag kopij aanleveren op CD, DVD of per e-mail. Tekstopmaak in Word en digitale foto's tenminste 300 dpi.

REGIOCOORDINATOREN

Noord-West

Jan van Veen

Noord-Oost

Wim Oldenkamp

Midden

Peter Vierhout

Zuid-West

Johan Bijl

Zuid-Oost

Robert Crombeeke na 19u)



INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

ISSN

1382-8991

ERELEDEN

Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

BESTUUR

Voorzitter

Marc Tempels

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe

Secretaris

Jan Willem Stokkers

Penningmeester

Kees Blijleven

Lid

Johan Bijl
Rob Linssen

SECRETARIAAT

Jan Willem Stokkers

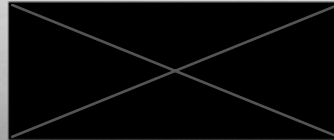


REDACTIE

Kees Blijleven



Jan van Veen



FOTO'S OMSLAG

Kleine foto: LARC-V

Grote foto: een Sherman BARV op het opslagveldje naast het Tankmuseum in Bovington (juli 2009)

OPMAAK KLEURPAGINA'S

Marcel von Hobe
www.time-code.nl

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; >18 jr € 14,-; buitenland € 27,50

Betaling per bank: 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS TOEGESTAAN NA (SCHRIFTELIJKE) TOESTEMMING VAN DE REDACTIE.
DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENTUELE ONJUISTHEDEN OF OMISSIES IN DE TANK EN IS NIET VERANTWOORDELIJK VOOR DE INHOUD VAN DE AAN HAAR GELEVERDE KOPIJ. ZIJ BEHOUDT ZICH HET RECHT VOOR INGEZONDEN STUKKEN ZONDER OPGAVE VAN REDENEN TE WEIGEREN, IN TE KORTEN OF INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.



Zondag 15 mei a.s. is het zover, dan vieren wij ons lustfeest, ons **35** jarig bestaan als vereniging. Nadat we dit in 2001 en 2006 in Bunnik op neutraal terrein gehouden hebben gaan we het ditmaal vieren in het **Liberty Park Nationaal Oorlogs- & Verzetsmuseum** in Overloon.

Samen met de gelijktijdig te houden Militaria beurs, de 1 op 1 voertuigenshow Militatracks en de uitgebreide voertuigen verzameling van het museum zelf, belooft het een geweldige dag te worden. Onder de Agenda staan alle bijzonderheden en regelingen voor deze dag. De organisatie van dit soort dagen is voor het bestuur altijd een redelijk intensieve bezigheid, die nogal wat vrije tijd vreet, hetgeen ten koste gaat van onze eigen bouwuren. Maar wij hebben dit graag over voor de vereniging en de leden en we hopen dat onze inzet wordt gewaardeerd. Wij kunnen echter niet alles zelf bemannen, bezetten, begeleiden en opbouwen en hierbij vraag ik dan ook om een aantal vrijwilligers, die op de dag zelf wat taken willen verrichten en zo mogelijk ook tijdens de opbouwfase op zaterdag 14 mei. Voor de wedstrijd (ook niet geheel onbelangrijk) zoeken we leden met enige bouw- en schilderervaring die willen jureren.

Vrijwilligers, voor beide zaken, kunnen zich bij mij melden op [REDACTED] of [REDACTED]. Er zal t.z.t. in onderling overleg besproken waar je ons het beste mee kunt helpen.

Natuurlijk roep ik ook alle leden op om actief deel te nemen aan de modelbouwwedstrijd zelf, die naast de indeling in verschillende klassen en categorieën ook onderverdeeld gaat worden in niveaus van beginners en gevorderden / masters. Dit om iedereen recht te kunnen

doen aan zijn of haar ervaring in het bouwen en schilderen.

Naast de wedstrijd is er natuurlijk ook handel. We zijn erin geslaagd een goede diversiteit aan handelaren binnen de deuren te halen. De handelaren en een aantal uitgenodigde clubs zullen door het gehele museum verspreid staan tussen, naast of voor de tentoongestelde voertuigen. De wedstrijd zelf zal in de filmzaal plaatsvinden, met de inschrijving direct vooraan bij de ingang / kassa van het gebouw. Door de ruimtelijke gegevens is het voor afzonderlijke leden niet mogelijk die dag zolderverkoop of ruilhandel te drijven.

Vanwege alle activiteiten die op deze dag op het museumterrein worden gehouden leek het ons niet raadzaam om, naast de modelbouwwedstrijd, als TWENOT nog andere programmaonderdelen te organiseren. Ook zal er geen tombola worden gehouden.

De afsluiting van onze dag met de prijsuitreiking is gepland om 16:30 uur. Dit tijdstip is onder voorbehoud, aangezien wij de prijsuitreiking doen NA de laatste ronde van de 1 op 1 voertuigen op het circuit op het museumterrein.

De toegangskaart waarmee je vrij toegang krijgt tot het museum vind je ingesloten in deze TANK. De TWENOT lidmaatschapskaart geldt op 15 mei dus NIET als toegangsbewijs.

In de verwachting van een grote opkomst wens ik je voor zondag 15 mei bij voorbaat veel plezier in en rond het museum en alvast tot ziens.

Uw voorzitter,
Marc Tempels



TWENOT 35

JAAR
YEARS
JAHRE
ANS



Zondag 15 mei 2011 in het Marshall Museum te Overloon



AGENDA

9 april	Bouwmiddag Zuid Holland Zuid, Schiedam
13 t/m 17 april	Intermodellbau, Dortmund (D)
6 t/m 8 mei	Bussum Bridgehead
7 mei	Bouwmiddag Zuid Holland Zuid, Schiedam
15 mei	TWENOT 35 jaar, Overloon
28 mei	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp (gewijzigd!)
25 juni	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp
25 juni	Bouwmiddag Zuid Holland Zuid, Schiedam
5 augustus	Wings & Wheels, Ussel (B)
10 september	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp
2 oktober	Scale Model Factory
29 oktober	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp
10 december	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp

Vanwege mijn vakantie verschijnt DE TANK nummer 210 pas in de tweede helft van juni.
Copy kan tot uiterlijk 24 mei worden ingeleverd.

Kees Blijleven

Bijzonderheden en regelingen voor 15 mei

- TWENOT- en IMM-leden hebben bij inlevering van het bij deze TANK gevoegde toegangsbewijs gratis toegang tot het Liberty Park;
- Het Park gaat om 10.00 uur open, bij het hek komt een aparte kassa voor TWENOT- en IMM-leden plus hun introduce's.
- Deze introducés en alle andere bezoekers betalen de normale toegangsprijs voor het Liberty Park, die voor deze dag overigens op 10 euro is gesteld.
- Voor houders van een museumjaarkaart of een veteranenpas gelden de normale regels van het Park. Zie hiervoor www.oorlogsmuseum.nl
- Voor deelname aan de modelbouwwedstrijd geldt een tarief van 1 euro per model, met een maximum van 3 euro.
- De prijsuitreiking wordt verwacht rond 16.00 uur. Dit kan echter veranderen, afhankelijk van het programma van Militracks.
- Er is deze dag geen ruimte voor particuliere handel

NB: TWENOT-leden die een museumjaarkaart hebben kunnen de club € 6,50 besparen door deze te gebruiken in plaats van hun toegangskaart!!



Overloon ligt 3 kilometer ten westen van de A73, tussen Nijmegen en Venlo, afslag 7 (Vierlingsbeek, Overloon). De toeristische bewegwijzering wijzen u vanaf het centrum van Overloon de weg naar het museum. Komt u met het openbaar vervoer, dan kunt u Overloon bereiken met de bus of een lijn-taxi. Voor de precieze tijden en buslijnen kunt u terecht bij 9292 OV, tel. 0900-9292.



Regio Zuidoost

Tussen het verschijnen van de vorige TANK en dit exemplaar zijn we bij een aantal evenementen druk in de weer geweest.

Allereerst hebben we de Tilly marathon gehad op 29 januari. Met 18 man een zelfde voertuig bouwen met als doel het ding daadwerkelijk af te hebben aan het einde en ondertussen van elkaar te hebben geleerd. Dat laatste zat wel goed, het eerste is maar enkelen gelukt. De afspraak is dat alle 18 Tillies tijdens 35 jaar Twenot in Overloon zullen worden uitgesteld, en dat ze dan ook allemaal af zijn. Benieuwd? Wij ook.

Tijdens de eerste TWENOTmeeting van het jaar, in Schiedam waren wij ook te gast met een clubstand. Deze meeting was kleinschalig, maar uitermate gezellig en we waren dan ook blij dat we aanwezig waren.

Het weekend van 5 & 6 maart betekende de terugkeer van IPC, de beurs van AMSS Antwerpen. Puur op figuur schilderen gericht, en je vindt er vooral geen militaire figuren vanaf 1914, maar mensen, wat een prachtige figuren waren daar te bewonderen. In elk geval waren het twee zeer leerzame dagen. En bovendien vielen we zelf met goud, zilver en brons ook in de prijzen. Weliswaar in de beginnerscategorie, maar dat mocht de pret niet druk-

ken, zeker gezien het niveau bij de beginners alleen al. Van de rest kunnen we voorlopig alleen maar dromen. Daarbij waren er ook in de advanced categorie Nederlanders die in de prijzen vielen, dus er is hoop.

D-DAY 2011 is als jullie dit lezen achter de rug, maar op het moment dat ik dit schrijf nog net niet, dus behalve dat wij er veel zin in hebben kan ik er niets zinnigs over zeggen. Wordt vervolgd, dus.

SMF Tourbus

De komende maanden zijn wij met een clubstand aanwezig op de volgende evenementen:

- 2 april: Euro Model Expo in Heiden (D)
- 1 mei: Model Force 2011 in Helchteren (B), de beurs van Moveleo, altijd een aanrader.

Daarna wordt het wat rustig wat beursbezoeken betreft.

Scale Model Challenge 2011

De voorbereidingen voor de beurs der beurzen (wat Nederland betreft) zijn in volle gang. De handelsstands zijn nagenoeg volgeboekt en er zijn diverse bijzondere attracties gepland, ter opluistering van het geheel.

Wij nodigen hierbij alle TWENOT bouwgroepen uit om met een stand aanwezig te zijn op SMC 2011. Wie weet zien we zelfs een heuse TWENOT stand verschijnen. Je weet het niet. De ruimte voor clubstands is echter beperkt, dus wees op tijd en meld je aan via onze website.

Meer over SMC, en over alle andere zaken waar SMF zich mee bezig houdt vind je op onze website.

Bouw ze!

Robert Crombeecke

Regiocoördinator Twenot Z.O. Nederland

www.scalemodelfactory.nl

Regio Noordoost

Het meest in het oog springende evenement van de afgelopen maanden was toch wel de 10^{de} Open Plastic Modelbouw dag in Sneek. In navolging van onze bouwvrienden van Lekker Blijven Plakken uit Lelystad (waar ik zelf heb mogen meedoen) werd in Sneek een 24-uurs plakmarathon georganiseerd (waar ik zelf ook weer aan heb meegedaan).

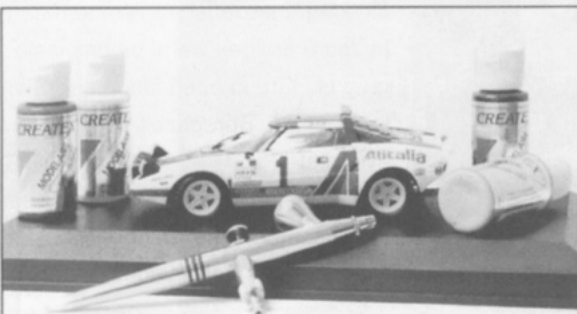
Op vrijdagmiddag 4 februari om vier uur begon de 'Elfstedentocht'. Dit tijdstip was gekozen om de volgende dag

AIRBRUSH

SERVICES ALMERE



Wij leveren alle airbrushmaterialen voor o.a.: Grafische toepassingen, modelbouw, nail-art, airbrush-tattoo's, face-make up, body-art en vele andere creatieve mogelijkheden. Zowel voor de beginnende- en gevorderde amateur als voor de veeleisende professional.



Alle airbrushmaterialen zijn op voorraad in onze winkel. U kunt ook eenvoudig via onze online-shop bestellen. Tevens vindt u ons op diverse grote modelbouwbeurzen in Nederland en België. Kijk op www.airbrush-services-almere.nl voor onze shop en de beursagenda.

Airbrush Services Almere

Operetteweg 26

1323 VA Almere

telefoon/fax 036-5331531

info@airbrush-services-almere.nl

www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.





tegelijk met de open dag te kunnen afsluiten. Het werd een lange zit, die 's nachts wat werd gebroken door Hen 'stempelaar' die om de twee uur

langs kwam om op de stempelkaart een letter te stempelen. Aan het eind van de rit stond er dan "modelbouwer". Hoe toepasselijk.

Na de nacht was er een lekker ontbijt waar iedereen (vooral ikzelf) weer van opkikkerde. Vanaf 08.00 uur druppelden de standhouders binnen en om 10.00 uur was het publiek aan de beurt. Het werd een hele drukke zaterdag! Heel veel publiek, ook veel kinderen kwamen een kijkje nemen in de Spil. De begeleiders van Kits for Kids hadden de handen vol, ik wil in het bijzonder Henri Vink bedanken, die menig kid aan een voorwiel van de Phantom hielp. Voor tanks is Kits niet geschikt, duurt te lang. Van Top 1 Toys Brattinga Sneek hadden we een doos vol Revell Phantoms, Hawker Hurricane's en zelfs Obi Wan's Jedi Starfighter gekregen, welke de jeugd maar wat graag in elkaar wilde zetten. De ouders, vaak verbaasd dat het niets kostte, zagen graag dat hun kid eens een keer niet voor een beeldscherm zat. Goede reclame voor onze mooie hobby.

Handel en demo's waren er ook volop, zelfs een heuse filmzaal waar *Their's is the Glory* menig kijker trok. Om 16.00 uur werden de 13 diehards gehuldigd door de organisatie en verrast met een waardebon van diezelfde Brattinga, waarvoor nogmaals dank. De dag werd voor de liefhebbers besloten bij de wok, waarna uw voorzitter en ikzelf in huize Oldekamp moe maar zeer voldaan elk in een apart bed doken. Gelukkig was het de dag daarna zondag en dat werd echt een rustdag!

Dat februari een echte modelbouwmaand is bleek wel uit de agenda; een week na Sneek was er de TWENOT meeting in Schiedam, een week daarna gevolgd door



bovenstaande, zodat zij ook eens een evenement bezoeken.

Graag tot ziens!

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

Dax Magic Webshop

Dax Magic levert alles van Vallejo en MIG tegen scherpe prijzen:

- Vallejo Model Color
- Vallejo Model Air
- Vallejo Game Color
- Vallejo Panzer Aces
- Vallejo Train Colors
- MIG pigmenten
- MIG washes & filters
- MIG 502 Abteilerung olievers
- MIG DVD's
- en nog diverse andere producten van Vallejo en MIG



Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beurzen in Nederland, België en Duitsland

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

webshop: www.vallejo.nl
E-mail : sales@vallejo.nl



VALLEJO.NL



MIGPRODUCTIONS.NL

Goes en Hoofddorp, dus we konden onze vrije tijd wel vullen. Net in het weekend wanneer ik dit schrijf terug van Antwerpen, waar ook weer veel bekende (en vast ook mij onbekende) Twenotters present waren. Eindhoven zat een dag na Antwerpen en op 2 april was Helden 'the place to be'.

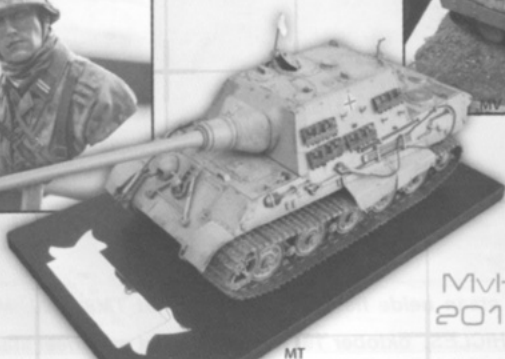
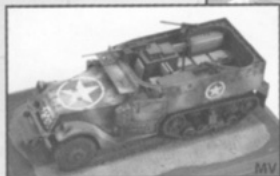
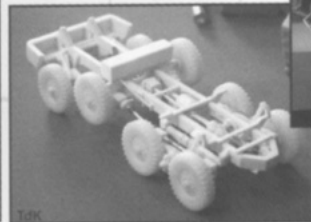
In de regio hebben we dan nog de beroemde bouwavonden in Groningen en Joure, resp. elke eerste dinsdag en woensdag van de maand. In Joure dreigen we al uit ons jasje te groeien, Grunn heeft iets meer ruimte in de kapel. Beregezellig, zo'n bouwavondje!

Ik hoop de thuisblijvers wat geenthousiasmeerd te hebben met het



BIJEENKOMST OVERLOON, 12 FEBRUARI 2011

Foto's: Tom de Kruijff (TdK)
Martin Visser (MV)
Marc Tempels (MT)



De Amerikaanse dienstfiets tijdens WO2

Iedereen die belangstelling heeft voor de Amerikaanse WO2 militaire voertuigen weet dat er ook fietsen werden aangeschaft en beschikbaar gesteld, maar slechts weinige weten iets meer over deze "GI-fietsen". Tegenwoordig is een fiets waarvan vaststaat dat hij in de periode 1940 – 1945 door het Amerikaanse leger is aangeschaft en gebruikt en die er ook nog eens goed uitziet, een werkelijk zeldzaam voertuig.

Hoewel het Amerikaanse leger vóór 1900 al fietsen gebruikte, duurde het toch tot 1942 voordat deze standaard werden verstrekt. Aan het einde van WO2 waren ze op iedere basis, post, garnizoen of depot in de "ZI" ("Zone of the Interior" ofwel "Continental United States") in gebruik, evenals op vrijwel iedere buitenlandse vestiging alsmede de grote vliegvelden.

De GI-fiets diende officieel als "vervoermiddel voor personeel belast met bezorg- of koeriersdiensten", maar in de dagelijkse praktijk werden ze voor allerlei doeleinden gebruikt, met name door dienstplichtigen en burger medewerkers. Onderofficieren en officieren bedienden zich meestal van andere vervoermiddelen.

De fietsen werden aangeschaft en beschikbaar gesteld door het US Army Ordnance Department. Ze waren geklasseerd als "organieke voertuigen", in de categorie "Fietsen, Motorfietsen en Scooters". Slechts twee types waren tijdens WO2 "standaard" geklasseerd. De eerste was de 'Fiets, Militair, Algemeen'. Het was een herenfiets, met twee horizontale stangen tussen de stuurpen en de zadelpen. Het was de militaire uitvoering van de "Columbia" van het bedrijf Westfield, in die tijd een bekend civiel kwaliteitsmodel. Het had 2 1/8 x 26 inch ballon banden met extra zware binnenbanden, gemonteerd op een standaard gespaakt wiel. De kettingaandrijving had een verhouding 26:10.

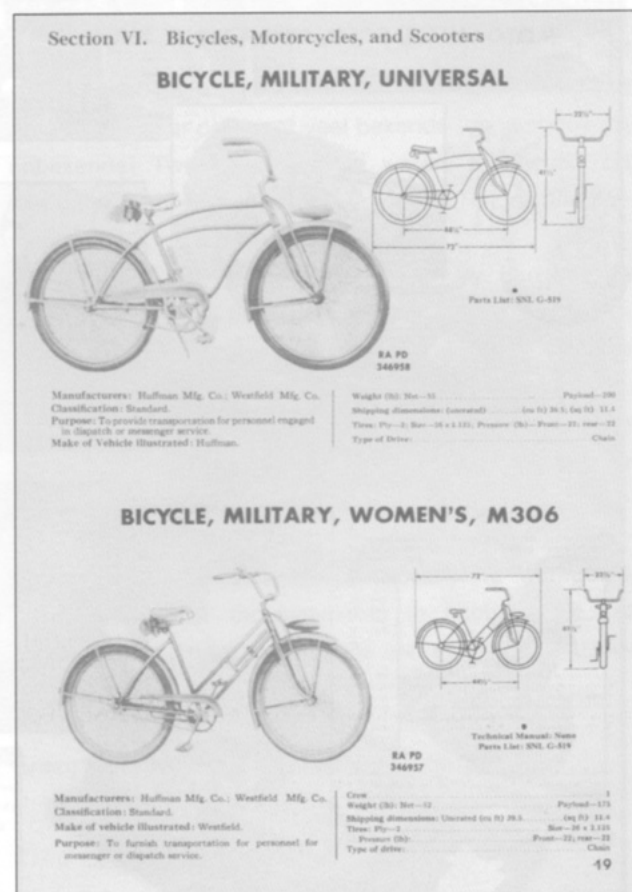
De fiets werd verstrekt met een klein leren gereedschapstasje aan de achterkant van het leren zadel. In twee klemmen aan het frame zat een klein bandenpompje, bij het gereedschap zat meestal ook een setje om banden te plakken. Op het voorspatbord stond een koplamp met een batterij, aan het achterspatbord zat een rode reflector en aan het stuur een kleine fietsbel. Boven de ketting zat een beschermbeugel voor de broekspijp. Ook hadden de meeste fietsen een ketting met een slot, zodat de eigenaar hem op slot kon zetten.

De fiets werd gemaakt door Westfield Manufacturing

Company, gevestigd in de plaats Westfield, Massachusetts en de Huffman Manufacturing Company. Deze twee bedrijven kregen de opdrachten omdat ze groot genoeg waren om deze uit te voeren en omdat de productie niet conflicteerde met andere oorlogsproductie. Fietsen hadden tijdens WO2 geen hoge prioriteit.

Ook het Women's Army Corps verlangde, kort nadat het was opgericht, een fiets en in februari 1943 werd de "Fiets, Militair, Vrouwen, M306" goedgekeurd. Het was het damesmodel van de "Columbia" van Westfield en waarom deze wel een M-nummer kreeg en de herenfiets niet, is niet bekend.

Veel onderdelen waren uitwisselbaar en beide waren geverfd in het standaard "olive drab" van het Amerikaanse leger. De damesfiets had natuurlijk het gebruikelijke open frame zodat de fiets ook kon worden gebruikt als de berijder een rok droeg. De aandrijving was iets lichter dan die van de herenfiets: 22:10. Ze werden verstrekt inclusief dezelfde accessoires als de herenfiets.



Zo staan beide fietsen vermeld in het TM9-2800, MILITARY VEHICLES, oktober 1947, waarin al het materieel staat dat na afloop van WO2 werd gehandhaafd





Militairen van het inlichtingen peloton, hoofdkwartiercompagnie, 34^{ste} Infanteriedivisie op een verkenningsspatrouille op Hawaï. 1941 Foto USArmy SC151386



Beide foto's tonen de opleiding van luchtlandingstroepen in Fort Benning, Georgia. Links: een sectie wielrijders op weg naar hun gevechtspostities; rechts: terwijl ze hun fiets als dekking gebruiken komen de mannen onmiddellijk in actie. Foto's US Army, SC132023 en SC 132028



▲ een sergeant in dekking achter zijn fiets
◀ de luchtlandingstroepen gebruikten speciaal nagebouwde vliegtuigrompen, die exacte kopieën waren van de vliegtuigen die ze in het echt zouden gebruiken. De soldaat stapte in het vliegtuig op z'n fiets en reed vervolgens de afrit af.
Beide foto's: Fort Benning, Georgia. US Army SC132024 en SC132025



Tijdens de oorlog werden de fietsen, net als alle andere "organieke" voertuigen, onderhouden door de "motor pools". De schrijver van dit artikel herinnert zich dat Duitse krijgsgevangen monteurs als fietsenmaker te werk waren gesteld in de motor pool van het kamp Fort Sheridan, Illinois. De motor pools wezen de fietsen aan eenheden die ze permanent dan wel voor specifieke doeleinden nodig hadden. De eenheden moesten zorgen voor veilige opslag, want er was best veel belangstelling voor, ook buiten de militaire wereld. Soldaten moesten tekenen voor ontvangst en een "rij-opdracht" kunnen tonen als ze een fiets gebruikten. Als er een fiets kwijt raakte, dan moest er voor betaald worden. De schrijver herinnert zich een bedrag van \$ 25, ongeveer de helft van de maandelijkse soldij.

Op beide foto's is de herenfiets goed te zien. Op de bovenste als vervoermiddel van een luitenant van het leger, op de onderste in gebruik bij een sergeant van de Leger Luchtmacht.

Fietsen mochten niet "mee naar buiten" worden genomen en de wacht aan de poort, maar ook patrouillerende militaire politie, controleerde vaak de rij-opdracht van de fietser om er zeker van te zijn dat deze de fiets

inderdaad op dat moment mocht gebruiken. Iedereen die werd gesnapt met een niet geautoriseerde dienstfiets kon worden gestraft voor "misbruik van staatseigendom".

De eerste jaren de oorlog bleven zowel de herenfiets als de damesfiets in gebruik, maar natuurlijk sleten ze en werden ze uiteindelijk verkocht of gesloopt. In de loop van de jaren '50 waren ze daardoor al bijna net zo zeldzaam als dat ze nu zijn. In het Amerikaanse leger bleef, en is de fiets nog steeds een veel gebruikt vervoermiddel, maar nu zijn het altijd normale civiele fietsen, waarbij niet meer naar ook maar enige vorm van standaardisatie wordt gestreefd.

Bron: "World War II GI Bicycles", Konrad F. Schreier Jr. Army Motors, datum onbekend



Ook aan het front gebruikten de Amerikanen fietsen gebruikt. De sergeant op de linker foto rijdt op een buitgemaakte Duitse fiets zijn ronde langs gevechtsposten van zijn peloton; de korporaal op de middelste foto zit op een Japanse fiets en de soldaat rechts gebruikt een Duitse fiets om een gewonde tegenstander naar een verbandpost te brengen.

Foto's US Army SC324517, SC271603 en SC325612



Jeeps met extra spatborden

Het plaatje hiernaast is vrij bekend. Het toont de jeep van generaal majoor Maurice Rose, commandant van de 3^e US Pantserdivisie, die op het punt staat naar zijn troepen aan het front te gaan.

Er zijn twee dingen bijzonder aan de jeep, te weten het lage metalen scherm dat in de plaats is gekomen van de verwijderde voorruit en de halfronde extra spatborden tussen de voorkant van de spatborden en de bumper. Dit waren vaak veldimprovisaties, waarmee werd voorkomen dat modder die door de voorwielen werd opgeworpen, op de voorruit spatte en daardoor het zicht verminderde.



De tweede foto had ik niet eerder gezien. Hij toont een jeep gewondentransport, waarbij de brancard op een houten constructie is gezet die op ski's staat. Hierdoor konden gewondenverzorgers makkelijker gewonden weghalen van plaatsen waar ze vanwege sneeuw en ijs met hun jeep niet konden komen. De foto is op 17 januari 1945 gemaakt in de Belgische Ardennen en toont soldaten van het 1^e Bataljon, 119^e Regiment, 30^e Infanteriedivisie.



Revell heeft enkele jaren geleden een 1:35 model uitgebracht van de jeep, inclusief deze spatborden.



NIET VERGETEN!

35th anniversary



May 15th 2011

in coöperation with:

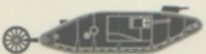
 **LIBERTY PARK**
NATIONAAL INSTITUUT VOOR OORLOGSMUSEUMS MARSHALL MUSEUM

Museumpark 1
5825 AM Overloon
The Netherlands

check
www.twenot.nl
for the latest information



ontwerp: Marcel van Hobe, 2010



MAJOOR ALLISON DIGBY TATHAM-WARTER, ARNHEM 1944

DOOR: ROB LINSSEN



Eenheid: A Compagnie, 2e Bataljon Parachutisten

Legernummer: 75060

Onderscheidingen: Distinguished Service Order

Majoor Tatham-Warter was de Britse para-officier die zich tijdens de slag om Arnhem behalve door zijn voortreffelijk leiderschap ook onderscheidde door zijn paraplu en een bolhoed, die hij o.a. op had toen hij een bajonetaanval leidde tegen een groep Duitsers die in het Britse gebied dreigden door te dringen. Hij is in deze outfit vastgelegd in een 120 mm figuur van Stormtroopers; ik heb dit figuur gekocht tijdens de Folkstone Exhibition in 2009.

Geschiedenis

Na de overgave van de Britten bij de brug in Arnhem heeft Tatham-Warter nog getracht zich verborgen te houden, maar hij werd op 21 september gevangen genomen en vanwege zijn verwondingen overgebracht naar het St. Elizabeth Ziekenhuis. Hier wist hij echter 's avonds, samen met zijn collega, kapitein Tony Frank, weer te ontsnappen. Na twee dagen in de omgeving te hebben rondgezworven kwamen ze bij een boerderij, waar ze, door de honger gedreven, aanklopten en gastvrij werden ontvangen. Op 25 september werden de twee overgebracht naar de boerderij van de heer Van der Ven, waar ze tot 3 oktober zijn gebleven. De dag daarna werd Tatham-Warter meegenomen door de heer Wildeboer, de leider van de ondergrondse in Ede. Met diens hulp kreeg hij een nieuwe identiteit en werd hij Peter Jensen, de doofstomme zoon van een advocaat in Den Haag.

Met dezelfde flair die hij bij de Arnhemse brug had getoond wist hij zich ook hier nuttig te maken. Op de fiets trok hij de omgeving door, op zoek naar Britse soldaten die zich her en der verborgen hielden en daarbij ging hij ontmoetingen met Duitse soldaten niet uit de weg. Zo hielp hij een keer een Duitse stafwagen uit een greppel te duwen.

Het aantal op deze manier opgespoorde Britten groeide snel en er werden plannen gemaakt om naar de Britse linies te ontsnappen. Dit leidde tot Operatie Pegasus, die op 22 oktober zou worden uitgevoerd. 138 man, de meeste bewapend, zouden de rivier oversteken en waren bereid zich desnoods naar de overkant te vechten. De actie verliep echter zonder enige tegenslag en iedereen bereikte veilig de zuidelijke oever van de Rijn.

Tatham-Warter overleefde de oorlog en heeft de familie Wildeboer meerdere malen bezocht tijdens de verschillende herdenkingsevenementen. Hij overleed in 1993 op 75 jarige leeftijd.

Tot zover een korte geschiedenis van de persoon die ik heb willen presenteren in de outfit waarin hij bekend werd. Hiervoor heb ik advies ingewonnen bij het Airborne Museum in Oosterbeek en van hen kreeg ik de informatie over zijn persoon en zijn optreden tijdens de slag om Arnhem. Van Willem Plaisier van de bouwgroep Zuid-Holland-Zuid kreeg ik uitgebreide informatie over het uniform. De battledress zoals Stormtroopers die had aangeleverd bleek namelijk niet correct te zijn. Op de rug liep van boven naar onder een stiknaad, maar de echte jas was uit één stuk gemaakt. Ik heb de naad verwijderd en de jas op die plek met putty bijgewerkt.



Het schilderen

Het camouflagepatroon kent een kenmerk van vegen. De eerste ontwerpen van dit patroon zijn ook letterlijk met een bezem op lappen stof aangebracht. Dat effect zie je terugkomen in de dennison smock, zoals ze officieel worden genoemd.

Op het model heb ik twee kleuren groen en twee kleuren bruin gebruikt, die ik ook in veegpatroon heb aangebracht.



De jas is eerst in een basiskleur van Khaki Grey met English Uniform gezet en daarna voorzien van shadows en highlights. Toen dat goed droog was heb ik het veegpatroon gedaan en dat vervolgens verder gedetailleerd, zoals het herstel van het inlijnen en de highlights, het accentueren van stiksels, etc.

Verder was het figuur heel goed gegoten en van prima kwaliteit. Alleen het gezicht was minder; daar heb ik



veel schoonmaakwerk aan gehad. Veel gietresten, maar nog erger, de ogen lagen veel te diep. Ook deze heb ik opgevuld met putty en de rest van het gezicht met schuurpapier en putty langzaam hersteld. Het is niet helemaal geworden wat ik wenste, maar ja, *sometimes you can't have it all!*



Er zitten bij het figuur twee hoofdjes, een met bolhoed en een met baret. Ik wilde persé de versie met de bolhoed gebruiken, omdat die nu juist het specifieke karakter van Tatham-Warter weergeeft. Het figuur is geheel in acryl geschilderd. Alleen de messing knopen, etc zijn met enamels geschilderd.

Bij het beschilderen heb ik alleen voor het gezicht gebruik gemaakt van een nat pallet. De rest van het figuur is door steeds aanmaken van verf beschilderd. Voordeel van de acrylverf van Vallejo is dat je de druppels kunt tellen en zo het aanmaken van verf steeds kleurvast kunt mengen. Ik werk met penselen van Winsor en Newton nr 7.

Voor diegenen die niet meer weten wat een nat palet inhoudt en die ook DE TANK 200 niet (meer) hebben vertel ik het nog maar een keer. Een nat palet bestaat uit een broodtrommeltje waarin een stuk schuimrubber ligt. Dit maak ik druiptnat en hier overheen leg ik een dubbelgevouwen keukentissue. Hier doe ik vervolgens de verf op, die door de natte ondergrond heel lang bruikbaar blijft. Voor

een gezicht trek ik een lijn verf Brown Sand op de natte tissue. Ik spreid de verf uit met een oud penseel en breng dan druppels verf van de overige kleuren er omheen aan. Deze meng ik in laagjes in de basiskleur. Dit palet blijft wekenlang bruikbaar in dezelfde kleursamenstelling.

Tussen het schilderen door moet je natuurlijk wel het deksel van het trommeltje dicht doen.



De basis waarop het figuur is geplaatst heb ik bij Eric Jaobs gekocht. Goede kwaliteit voor een leuke prijs. Het naamplaatje komt van Name-It in Engeland. Perfecte service. Zo kreeg ik het naamplaatje een keer met en een keer zonder borderrand aangeleverd. Zonder extra kosten.

Zo staat majoor Allison Digby Tatham-Warter nu bij mij op de plank, als een blijvende herinnering aan de Slag om Arnhem.



STUHLWEISSENBURG

DOOR:
ROGER HURKMANS

Het lot van de 5e SS Pantserdivisie "Wiking" was dramatisch. In 1945 was de divisie nog slechts een schaduw van wat zij vroeger was, maar de resterende eenheid had heel veel gevechtservaring en werd hooglijk gerespecteerd door de Russische tegenstanders. In januari 1945 was de divisie tijdens Operatie Konrad ingezet bij maar liefst drie tegenaanvallen en in februari werd zij in en rond de Hongaarse stad Szekesfehervak (of Stuhlweissenburg in het Duits) in defensieve posities geplaatst. In maart 1945, toen het Rode Leger haar offensief begon om Wenen te veroveren, begreep de divisiecommandant al snel dat zijn troepen om te overleven uit de stad zouden moeten breken. Er kwam een opdracht van Hitler zelf om stand te houden, maar de commandant besloot deze te negeren. Na verwoede gevechten in het centrum en in de buitenwijken van Stuhlweissenburg viel de divisie uiteen in verschillende kleine eenheden. De uitbraak was het laatste wapenfeit van de 5e SS Pantserdivisie "Wiking".



Stuhlweissenburg
Sd.Kfz. 251/9 Ausf.D "Kanonenwagen"
5 SS-Pz Grenadiers Division "Wiking"
Ungarn März 1945



Het idee voor het diorama.

Ik wilde een diorama maken met een Sd.Kfz. 251/9 "Stummel" of "Kanonenwagen" van de divisie in een scène in de buurt van Stuhlweissenburg. Het voertuig moest in de modder komen te staan, want toen deze gevechten plaatsvonden, was de sneeuw aan het smelten. De wegen veranderden hierdoor in pure modderpoelen, waarin tanks en andere gevechtsvoertuigen hopeloos vastliepen.

De Sd.Kfz. 251/9 "Kanonenwagen"

Het ontwerp voor de SdKfz 251/9 was in maart 1942 goedgekeurd. De reden voor de ontwikkeling was dat de Panzer III, de toenmalige belangrijkste Duitse gevechtstank, de mindere was gebleken van zowel de Britse Matilda als de Russische T-34/76. Als reactie daarop besloot de Duitse legerleiding de Panzer III, IV en de StuG III een betere bewapening te geven in de vorm



van het 75 mm StuK 7,5 cm L/43 kanon met hoge mondingsnelheid. Dit leidde voor deze voertuigen tot een betere antitank capaciteit, maar beroofde de infanterie van haar broodnodige directe vuursteun. Derhalve kreeg Büssing NAG opdracht een nieuw affuit te ontwikkelen voor het nu overbodig geworden 7,5 cm KwK L/24 kanon, waarmee eerst de Panzer III en de StuG III bewapend waren geweest. Het resultaat was een voertuig met de

kanonopstelling gemonteerd aan het frame van een SdKfz 251 Ausf.C, waarbij voor het kanon een horizontale opening was gemaakt in de bovenkant van de frontpantsering, rechts naast de bestuurder. Het terugloopscherm was zodanig aangepast





dat het wapen vanaf een beschermde positie kon worden herladen. Voor de nabijverdediging van het voertuig en de drie man sterke bemanning dienden twee MP38 machinepistolen en een machinegeweer aan de achterkant van het voertuig.

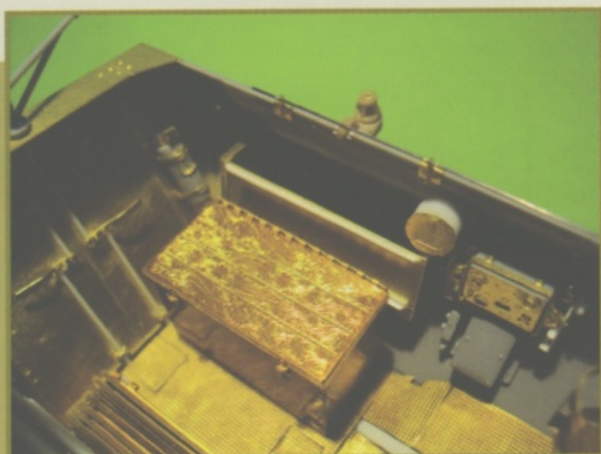
De productie begon in juni 1942 en vanwege de korte loop van het kanon kreeg het al snel de bijnaam "Stummel" ("stomp"). Een maand later werd de SdKfz 251 Ausf.C als basisvoertuig vervangen door de SdKfz 251 Ausf.D, waarvan met name de achterkant van de romp makkelijker was te maken. Het nieuwe voertuig had zoveel succes dat, toen de voorraad KwK L/24 kanonnen op was, het affuit werd aangepast zodat ook het 7,5 cm KwK 51 kon worden geïnstalleerd. Deze installatie was hoger en ook stak het kanon verder uit. De bemanning werd beschermd door een bredere pantserplaat aan de voorkant en schuin aflopende pantserplaten aan de zijkanten. Dankzij deze nieuwe aanpassing kon elke SdKfz 251 Ausf.D worden veranderd in een SdKfz 251/9.



De productie van de SdKfz 251/9 werd in december 1944 gestaakt, als gevolg van Hitlers bevel dat gepantserde personeelsvoertuigen in het vervolg moesten worden bewapend met het PaK 40 antitank kanon. Hierdoor raakte de infanterie opnieuw haar directe vuursteun kwijt.

Het model

Er is in schaal 1:35 slechts één 251/9 op de markt, namelijk die van Tamiya uit het begin van de jaren '90, en die vond ik te oud. Ik heb daarom de veel nieuwere en betere Sd.Kfz. 251/1 van Dragon als basisvoertuig gebruikt. Het 75 mm kanon komt van Tamiya; wel heb ik de affuit zelf gebouwd. Die van Tamiya is dicht en dat is niet juist. De platen op de affuit, die in het museum in Munster zijn te zien, zijn er na de oorlog op gezet en Tamiya heeft dit klakkeloos overgenomen. De 251/9 in Kubinka is nog origineel. Voor de vloer heb ik PE reliëfplaatjes van Accurate Armour gebruikt. De opbergkisten aan buitenkant zijn vervangen door die uit de Aber set, evenals de spatborden en de achterdeur. Aber levert zelfs een romp, maar dat vond ik wat overbodig.



De huif is gemaakt van magic sculp. Ik heb dit na het mengen eerst een half uurtje laten liggen, zodat het al wat stijver werd. Daarna heb ik het op een glazen plaat met veel talkpoeder tot een dunne lap uitgerold, die met een scherp hobbymes in de juiste vorm gesneden, op het voertuig gelegd en waar nodig in de juiste vorm geboetseerd. Als de magic sculp helemaal hard is kan je de huif weer van het voertuig afhaken en verder bewerken. De rupsen zijn van Friul; zoals altijd prima.



De figuren

Ik zet mijn figuren graag interactief neer. Een van de bemanningsleden trekt de aandacht van een collega door hem bij zijn arm te pakken. Deze arm is gevormd van koperdraad, de hand is van Hornet en daarna is met magic sculp een mouw gemaakt. De broek is met magic sculp wat aangepast. De figuur is een al wat oudere van Warriors. Het andere bemanningslid komt van Dogtag. Het is het enige 1:35 Duitse figuur in hun collectie en hij is prima. Ik heb alleen het hoofd en een van de handen vervangen door Hornet's. Ik heb ook de kraagspiegels vervangen, want ik wilde Archer decals gebruiken. De schutter is een Dragon figuur uit de set 88 mm bemanning, de bestuurder is van Alpine en maar een klein beetje aangepast. Je ziet hem nauwelijks, maar ik wilde hem er toch wel bij hebben.

De twee Wiking grenadiers zijn van Evolution. Het was de keer dat ik dit merk gebruikte en ik vond ze heel goed. Die met de MP44 komt recht uit de doos, behalve zijn hoofd, waarvoor ik (alweer) Hornet gebruikte. De mitrailleursschutter had wat meer aandacht nodig. Z'n broek werd opnieuw gemodelleerd en hij kreeg een paar nieuwe laarzen omdat ik de originele te groot vond. Ook de sjaal werd verwijderd en vervangen door een kraag uit de Dragon Gen 2 set. Hoofd en handen zijn ook hier van Hornet. De Mg.42 is van Dragon, met een metalen loop van Adlersnest. Deze is zo gedetailleerd dat je zelfs de binnenloop kunt uittrekken. De riemen van de helmen zijn van Aber.

Het huis en de put

Omdat ik een typisch Hongaars huis wilde bouwen vroeg ik mijn Hongaarse modelbouwvriend mij wat foto's te sturen van huizen in het westen van Hongarije. Ik heb het huis gebouwd van 1 mm plastic plaat. De deur en de ramen zijn ook gemaakt van plastic plaat en strips. Zelfs de dakpannen zijn van plastic

strip gemaakt. Ze kostten me een dag! Op de muren smeerde ik Tamiya putty om wat structuur te krijgen, waarna ik met een scherp mes een paar beschadigingen aanbracht. De put is op dezelfde manier gemaakt. De houtstructuur is gemaakt met een trekmes, waarna ik het plastic met Scottish Brite heb geschuurd.

Het verven van de 251/9

De voertuigen van de "Wiking" divisie hadden allemaal een camouflagepatroon in drie kleuren, waar overheen een witte wintercamouflage was gesmeerd. Omdat ik er niet van houd een whitewash te combineren met een driekleuren patroon besloot ik het groen en roodbruin lichter te maken om het verschil tussen de drie kleuren zo klein mogelijk te houden, waardoor het geheel er veel





beter uit zou zien. Na een laag blanke zijdeglans spoot ik (natuurlijk nadat deze gedroogd was) haarlak over het model. Daarna kon de witte verf worden gespoten en vervolgens hier en daar met warm water weer worden weggehaald. Voor het Wiking logo heb ik een template gebruikt, de voertuignummers zijn decals die met wat micro-sol zijn bevestigd.

Voor het weatheren heb ik een mengsel van de donkerste primaire kleuren gebruikt: van Dijk bruin, indigo en crimson. Als je deze drie kleuren mengt dan krijg je een warme, donkerbruine kleur. Hiermee heb ik eerst het hele voertuig mee uitgelijnd (pin wash); daarna heb ik deel voor deel een wash aangebracht. Met name op de plaatsen waar de whitewash was verwijderd heb ik wat meer met het donkerbruine mengsel gedaan. De chipping is uitgevoerd in donkerbruine en grijze kleuren, gemaakt met sterk verdunde acryl verven en een heel dunne penseel (000).

Voor de spetters en het andere "vuil" heb ik in de plaats van pigmenten voor het eerst het nieuwe merk AK gebruikt. Het is naar mijn gevoel beter te "controleren". De rupsbanden zijn eerst met pantsergrijs gedrybrushed, vervolgens heb ik er verdunde AK opgedaan en toen dit droog was heb ik ze nogmaals gedrybrushed, maar nu met zwart.

Het verven van de figuren

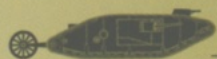
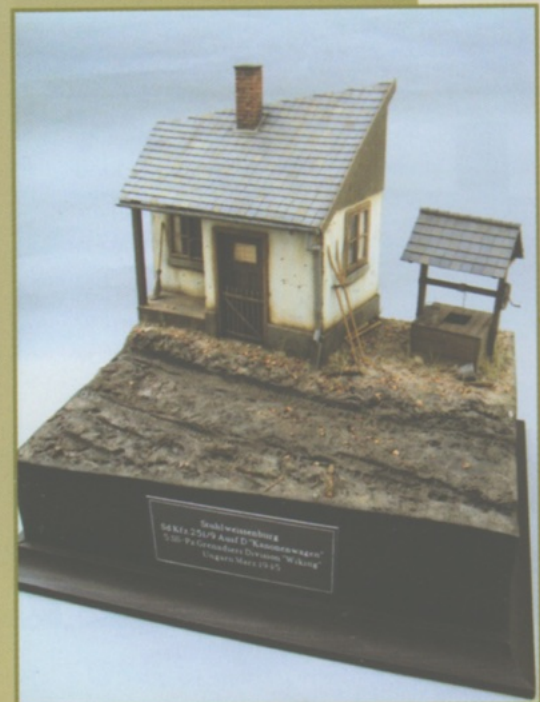
Ik verf de lichaamsdelen en de kleding altijd met olieverf, behalve camouflagepatronen. De reden daarvan is dat ik deze maak van donder naar licht. Voor de eikenblad camouflage heb ik eerst donkerbruin opgebracht en daarna wat grotere oranje vlekken. Vervolgens delichere bruine kleuren en ten slotte de kleinere oranje vlekken. Op

deze manier ziet het er niet uit alsof je willekeurig een paar vlekken hebt gemaakt, maar meer als een uniform. De groene kleuren werden in verschillende tinten aangebracht. Ik gebruik bij de verschillende figuren ook verschillende tinten, waardoor er meer variatie ontstaat.

De basis

De modder was eerst muurvuller. Toen deze half gedroogd was heb ik het voertuig en de figuren er zachtjes ingedrukt om een goede "setting" te krijgen. Toen het helemaal goed droog was heb ik het in verschillende bruin tinten gedrybrushed. In de diepere delen kwam wat blanke zijdeglans lak. Het gras is gemaakt van paardenhaar en er werden wat afgevalen bladeren overheen gesprend. Dit alles werd bevestigd met verdunde houtlijm.

Als laatste werden de 251 en de figuren geplaatst. Ook hier werden de laagste delen behandeld met blanke zijdeglans lak om natte modder te simuleren.





Conclusie

Ik vond het leuk om dit diorama te maken. Met name het uitzoeken hoe een Hongaars huis met een put en verschillende boerengereedschappen er

in die tijd uitzagen Om deze vervolgens te bouwen, was weer eens heel iets anders en heel plezierig om te doen.

Ik dank vooral mijn Hongaarse modelbouwvriend Lazslo Gaal voor zijn informatie en Mirko Bayerl voor zijn geschiedkundige informatie.



LARC-V

De in de tweede wereldoorlog bekend geworden DUKW wordt door vrijwel iedereen als een succesvol voertuig beschouwd. Na de oorlog werd het echter al spoedig duidelijk dat er voor toekomstige amfibische operaties een voertuig met een groter laadvermogen nodig zou zijn. De eerste ontwerpen hiervoor borduurden voort op het DUKW concept, maar na enkele experimentele voertuigen besloot men dit concept te laten varen en helemaal opnieuw te beginnen. Het uiteindelijke resultaat werd de **"Lighter, Amphibious, Resupply, Cargo, 5-ton"** ofwel de LARC-V.

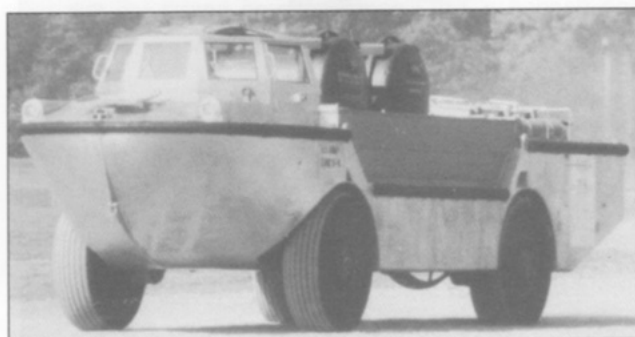


In 1958 begon de Borg Warner Corporation, onder de supervisie van het United States Transportation Engineering Command, gevestigd in Fort Eustis, Virginia, met de ontwikkeling van de LARC-V en in 1959 werd het eerste prototype afgeleverd. Na een royale periode van testen en aanpassen kon in 1963 met de serieproductie worden begonnen. De eerste producent werd de Adams Division van LeTourneau Westinghouse, die de nummers 9 t/m 241 bouwde. Daarna werd de productie overgenomen door Condiesel Mobile Equipment Division in Old Greenwich, Connecticut, dat de nummers 242 t/m 968 voor zijn rekening nam. Tussen de voertuigen van beide fabrikanten zijn enkele detailverschillen. De LARC-V was ontworpen om een maximale lading 4.536 kg of 15 tot 20 volledig uitgeruste soldaten te vervoeren van schepen voor de kust naar het strand, of, indien nodig, verder landinwaarts. Een lichte amfibische compagnie beschikte organiek over 34 voertuigen.

Het 9,15 meter lange, 3,05 meter brede en 8.626 kilo zware voertuig werd aangedreven door een V8-300 Cummins dieselmotor, bijna dezelfde als die van de

M123A1C trekker. De motor was achterin de romp geplaatst, de aandrijving ging via een automatische transmissie. De romp is een geheel gelaste aluminium constructie, versterkt met aluminium spanten en lijkt meer op een boot op wielen dan op een drijvende vrachtwagen. De LARC-V was een complex voertuig en er was een behoorlijke opleiding nodig om er mee te kunnen werken. Aan de voorkant van de romp staat de cabine, die met een huif of met een harde kap kan worden afgesloten. De besturing gaat hydraulisch, de bedieningsorganen zitten in het midden van de cabine. De motor staat achterin het voertuig, in een ruimte die is afgedekt met twee waterdichte luiken. Door een smalle grill tussen deze twee luiken wordt de afgewerkte lucht naar buiten geblazen. In de motorruimte is een brandblussysteem geïnstalleerd dat door middel van een hendel op het achterschot van het ladingdek kan worden geactiveerd. Voor het geval dat de hydraulische lenspomp dienst weigert zijn er ook twee handbediende lenspompen aanwezig.

De aandrijving in het water gebeurt door middel van een driebladige schroef aan de achterkant van het voertuig. De aandrijfkracht gaat van de motor naar een koppelmvormer en een hydraulische vertrager die achter het vliegwiel van de motor zijn gemonteerd. De bestuurder kiest met behulp van een hendel "vooruit" dan wel "achteruit". De hoofdaandrijf-as verbindt de vooruit / achteruit transmissie met de overbrenging. Deze heeft twee standen (hoog en laag) voor operaties op het land en een voor operaties in het water. Door middel van het differentieel wordt de aandrijfkracht overgebracht op de vier wielen. De aandrijving van de voorwielen kan worden uitgeschakeld. De lading werd op het open dek vervoerd. Als bescherming tegen opspattend zeewater konden de open en lage zijkanalen van het ladingdek met zeildoek worden afgesloten.



De US Coast Guard en de US Navy kregen elk een klein aantal voertuigen, het overgrote deel was bestemd voor



het Amerikaanse leger. Omdat hij daar toch geheel aan de verwachtingen voldeed werd het overgrote deel ingedeeld bij ongeveer 35 reserve compagnieën. Door de parate 165^e, 305^e, 344^{ste}, 458^{ste} en 461^{ste} Transport Compagnieën is hij tijdens de Vietnam oorlog gebruikt. Toen deze was afgelopen heeft men zo'n 600 voertuigen laten zinken omdat er geen emploti meer voor was.

Sinds 2004 wordt in opdracht van het United States Naval Facilities Engineering Command (NAVFAC) door het Sealift Support Program Office een Service Life Extension Program (SLEP) uitgevoerd op de LARC-V's van de Amerikaanse marine. Dit programma houdt o.a. in het vervangen van de mechanische transmissie door een hydraulische, opwaardering van het elektrische systeem en verbetering van de overige boordsystemen. Deze gerevideerde LARC's begonnen in juni 2006 in te stromen en worden gebruikt door de U.S. Navy Beach Master Units., Underwater Construction Teams en de Maritime Prepositioned Force schepen. In totaal zullen 42 LARC's dit verbeteringsprogramma ondergaan. Het trekvermogen op het land is dan verbeterd tot ongeveer 14½ ton en het sleepvermogen in het water tot ruim 3½ ton; op het land heeft hij permanent vierwielaandrijving en de oude motor is dan vervangen door een 375 pk John Deere turbodiesel die continue hetzelfde vermogen levert, waarbij de hydraulische transmissie de snelheid regelt. Het programma is ontwikkeld en wordt uitgevoerd door Power Dynamics, LLC in Stennis Space Center, Mississippi.

Varianten

Sommige voertuigen waren uitgerust met een hydraulische takelboom, met een lengte van 4½ meter en een maximum hijsvermogen van 2495 kg.



Een LARC-V van de Duitse Bundesmarine

Gebruikers: Argentinië (o.a. tijdens de Falkland Oorlog in 1982), Australië (87 st), Frankrijk, de Filipijnen, West-Duitsland en de VS.

De Duitse Bundesmarine heeft vanaf 1965 ongeveer 200 LARC-V's gehad (kostprijs DM 160.000 per stuk), die in gebruik waren bij de amfibische transportbataljons. De laatste exemplaren werden in 1982 verkocht.

Tegenwoordig worden gedemobiliseerde LARC-V's ook door commerciële bedrijven gebruikt, o.a. voor rondvaarten met toeristen, maar ook als werkboot voor bijvoorbeeld het uitvoeren van waterwerken.

Specificaties (oorspronkelijk)

Bemanning	1 + 2
Configuratie	4 x 4
Gewicht	
Leeg	9.500 kg
Geladen	14.000 kg
Maximum belading	4.536 kg
Laadvloer	4,876 x 2,971 meter
Lengte	10,668 m
Breedte	3,149 m
Hoogte	3,034 m
Bodemvrijheid	0,609 m
Draaicirkel	11,124 m
Maximum snelheid	
Op de weg	48 km/uur
In het water	16 km/uur
Actieradius	
Op de weg, leeg	400 km
Idem, geladen	322 km
In het water, leeg	65 km
Idem, geladen	56 km
Brandstof	545 liter

LARC-XV

De LARC-XV (Lighter, Amphibious, Resupply, Cargo, 15-ton) (4x4) werd ontwikkeld door de Ingersoll-Kalamazoo Division van de Borg Warner Corporation. Er werden drie prototypes gebouwd en na enkele aanpassingen werd het voertuig geklasseerd als Standaard A. De eerste productiecontracten gingen in 1963 naar de Military Products Division van de FrueHauf Corporation. De totale productie bedroeg slechts 100 stuks.

De LARC-XV was ontworpen om een maximale lading 13.608 kg te vervoeren van schepen voor de kust naar het strand, of, indien nodig, verder landinwaarts. Een typische lading kon zijn een 155 mm M114 houwtser plus bemanning en munitie of een 2½ ton 6x6 vrachtwagen. Elke middelzware amfibische compagnie had organiek 24 voertuigen.



De romp bestond uit 5 mm dikke aluminium platen op een eveneens aluminium frame. Ook de aan de achterzijde boven de motorruimte geplaatste cabine is gemaakt van aluminium platen. De aandrijving wordt geleverd door twee V-8 Cummins 300 pk dieselmotoren. De transmissie is vóór de motorruimte, onder het ladingdek geplaatst. Het ladingdek is geheel vlak; de hydraulisch bediende laadklep, tevens boeg en eveneens van aluminium, geeft het voertuig een praam-achtig uiterlijk. In het dek zijn verzonken ringen aangebracht om de lading goed te kunnen vastbinden. Doordat er geen vaste zijwanden zijn, kan de lading snel door middel van vorkheftrucks worden geplaatst of worden gelost.

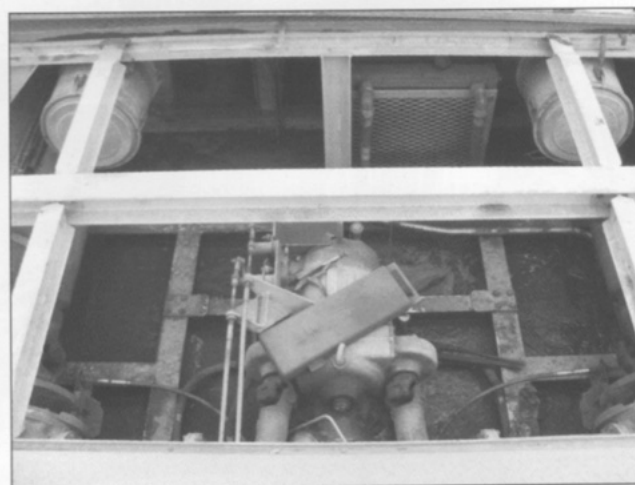
De besturing, de bediening van de laadklep en de lenspomp werken hydraulisch. De overbrenging met drie standen (hoog, neutraal, laag) brengt de aandrijfkracht bij landoperaties via een differentieel naar de vier wielen en bij operaties in het water via een schroefas naar de vierbladige schroef aan de achterkant van het voertuig. De maximale golfhoogte waarin de LARC-XV nog kan werken is 3 meter.

De bestuurder kiest één van de drie stuurinstellingen: twee wielen, vier wielen of schuin-dwars verplaatsten. Bij het varen gaat de besturing mechanisch, het vaarstuurwiel is mechanisch met het roer verbonden. De besturing in het water gaat door middel van het roer en de wielen.

Gebruikers: Frankrijk (12 st, overgenomen van de West-Duitse Bundesmarine), West-Duitsland en de VS. West-Duitsland schafte in 1965/66, voor een prijs van DM 280.000 per stuk, maar liefst 50 exemplaren van de LARC-XV aan, maar deze zijn nooit operationeel gebruikt. Ook de LARC-XV wordt tegenwoordig door commerciële bedrijven gebruikt, o.a. voor rondvaarten met toeristen.

Specificaties

Bemanning	1 + 1
Configuratie	4 x 4
Gewicht leeg	20.500 kg
geladen	34.100 kg
Maximum belading	13.600 kg
Laadvloer	7,315 x 4,114 meter
Lengte	13,716 m
Breedte	4,419 m
Hoogte	4,724 m
Bodemvrijheid	0,74 m
Draaicirkel	13,716 m
Maximum snelheid	
Op de weg	50 km/uur
In het water	15 km/uur



De foto's, van boven naar beneden:

1. De Franse LARC-XV-57 (57 is het productienummer) rijdt het strand op. De Franse LARC's hebben ook nog een eigen naam, deze heet "Rive Doux", vrij vertaald: "glooiende oever".
2. De transmissieruimte, onder het ladingdek.
3. LARC-15 nummer 22, die ik aantrof in IJsland

Actieradius

Op de weg, leeg	480 km
Idem, geladen	420 km
In het water, leeg	140 km
Idem, geladen	120 km
Brandstof	1363 liter



Bronnen:

- Classic Military Vehicle, december 2007
- Jane's Military Vehicles and Groundsupport Equipment 1984
- www.globalsecurity.org/military/systems/ship/larc.htm
- Tankograd – Militärfahrzeug 2/2003
- Wikipedia
- Transmobiel 4/1999



De bijeenkomst op 12 februari j.l. in Schiedam was een succes voor Roger Hurkmans. Zijn diorama "Defeat of the Dutch" won goud, kreeg de Publieksprijs en werd verkozen tot "Best of Show". Een prestatie van formaat, waarvoor onze hartelijke felicitaties!



Het Australische leger is al sinds vele jaren een Land Rover gebruiker, maar vanwege de specifieke omstandigheden "down under" gebruiken ze niet de normale Britse Serie II c.q. III militaire Land Rover, maar een aan de eigen behoeften aangepaste versie. De meest in het oog springende aanpassingen aan de Serie II voertuigen die vanaf de jaren zestig werden gebruikt waren een verhoogde bodemvrijheid, ruimer uitgesneden en versterkte voorwielschermen, een zwaar takkenscherm op de bumper, grotere bumperettes aan de achterkant (▼). De fabrikant was Leyland Australia, later Jaguar-Rover Australia (JRA).



Toen in 1971 de Land Rover Serie III op de markt kwam werd deze al snel ook in Australië geassembleerd voor lokaal gebruik. In 1981 begon JRA, uitgaande van de Land Rover 110, met de ontwikkeling van een zware 6x6 uitvoering die een laadvermogen van 3000 kg moest krijgen. De prototypes werden gebaseerd op een ontwikkelingsvoertuig van SMC Engineering in Bristol, Engeland.

Begin jaren tachtig liet de toch wat hogere leeftijd van de Serie II voertuigen zich meer en meer gelden en dus ging het leger op zoek naar een opvolger. Dit "Project Perentie" voorzag in de verwerving van 2500 4x4 1-ton en 400 6x6 2-ton voertuigen, in verschillende uitvoeringen. De naamgever van het project was de grootste van de in Australië voorkomende hagedissen, de *varanus giganteus* ofwel Perentie. Zeven bedrijven schreven in en daarvan werden er drie geselecteerd om testvoertuigen te leveren. Voor de 1-tonners waren dat JRA met de Land Rover 110 4x4, Mercedes-Benz met de 300GD en Jeep met de AM10. In de 2-tonner klasse ging de strijd tussen de Land Rover 110 6x6 van JRA en de Mercedes-Benz Unimog U1300. De JRA voertuigen wonnen in beide klassen.

2-ton 6x6 MC2

Voor de 6x6 uitvoering kwam JRA met de 2-ton 6x6 MC2. Dit was een opgewaardeerde versie van de Land Rover 110 6x6 die op dat moment al in de JRA fabriek in Moorebank (bij Sydney) werd geproduceerd. Het voertuig gebruikte veel onderdelen van de 110, maar was breder en langer dan alles wat Land Rover in Engeland had geproduceerd. Een Isuzu 4BD1 3,9 liter, vier cilinder turbo dieselmotor zorgde, in combinatie met een Range Rover transmissie, voor de aandrijving en gaf een volledig geladen voertuig (5.690 kg) een topsnelheid van 100 km/uur op de weg. Voorts waren de bladveren bij de achterassen vervangen door semi-eliptische bladveren. Hierdoor werd de uitslag van de achterwielen bij het rijden in het terrein niet groter, maar het geheel voelde wel stijver aan en ook werd het contact met de ondergrond beter gewaarborgd. De achterste achteras werd aangedreven door een aparte aandrijf-as, met een krachtafnemer op de tussenbak. Deze was met een speciale koppeling over de voorste achteras gelegd, waardoor een optimale bewegingsvrijheid van de twee achterassen was gerealiseerd. Ook de vooras was aan de specifieke (Australische) militaire eisen aangepast.

▼ Land Rover 110 Heavy Duty, 6x6





Een 6x6 MC2 Perentie gewondentransportvoertuig wordt tijdens operatie Astute in Dili, Oost-Timor aan land gezet

Het prototype is uitvoerig door het Australische leger getest en er werd uiteindelijk een order geplaatst voor 400 stuks, waarvan de eerste werden uitgeleverd in maart 1989, de laatste in 1998. Naast de derde as, waardoor hij langer is, is ook de breedte van het voertuig groter dan bij de standaard LR 110, namelijk 2,20 mtr tegen 1,80 mtr. Een deel van de serie werd geleverd met een lier, gemonteerd achter de voorbumper, met een trekkracht van 4 ton en geconstrueerd door "Thomas". Een voordeel van dit voertuig is dat de laadbak met snelkoppelingen op het chassis is bevestigd, zodat omwisselen van de opbouw, of zelfs afzetten, mogelijk is. De enige uitvoering met een vaste opbouw is de "Long Range Patrol" versie

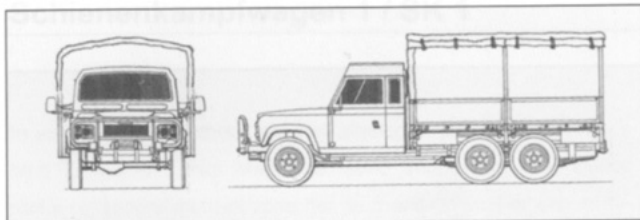
De serie kent acht uitvoeringen en er is ooit een prototype gebouwd voor een vliegveldbrandweerauto, waarvan ik niet zeker weet of hij ook daadwerkelijk is ingevoerd. De serie ziet er als volgt uit:

1. truck, algemeen (215)
2. truck, algemeen met lier (32)
3. truck, luchtverdediging, RAPIER (72)
4. truck, gewondentransport (94)
5. truck, algemeen reparatie, met lier (181)
6. truck, electronica reparatie, met lier (52)
7. truck, Long Range Patrol, met lier (27)
8. truck, verlengde cabine, lier (26)
9. truck, prototype brandbestrijding, schuimkanon

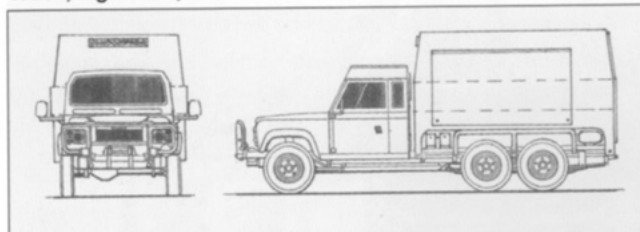
Het "Long Range Patrol" voertuig heeft dwars achter de opbouw een speciaal rek, waarop een terreinmotor kan worden mee gevoerd. Het is bewapend met twee 7.62 machinegeweren, één aan elke kant van het schutbord, een 30mm. APS30 kanon op affuit in de laadbak en er kan nog een .50 machinegeweer op de roll-bar worden gemonteerd. Al met al een heel geducht bewapend voertuig voor het uitvoeren van verkenningen. Het wordt sinds november 1991 door de Australische SAS gebruikt voor het uitvoeren van langdurige verkennings- en gevechtspatrouilles in vijandelijk gebied. De voertuigen worden ook in Afghanistan ingezet.

De gesloten opbouw van de reparatie-uitvoeringen kan worden afgezet en separaat van het voertuig worden gebruikt. Ook is het mogelijk om meerdere van deze afgezette opbouwen door middel van met elkaar tot één grote reparatie-eenheid om te vormen. Deze opbouwen hebben een grote, aan de bovenzijde scharnierende achterklep, en zij hebben aan beide zijanten een grote klep met daarachter opbergruimte voor gereedschap (▼).

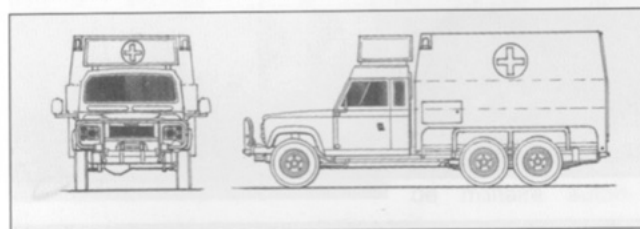




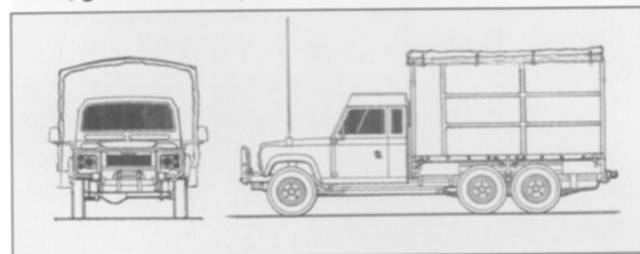
Truck, algemeen, met lier



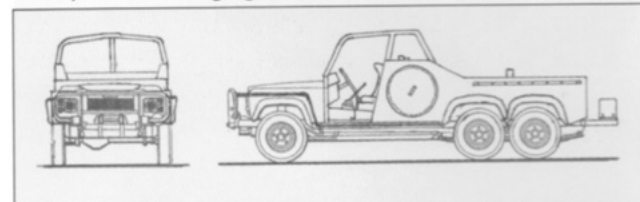
Truck, algemeen reparatie, met lier



Truck, gewondentransport



Truck, luchtverdediging, RAPIER



Truck, Long Range Patrol, met lier

Bij de gewondentransportuitvoering zijn de grote zijluiken niet aanwezig. Wel heeft deze uitvoering boven de vaste cabine een grote opbergkist voor het meevoeren van allerlei medische materialen.

De truck, algemeen biedt bij personeelsvervoer plaats aan 12 militairen, die rug aan rug, of met het gezicht naar

elkaar toe kunnen zitten, afhankelijk van de plaatsing van de uitneembare banken. De laadbak is 3,2 mtr. lang en inwendig 2,12 mtr breed, en kan door middel van een stangenstel en een canvas huif worden af gesloten tegen weersinvloeden.

Inmiddels nadert ook voor de Perentie voertuigen het einde van de levensduur. In 2006 werd de inschrijving geopend voor mogelijke opvolgers. In 2007 werd bekend gemaakt dat Mercedes-Benz de beste inschrijving had gedaan en oktober 2008 kreeg dit bedrijf een opdracht voor de levering van 1200 G-Klasse voertuigen, in zes varianten, zowel 4x4 als 6x6. Ze gaan een groot deel van de Land Rover vloot vervangen, de laatste moeten in 2014 worden afgeleverd.

In oktober 2008 werd eveneens besloten de resterende Land Rovers te vervangen door 1300 "Protected Light Mobility Vehicles", die het gat moeten opvullen tussen de Mercedes-Benz G-Klasse en de Bushmaster. De definitieve keuze voor dit voertuig is nog niet gemaakt, wel heeft het Australische Ministerie van Defensie een contract getekend voor negen prototypes van het Amerikaanse Joint Light Tactical Vehicle programma. Het Australische bedrijf Thales, de fabrikant van de Bushmaster, heeft het Hawkei protected liason vehicle aangeboden.

Technische gegevens truck, algemeen met lier:

lengte	6 mtr
breedte	2,20 mtr
hoogte	2,08 mtr
wielbasis	3,04 + 0,9 mtr
gewicht	3.600 kg
laadvermogen	2.000 kg
snelheid max.	100 km/u
waadvermogen	0,5 mtr
draaicirkel	17,2 mtr
motor	ISUZU, 4BDT 3,9 ltr, 4 cilinder diesel
vermogen	121 pk bij 3.000 tpm

Bronnen:

Enkele artikelen in Classic Military Vehicle en Military Machines International

► Truck, luchtverdediging, RAPIER





Links boven: ook de Australiërs gebruikten de Antonov 124 om hun materiaal naar Afghanistan te brengen

Rechts boven: de achterkant van de LRPV, met in het rek een Suzuki DRZ 400 E terreinmotor

Grote foto: Afghanistan 2002.



Schienenkampfwagen 1 / SK 1

In een van de nummers van het afgelopen jaar van het Franse blad Trucks & Tanks Magazine stond een artikel over Duitse tanks op spoorwielen. Ik vond het de moeite waard er een vertaling van te maken en die treft u hieronder aan. Ik beschik niet over de bronnen die op het eind van het artikel zijn genoemd, dus als iemand die wel heeft en daardoor interessante aanvullingen kan leveren, dan hou ik me van harte aanbevolen. KB

Het Oostenrijkse bedrijf Saurer heeft in 1943 een studie uitgevoerd naar en een prototype gebouwd van een Panzer III Ausf.N met een railonderstel, aangeduid als de



Schienenkampfwagen 1 ofwel SK 1. Hij werd in oktober van dat jaar getoond aan Hitler en verschillende militaire autori-

teiten, tegelijk met andere voertuigen die geschikt waren voor gebruik op spoorrails. Hij zou met name de tot dan vaak op pantserreinen gebruikte PzKpfw 38(t) en Panhard P-178 pantserwagens moeten vervangen en ook verkenning- en ondersteuningstaken moeten uitvoeren.

Vooraf ontwikkeld als voertuig voor het beveiligen van spoorwegen (Bahnsicherungsfahrzeug), had deze tank onder de romp een voorziening bestaande uit intrekbare wielen, die in een aangepaste holte waren geplaatst. Een door de tankmotor aangedreven hydraulisch systeem zorgde ervoor dat de wielen binnen enkele ogenblikken op de rails gezet konden worden, zonder dat de bemanning uit de tank behoefde te komen. De enige aanpassing die aan de tank moest worden gemaakt was het verplaatsen van de loopwielen.

De aandrijving op de rails werd verzorgd door de tankmotor, die via de hefarm de voorwielen aandreef. De achterwielen werden niet aangedreven. Deze hefarmen draaiden rond assen die aan de binnenkant van de romp waren bevestigd. Alle vier wielen hadden een hydraulische rem die door de tankbestuurder door middel van een hendel werd bediend.

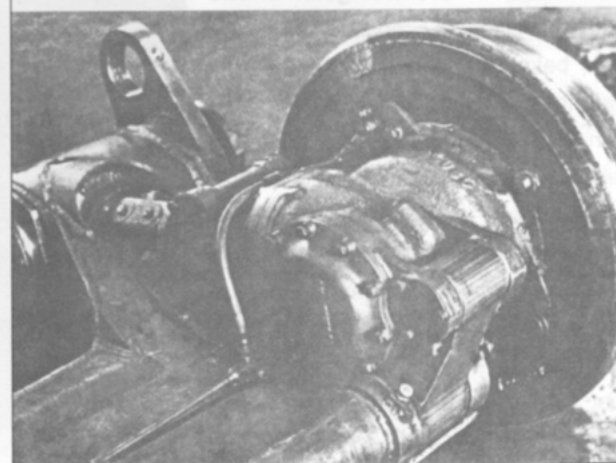
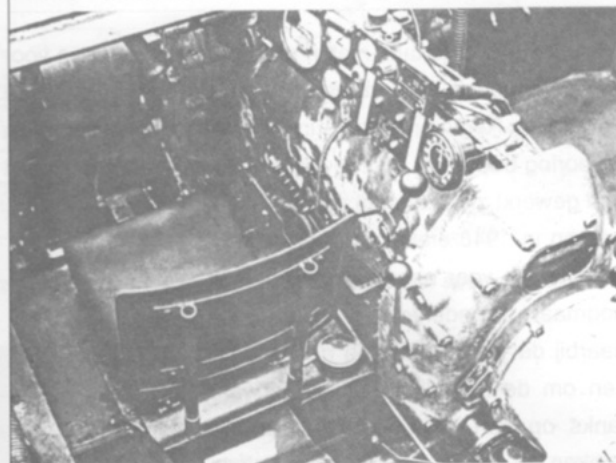
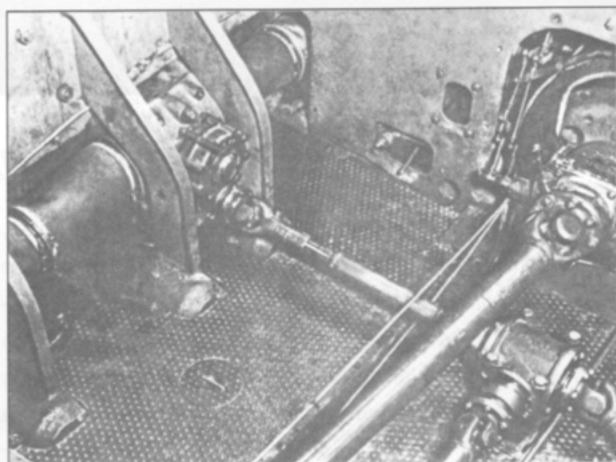
Uit proeven was gebleken dat het benzineverbruik op de rails slechts een kwart bedroeg van het verbruik bij het rijden op de vlakke weg. De maximum snelheid op rails was 80 tot 90 km/uur, tegen 40 km/uur op de weg. Een nadeel was dat de tank minder munitie kon meenemen en dat de bodenvrijheid kleiner werd.

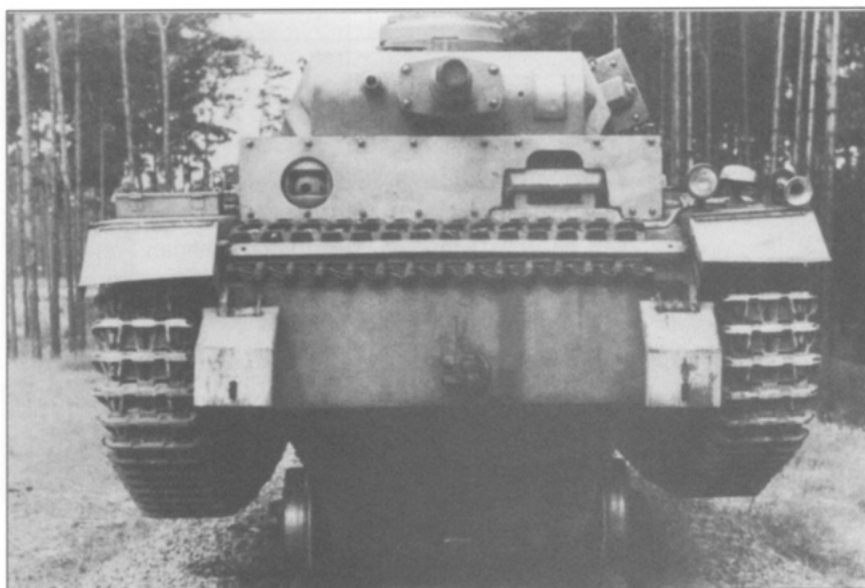
Het was ook mogelijk de tank in een rij spoorwagens te koppelen of om hem als gepantserde locomotief te ge-

bruiken. In dat geval kon hij vier geladen platte wagons trekken. Voor dit doel waren aan de voor- en achterkant van de tank voorzieningen aangebracht om de wagons aan en af te koppelen. Deze voorzieningen konden van binnenuit worden bediend.

▼ Van boven naar beneden:

- de overbrengingsas in de tank; rechts de aftakking aan de versnellingsbak, links
- de plaats van de bestuurder
- een spoorwiel met aandrijfmotor





De uitvinder concludeerde dat als verkenningsvoertuig kan de tank op rails makkelijk grote afstanden afleggen, met een hoge snelheid, een minimaal benzineverbruik en, en dat is ook heel interessant, zonder z'n rupsbanden te gebruiken. Hij laat zich niet tegenhouden door beschadigde rails, wat in het frontgebied vaak voorkomt, en kan zich desgewenst ook in het terrein begeven. De tank op rails is dus een offensief wapen met een uitzonderlijke tactische mobiliteit.

Ondanks dat is de tank niet in productie genomen en voor zover bekend is het prototype in 1944 ingedeeld bij de Panzerzug-Regimentsstab 1 in Kroatië (bron: Internet). Na de oorlog bood een van de ingenieurs die aan het project had gewerkt zijn diensten aan Frankrijk aan en in 1948 stelde hij voor de mogelijkheden voor een soortgelijke tank nogmaals te onderzoeken. Hij vertelde daarbij dat destijds de tijd had ontbroken om de mogelijkheden van zware tanks op een railonderstel te onderzoeken. Er is evenwel geen enkele belangstelling van Franse zijde voor dit idee bekend. Wel toont een niet gedateerd document van AMX iets over een Duits programma voor tanks op rails. Er staan twee reeksen voertuigen op welke zijn afgeleid van twee types tanks: een reeks zware tanks en een reeks lichte tanks, waar ook de tank op spoorrails deel van uitmaakt.

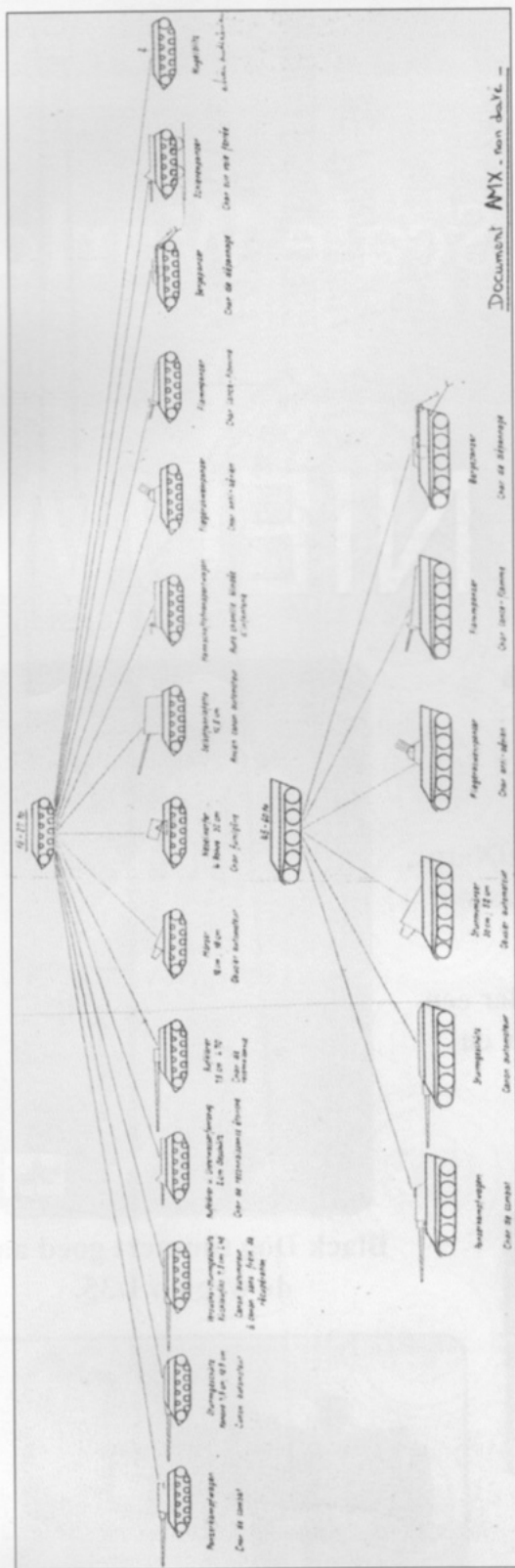
In het kader van dit programma is in juni 1943 door de Duitsers een studie

gemaakt van een luchtafweertank op spoorrails, waarvan de productie was voorzien in april 1945. De VK.2801, in eerste instantie bedoeld als een klassieke tank met rupsbanden, woog 28 ton en moest een snelheid kunnen halen van 50 à 60 km/uur. Drie bedrijven waren bij het project betrokken: Daimler-Benz, Alkett en Krupp, dat een onderstel rail-rups voorstelde. Dit zou zes loopwielen hebben, het aandrijfwiel aan de voorkant en rupsbanden met een breedte van 60 cm. Na verschillende aandrijvingen te hebben bestudeerd (benzine of diesel, May-

bach HL230 motor of de Daimler-Benz MB507) werd het programma in mei 1944 afgeblazen, want het paste niet in het afgekondigde urgentieprogramma.

Het is niet uitgesloten dat Frankrijk of Engeland voor de Tweede Wereldoorlog ook studies hebben uitgevoerd naar een dergelijke toepassing, zoals blijkt uit bovenstaande tekening, waar verder geen enkele informatie over is. Zelfs als het op een andere manier in verband is te brengen met de studie naar de Duitse SK 1 rail-rups tank, is het duidelijk dat het hier om een Franse tank gaat. Afgaande op de spoorbreedte (1,435 meter) had deze tank een lengte tussen 10,30 en 10,35 meter. Ging het hier om een gevechtstank op rails of alleen om een mid-





▲ *het ongedateerde AMX document*

► een schets van de Franse Char FCM 2C, merkwaardigerwijs met een aantekening in het Duits

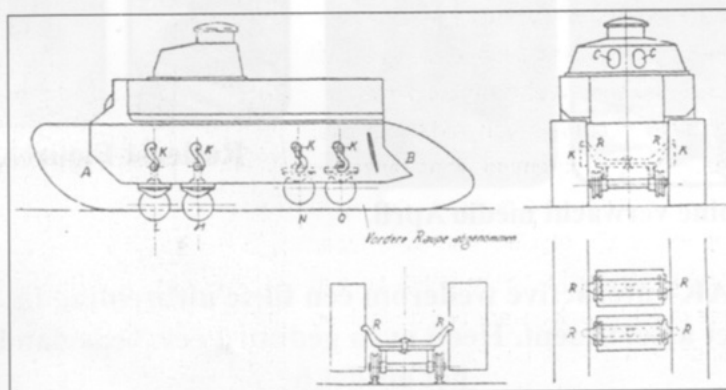
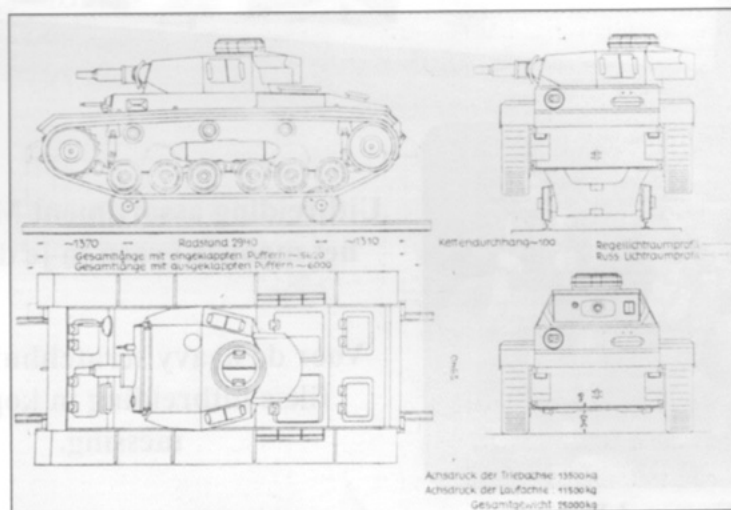


del om een tank over spoorrails te vervoeren zonder last te hebben van het bewerkelijke laden en lossen?

Wie weet wat er nog eens uit donkere archiefhoeken
tevoorschijn zal komen.

Bron: Trucks & Tanks Magazine Nr ?, waarin wordt
verwezen naar:

- Malmassari (P.), Les trains blindés 1826-1989, Bayeux, Heimdal, 1989
- Sawodny (W.), Die Panzerzüge des Deutschen Reiches 1904-1945, Freiburg, EK-Verlag, 1996
- Spielberger (W.J.), Deutsche Flak-Panzer bis 1945, München, Bernard & Graefe Verlag, 1982
- Oswald (W.), Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr ab 1900, Motorbuchverlag, 2004





Shop

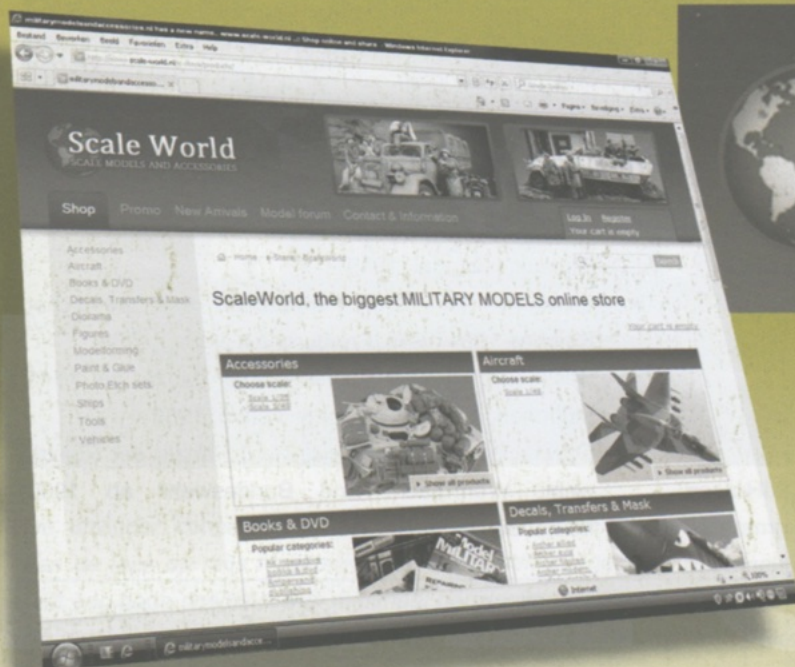
Promo

New Arrivals

Model forum

Contact & Information

Log In Register
Your cart is empty



Scale World
SCALE MODELS AND ACCESSORIES

NIEUW
op de site



**Uitbreiding assortiment MiniNatur,
het mooiste groen in je diorama.**

**Voor de heavy scratchbuilder een
fikse uitbreiding in koper en
messing.**

Nemrod Figures.



**Black Dog timmert goed aan
de weg op 1/35.**



Resicast Figures.

Alpine verwacht medio April.

**AK-Interactive wederom een fikse uitbreiding in
het assortiment. Heeft even geduurd eer Nederland
het ontdekte.**



**Hobby Boss gaat ons Nederlanders
lekker maken.**

www.scale-world.nl

35th anniversary



May 15th 2011

TOEGANGSKAART



TOEGANGSKAART

Met deze kaart krijgt u als TWENOT-lid gratis toegang tot het Liberty Park, Overloon voor het 35 jarige jubileum op 15 mei 2011.
(inclusief Militracks, het museum en militariabeurs)

Voor niet TWENOT-leden geldt de speciale toegangsprijs van €10.
Voor de overige tarieven zie www.oorlogsmuseum.nl
Alleen geldig op 15 mei 2011.



LIBERTY PARK

NATIONAAL OORLOGS- EN VERZETSMUSEUM | MARSHALL MUSEUM

*Museumpark 1
5825 AM Overloon
The Netherlands*



TOEGANGSKAART