

DE TANK

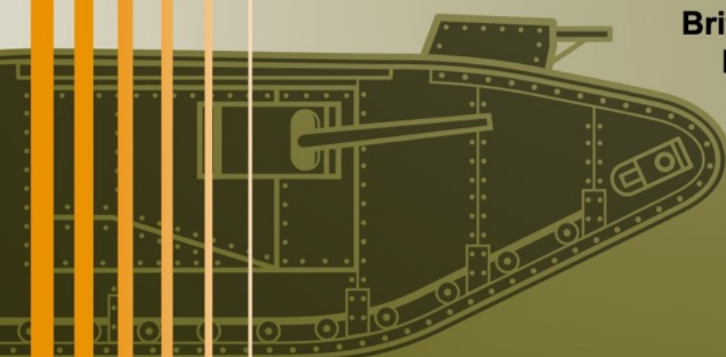
Oktober 2012

nr. 218



YPR-765, Caterpillar, The Ledo Road
Britse Lichte Tanks 1929-1940 (deel 7)
Reisverslag Bahna en Kopenhagen
Heel veel modder

IN DEZE
UITGAVE



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.



FACEBOOK
www.facebook.com/#!/TWENOT

INTERNET
www.twenot.nl

E-MAIL
twenot@twenot.nl

ISSN
1382-8991

ERELEDEN Rob Evers
Jan van Veen
Bert van der Velden

REGIOCOÖRDINATOREN

Noord-West

Jan van Veen, [redacted]

Noord-Oost

Wim Oldekamp, [redacted]

Midden

Peter Vierhout, [redacted]

Zuid-West

Johan Bijl, [redacted]

Zuid-Oost

Bas Slaats, [redacted]

BESTUUR

Voorzitter

Marc Tempels, [redacted]

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [redacted]

Secretaris

Jan Willem Stokkers, [redacted]

Penningmeester

Kees Blijleven, [redacted]

Lid

Johan Bijl, [redacted]

Rob Linssen, [redacted]

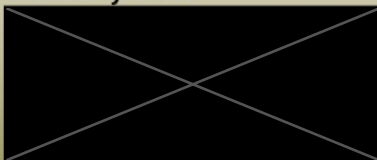
SECRETARIAAT

Jan Willem Stokkers

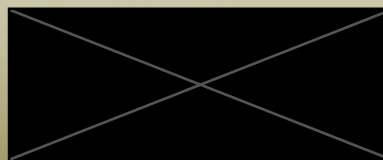


REDACTIE

Kees Blijleven



Jan van Veen



FOTO'S OMSLAG

grote foto: Pandur II tijdens een demonstratie in de arena van Bahna 2012 (zie pagina 28).

kleine foto links: Produktiehal van DAF Special Products waar de YPR werd gebouwd (zie pagina 10).

kleine foto rechts: Een Amerikaanse Caterpillar D7 is vast komen te zitten in de modder (zie pagina 18 en 22).

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

www.time-code.nl

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 29,-

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELN 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.



VAN DE VOORZITTER

Grote jongens, kleine jongens!

De trend in AFV modelbouwland om zelfs de meest onverwachte voertuigen als plastic model op de markt te brengen zet zich voort. Crisis of geen crisis.

Op het gebied van de grote jongens betekent dit dat binnenkort de Engelse A39 Tortoise van de firma Meng te verkrijgen is. De Duitse Maus en E-100 waren al te krijgen, net zoals de, al wat oudere modellen van ICM van de Russische T-35 en T-28. Nu ontbreekt alleen nog de Amerikaanse T-28 Super Heavy Tank en dan zijn alle zwaargewichten uit de 2e WO compleet, althans als plastic model. Als resin model was natuurlijk al wel het een en andere te krijgen, maar meestal tegen schrikbarende prijzen.

Stop de persen! Update! Juist nadat ik dit geschreven heb, kijk ik dezelfde dag even op de PMMS site en wat zien ik daar? Dragon heeft de T-28 Super Heavy Tank aangekondigd!



Volgens mij is het uitbrengen van de A39 ook de voortzetting van een andere trend, namelijk die van Britse voertuigen als model. En naast de bijna onuitputtelijke stroom aan Duitse voertuigen uit de 2e WO komen nu ook andere landen aan de beurt. Wie had de Hongaarse Toldi verwacht of de nieuwe Chaffee's van Bronco.

De balans is wat betreft de voertuigen uit het moderne, zeg naoorlogse, tijdperk wat beter. De Amerikanen, Russen en Duitsers zijn hier wat beter verdeeld hoewel ook hier de Engelsen op de tweede rij zitten. Zelfs de Japanners en Chinezen zijn wat beter vertegenwoordigd.

Bovenstaande lijkt mij voornamelijk van toepassing op de schaal 1:35. Ik heb het idee dat bij de 1:72/76 modellen de verdeling over de landen wat beter is. Bij de schaal 1:87 ligt het weer wat anders want daar ligt het onderscheid meer in de tijdsperiode. Modellen van voertuigen vanaf de 80-tiger jaren hebben hier de overhand.

Dit brengt mij bij het gegeven dat de kleine schaal bij ons, als we over modelbouw spreken, wat onderbelicht is. Dat is natuurlijk geheel en al onterecht, want ook in de schaal 1:72 tot zelfs 1:300 worden ware meesterstukjes gebouwd. Misschien zelfs welkundiger dan in 1:35 en 1:16, waar de lammen en blinden eigenlijk weinig fout kunnen doen. Heren kleine schaal bouwers, treed uit de schaduw en laat je werk zien op beurzen en in wedstrijden. In ieder geval méér dan tot op heden.

Een ruggensteuntje is misschien de beurs in het Duitse Heiden, de International Small Scale Convention, die helemaal op de kleine schaal, 1:72 en kleiner, is gericht. Ook hier is de TWENOT met een stand(je) aanwezig. De beurs is op 6 oktober a.s. en een bezoek waard. Het is kort dag en hopelijk is deze TANK nog net op tijd met deze informatie. Voorop gesteld dat je hem ook meteen leest als hij op de deurmat valt, maar ja wie doet dat niet?!? Zie www.smallscaleconvention.jimdo.com voor verdere info.

We gaan het bouwseizoen weer in, dus een mooie gelegenheid voor nieuwe projecten met veel modder, voorbeelden te over in dit nummer, of het afmaken van oude projecten die nog op de plank staan. Hierbij steek ik mijn hand natuurlijk ook in eigen boezem.

Uw voorzitter,
Marc Tempels



Regio Zuidoost

Beste TWENOT leden,

Wegens gezinsuitbreiding heb ik modelbouw een tijdje op een laag pitje moeten zetten. Over de gevaren van modelbouw en kinderen heb ik in het verleden al eens wat op het forum gepost en ook nu weer blijkt een baby en modelbouw geen geslaagde combinatie. Afgezien van alle chemicaliën waarmee je werkt en die niet goed zijn voor de longen en hersens van de kleine, is het risico van weggesprongen PE stukjes, scheel geschilderde ogen en geruïneerde camouflagepatronen levensgroot aanwezig. Want net als je denkt dat ze lekker liggen te slapen...

Maar gelukkig zijn er genoeg activiteiten die je wel kunt ondernemen, zoals via de digitale snelweg op vakantie gaan. Gewoon vanuit je luie stoel via google maps en streetview dwars door Normandië en zo de verrichtingen volgend van de Britse para's en de Duitse panzers. Het is verbazingwekkend wat je met een goed boek, zoals de After the Battle serie, nog allemaal kunt terugvinden. En via internet kan je allerlei andere zaken zoals obscure feiten, museum recensies en foto's met één druk op de knop vinden.

Daarnaast kan ik ook altijd genieten van een goed geschreven bouwverslag, zowel in digitale als in papieren vorm. In de laatste categorie heb ik net het Magnus Opus van Alex Clark

(Osprey Masterclass) gelezen en ik kan dit alleen maar aanraden. Echt genieten zoals deze man over modelbouw kan schrijven.

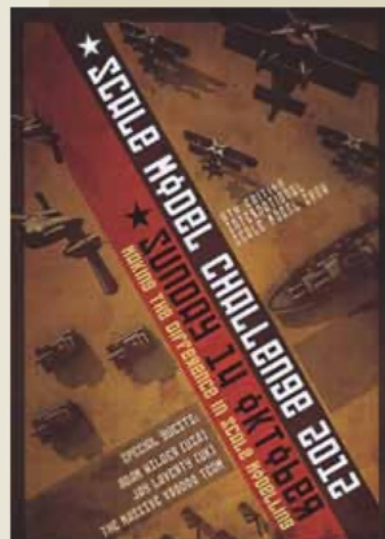
Gelukkig is het ook in modelbouwland komkomertijd geweest en heb ik niet teveel hoeven te missen. De meeste van jullie zullen lekker weg geweest zijn en hebben mogelijk zelfs nog een show of een museum

bezocht. De bouwavonden in Eindhoven waren een stuk rustiger en bij de BMC in Goirle was het in de zomermaanden zelfs helemaal gesloten. Nu de vakanties over zijn begint het normale (modelbouw)leven weer op gang te komen. Het beursseizoen opent met meteen al drie toppers achter elkaar, waar ook veel Twenotleden op af komen. Als eerste trapt KMK in België af met hun Scale World show in Geel. Ook SMF en de TWENOT zijn daar met een stand vertegenwoordigd. Daarna vertrekt een afvaardiging van SMF naar Folkstone om op Euro Militaire hun modellen te showen en zo mogelijk ook nog een medaille te bemachtigen. De kans daarop acht ik zeer aannemelijk. Als klap op de vuurpijl is er dan op 14 oktober de beurs waar heel Nederland reikhalzend naar uit kijkt: Scale Model Challenge 2012. Zoals je in de vorige TANK en op internet al hebt kunnen lezen, pakken we dit jaar wederom groots uit met voor elk wat wils en vele (inter)nationale gasten. Ik hoop jullie daar allen weer te mogen ontmoeten om over modelbouw en tanks te praten...of over kinderen!

Tot dan,

Bas Slaats

Regiocoördinator



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 telefoon/fax 036-5331531
Operetteweg 26 info@airbrush-services-almere.nl
1323 VA Almere www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.

Regio Noordoost

Ik was nog druk aan het werk bij mijn inmiddels naar Zuid Frankrijk geëmigreerde dochter Irene, zodat ik de eerste Ureterp meeting van na de vakantie moest missen. Gelukkig heeft André Jonker mij van de nodige info voorzien (dank André!) waardoor ik toch een beeld kan schetsen van een zeer geslaagde modelbouwmiddag.

Ondanks het mooie nazomerweer was het erg druk op 8 september in Ureterp. Met in- en uitloop waren er toch een man of 50. Bij de handelaren ontbraken Jan F. en ondergetekende, dus werd de spoeling wat dunner. Uiteraard was Wouter S. er wel en ook de beide IPMS Peters (W. en N.) ontbraken niet.



Nieuw was Marten Zantema uit Drachten, hij heeft een klein webwinkeltje (www.modelbouwwinkelmouser.nl) en wilde graag zijn connecties wat verbreden. En waar kun je dat nou beter doen dan in Ureterp?

Op de showtafel stonden modellen van o.a. Wouter Smit, Cees Regeling en Egbert van IJken, de man die zo'n beetje de complete Redball-express in 1/35 heeft. Daarnaast waren er natuurlijk showtafels met vliegdingen en modelauto's. Ook was er een verzameling heel oude bouwdozen. Waar vind je die tegenwoordig nog? In de bouwhoek zaten eigenlijk alleen maar vliegtuigjongens, waar zijn de dagen gebleven dat Jan Willem en Geert hun spuitkunsten vertoonden?

Bij de huishoudelijke mededelingen werd de bijeenkomst in Hurdegaryp op 3 november nog genoemd. Het lijkt een bouwmiddag te gaan worden, maar ook show en verkoop zullen daar aanwezig zijn. Nadat Wouter nog iets heeft geroepen over super-aanbiedingen bij Krikke Groningen liep de zaal vrij snel leeg. Wellicht dat men nog probeerde voor sluitingstijd bij

Krikke te komen. Rond vier uur was de zaal dan ook zo goed als leeg.

Dat het bestuur van de TWENOT heeft besloten de 3^e meeting in Joure te houden op zondag 18 november, één dag na de Ureterp meeting van zaterdag 17 november, is jammer, maar hopelijk is er geen beletsel om beide evenementen te bezoeken.

Door de in het begin genoemde werkvakantie was er voor de Fries in Frankrijk dit jaar niet zoveel te beleven. Irene woont in het voormalige Vichy-Frankrijk (Rodez) en daar is niet zo veel W.O. 2 materiaal te zien. In de volgende TANK dus een korte "Fries in Frankrijk".

Oant sjen,

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 Abteilung olievert
- MIG DVD's
- en nog diverse andere producten van Vallejo en MIG



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

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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



VALLEJO.NL



MIGPRODUCTIONS.NL

AGENDA

6 oktober	International Small Scale Convention, Heiden (D)
6 & 7 oktober	IPMS België National Convention, "Plastic & Steel 2012". Affligem (Be)
14 oktober	Scale Model Challenge 2012, Veldhoven
14 t/m	Nationale Modelbouw Manifestatie, Militaire
21 oktober	Luchtvaart Museum, Soesterberg
27 oktober	Euro Scale Modelling (IPMS), Nieuwegein
17 november	Regiobijeenkomst Ureterp
18 november	TWENOT bijeenkomst, Joure (Fr)
2013	
3 februari	Jaarlijkse beursdag Modelbouwvereniging Eeklo (B)

De derde TWENOT ledenbijeenkomst van 2012 vindt plaats op **18 november a.s.** in het Friese **Joure**, bij **Partycentrum en Zalencentrum 't Haske, Vegelinsweg 20** (postcode 8501 BA), waar ca. 10.00 uur iedereen van harte welkom is.

Het programma is als vanouds: de meegebrachte modellen bekijken, bewonderen en met elkaar bespreken; snuffelen in de aanwezige handel (raadpleeg hiervoor op het TWENOT forum de rubriek Bestuurlijk & Beurzen); modelbouwwedstrijd en de formele ledenvergadering waarin Jan Willem Stokkers

en Marc Tempels voor een volgende termijn hopen te worden gekozen.

Als bijzonderheid hebben we Hans Mekers (TWENOT lid, lt.kol. b.d. en deskundig op het gebied van "voertuigbescherming") bereid gevonden voor ons een lezing te verzorgen over voertuigbescherming, en dan toegespitst op de nieuwe NLD voertuigen. Door de hele geschiedenis heen hebben strijders zich door middel van pantser beschermd tegen andere strijders, maar met name in de 20^e eeuw is de ontwikkeling van pantser heel hard gegaan. Van gewoon ijzer en staal naar speciaal pantserstaal, vervolgens reactief pantser en thans zijn elektronische voertuigbeschermingsystemen volop in ontwikkeling.

Een extra goede reden dus om op 18 november naar Joure te komen.



BRITSE LICHT TANKS, 1929-1940 (DEEL 7)

LICHTE TANKS IN HET BRITSE LEGER

Als gevolg van de proeven die door de 1st Tank Brigade in 1931 en 1932 waren gedaan, werden de middelzware tankbataljons van het Royal Armoured Corps gereorganiseerd tot een gemengde samenstelling. Elk bataljon had drie compagnieën, eveneens met een gemengde samenstelling, bestaande uit een sectie van zeven lichte tanks en een sectie met vijf middelzware tanks. Ook was er een lichte compagnie met vier secties van elk drie lichte tanks. In 1934 werden drie lichte compagnieën bij elkaar gevoegd tot het 1st (Light) Bn RTC.

In 1938 gingen de cavalerieregimenten over op lichte tanks. Nadat ze waren getraind, werden ze omgevormd tot hetzij Light Armoured Brigades met elk drie lichte regimenten. of ze werden als divisie-cavalerieregiment toegevoegd aan infanteriedivisies.

Eind 1938 werd de Mobile Division opgericht, met een zware tankbrigade, bestaande uit middelzware tankbataljons van gemengde samenstelling en twee lichte pantserbrigades, bestaande uit lichte tankregimenten. In 1939 werd de Mobile Division gewijzigd in de 1st Armoured Division, met een zware en een lichte pantserbrigade en dit was ook de basisorganisatie waarin de divisie in 1940 naar Frankrijk ging.



Een Mk VIB van een onbekende eenheid in het Belgische plaatsje Herseaux, dichtbij de Frans-Belgische grens in de buurt van Roubaix. Het witte identificatievierkant (30 x 30 cm) zou voor de Duitse 37 mm AT schutters een goed mikpunt vormen.

Frankrijk

Er bestond vrij veel twijfel over de gevechtswaarde van de Mark VIB en kort voordat de divisie overstak, werd hij gereorganiseerd door aan elk lichte tankregiment een eskadron cruisertanks toe te voegen en diensgevolg ook een eskadron lichte tanks aan

de eenheden zware tanks, die tot op dat moment alleen uit cruisertanks bestonden.

De divisie arriveerde in Frankrijk en kwam in actie tegen de Duitse tanks toen deze doorgebroken waren. In de gevechten bleek duidelijk dat de lichte tanks sterk in het nadeel waren doordat ze geen kanonbewapening hadden. Vier cavalerieregimenten van het Regular Army en drie van Territoriale divisies waren in Frankrijk toen de Duitsers doorbraken. Ze leden allen zware verliezen in de terugtochten naar Duinkerken en St. Valery.

Egypte en de Westelijke woestijn

Het 6e Bataljon Royal Tank Corps had in 1932/33 een gemengde samenstelling gekregen, waarbij het was uitgerust met Mark III lichte tanks. De lichte tankcompagnie van deze eenheid nam in 1936 deel aan operaties in Palestina.

In dat zelfde jaar kwam het 1e (Light) Battalion met Mark V's uit Engeland, maar het ging in december weer terug naar huis. In 1938 kwam het weer naar Egypte, nu echter met Mark VIB's, waar het in 1939 samen met het 6e bataljon de Heavy Brigade vormde van de Mobile Division, de latere 7e Pantserdivisie (de Desert Rats). Twee cavalerieregimenten die waren uitgerust met lichte tanks, het 7e en 8e Hussars, gingen deel uitmaken van de Light Brigade van de divisie. De brigades werden vervolgens gereorganiseerd zodat ze elk een zwaar en een licht bataljon hadden. Maar zelfs de zogenoemde zware regimenten bestonden voor meer dan de helft uit lichte tanks.

In september 1940 werd de divisie versterkt door de komst van het 2nd Battalion Royal Tank Regiment en het 3e Hussars. De gereorganiseerde brigades bestonden nu uit de 4e Armoured Brigade (2 RTR, 6 RTR, 7 Hussars) en de 7e Armoured Brigade (1 RTR, 3 Hussars, 8 Hussars). Ze waren uitgerust met verschillende types van de Mark VI. Door hun zwakke bewapening en pantsering waren dit veelal rijdende doodskisten voor hun bemanningsleden en niemand betreurde het dan ook toen ze in 1941 werden vervangen door Amerikaanse Stuart tanks.

De MARK VI

Het enige type dat veelvuldig in de strijd is gebruikt, is de Mark VI en daarvan met name de uitvoering Mark VIB. De Mark VI onderscheidde zich van zijn voorgangers door een verlengde toren om ruimte te maken voor een radio. Het belangrijkste verschil tussen de Mark VIA en VIB was de commandantskoepel, die bij de VIA rechthoekig en bij de VIB rond was. De Mark VIC had helemaal geen koepeltje meer, maar had wel een grotere vuurkracht: een 7,92 mm en een 15 mm Besa waren in de plaats gekomen van de .303 en de .5 inch Vickers van de VIA.

De Mark VI was van 1936 tot 1940 in productie. Het was in aantallen de belangrijkste tank van het Britse leger. Het Britse Expeditieleger (BEF) dat in 1940 in België en Frankrijk streed, had 77 Matilda I tanks, 23 Matilda II's, 150 cruisertanks van ver-



schillende types en 342 Mark VI tanks. Later, in de woestijn, werden de aantallen wel anders, maar de verhoudingen bleven hetzelfde.

De Mark VI in het BEF

Het BEF omvatte in mei 1940 zeven cavalerieregimenten die verbonden waren aan infanteriedivisies. Elk van deze regimenten (in feite waren het bataljons), had 28 Vickers Mark VI tanks en 44 Bren Carriers.

De Mark VI kwam op alle fronten (België, het gebied van Arras, Duinkerken, Abbeville, langs de Seine) in gevecht met de Duitsers. De verliezen waren enorm, vooral omdat de Mark VI veelvuldiger als gevechtstank werd ingezet en niet als verkenningstank. Want, met uitzondering van de Panzer I waren alle Duitse tanks beter bewapend en gepantserd. De pantsering van de Mark VI bleek zelfs niet bestand te zijn tegen de uitwerking van brisantgranaten. De bemanning was alleen beschermd tegen het vuur van klein kaliberwapens.



Een van de meest dramatische gevechten vond plaats op de avond van 24 mei 1940, toen de Britten Arras verlieten. Na de verrassende aanvallen van de Frankforce op 21 mei, die grote verwarring zaaiden bij de Duitse 7e Pantserdivisie, veranderde de situatie weer snel. De 5e Pantserdivisie en de 12e Infanteriedivisie omsingelden de stad bijna helemaal. Om 23.00 uur werd bevel gegeven de stad zo snel mogelijk te verlaten. De enige uitweg die nog mogelijk was, was naar het noorden en de eerste konvoien konden zonder al te veel moeite passeren. In de vroege ochtend van de 24e profiteerde een konvooi van onge-



veer 40 vrachtwagens, geëscorteerd door een sectie Bren Carriers en enkele Mark VI tanks, van de ochtendmist om de stad ongezien te verlaten. Maar bij de

boerderij van Hervin in Saint-Laurent-Blangy, werd het konvooi tegengehouden door het vuur van automatische wapens: de Duitsers waren gearriveerd. De mist trok op en het vijandelijke vuur werd steeds nauwkeuriger. De enige kans voor de Britten was een terugtocht, in de hoop een andere weg te kunnen vinden.

De zwaar beladen vrachtwagens konden op de smalle weg echter nauwelijks uit de voeten en het Duitse vuur werd steeds heviger. De commandant, de luitenant Furness van het 1e Bataljon Welsh Guards, besloot met de paar tanks die hij onder zijn bevel had een afleidingsmanoeuvre uit te voeren, in de hoop dat de vrachtwagens dan weg konden komen. Al direct in het begin van de aanval viel er echter een regen van staal op de drie Bren Carriers en de Mark VI's. De Duitse 37 mm antitank kanonnen hadden geen enkele moeite met de dunne pantsering van de lichte Vickers tanks, die dan ook spoedig uitgeschakeld waren, evenals de Bren Carriers. Furness zette, hoewel hij gewond was, met enkele manschappen de strijd te voet voort. Hij sneuvelde en werd nooit meer teruggevonden. Hij werd voor deze actie postuum onderscheiden met het Victoria Cross. Door zijn actie kon het konvooi ontsnappen naar Duinkerken.

In het gevecht bij Saint-Laurent-Blangy werd de Mark VI gebruikt op een manier waarvoor hij absoluut niet was ontworpen, en dat kwam helaas veel vaker voor.

Na de terugtocht uit de "zak van Abbeville" op 27 mei 1940 deden de Queens Bays van de 1e Armoured Division een aanval met 29 cruisertanks en 21 Mark VI tanks. Ook hier werden de Vickers tanks als gevechtstank gebruikt, met dezelfde desastreuze gevolgen: 12 tanks werden vernield. Bij Huppy deed het 3e Hussars een aanval. In vijf minuten tijd gingen 20 van de 30 tanks verloren door de Duitse 37

mm kanonnen. Negen hiervan werden zelfs door één man uitgeschakeld. De Mk VIB op de foto is er een van.

In totaal werden 120 van de 180 tanks van de 1e Armoured Division buiten gevecht gesteld.

De Mark VI in de woestijn

Toen Italië in juni 1940 de oorlog verklaarde aan de geallieerden, had het Britse leger in Egypte slechts één divisie, de 7e Armoured Division. Deze was uitgerust met cruisertanks en Vickers Mark VI tanks. Het waren de enige tanks die in het Nabije Oosten beschikbaar waren en ze moesten dus alle taken uitvoeren, inclusief de ondersteuning van de infanterie. Matilda tanks waren er namelijk niet.

De eerste dagen van de oorlog beperkten zich tot snelle aanvallen op Italiaanse posten, voornamelijk uitgevoerd door Rolls Royce en Morris pantserwagens. Op 14 juni probeerden Mark VI tanks van de 7e Hussars een Italiaanse post bij Sidi Azeiz te

omsingelen, maar ze werden teruggeslagen. De schermutselingen gingen door tot 13 september, toen de Italianen Egypte binnenvielen. De aanval werd, onder leiding van Graziani, heel behoedzaam uitgevoerd en kwam op 18 september bij Sidi Barrani tot stilstand.

De Britten profiteerden van de extreme voorzichtigheid van de Italianen door zich te versterken en in oktober arriveerden niet onaanzienlijke versterkingen vanuit Engeland, met A-13 cruiser-tanks, Matilda II infanterietanks en ook de Vickers Mark VI lichte tanks van de 3e Hussars.



Het was deze eenheid die aan kop ging bij Operatie Compass, die de Britten op 8 december lanceerden. Bij Buq-Buq, aan de Middellandse-Zee kust ontmoette de 3e Hussars de sterke achterhoede van de Italianen, goed ingegraven achter de duinen, met artillerie en mitrailleurs. De aanvallende Britten liepen vast in een zoutmoeras en boden zo een uitstekend doelwit aan de Italiaanse artilleristen. Deze openden een hevig en nauwkeurig gericht vuur en schoten de ene na de andere onbeweeglijke Mark VI in brand. Van de onervaren bemanningsleden vond de een na de ander de dood. Degenen die uit de brandende wrakken konden ontsnappen, werden gedood door het mitrailleurvuur. De aankomst van de 8e King's Royal Irish Hussars maakte een eind aan de slachtpartij. Met hun cruisertanks en hun Mark VI'en rolden ze de Italiaanse posities op en dreven de Italianen op de vlucht.

Deze slag bij Buq-Buq is interessant omdat de beperkingen van de Mark VI duidelijk aan het licht kwamen: bij een frontale aanval op een goed verdedigde vijandelijke positie hebben ze geen schijn van kans. Bij beweeglijke acties daarentegen kunnen ze door hun snelheid dichtbij de vijand komen om die vervolgens met hun mitrailleurs onder vuur te nemen. Een voorwaarde is dan wel dat de vijand zelf niet over tanks beschikt.

In februari 1941 slaagde generaal O'Connor er bij Beda Fomm in met zijn cruisertanks en lichte tanks een belangrijk deel van het Italiaanse leger te omsingelen. Het succes van deze actie was te danken aan de snelheid van de Britse tanks. Ook daarbij was het



Mk VIB tanks van de 7th Armoured Division



Door het zand, het stof en het intensieve gebruik is goed onderhoud heel belangrijk. Hier is de bestuurder van deze Mk VI bezig de wielen door te smeren.

echter een feit dat het succes afhankelijk was van de cruisertanks, omdat de lichte tanks absoluut niet opgewassen waren tegen de zwaardere bewapende en gepantserde Italiaanse M13 tanks.

Na de acties tegen het Italiaanse leger en de komst van de eerste eenheden van het Duitse Afrika Korps blijft de Mark VI nog enkele maanden in gebruik bij de fronttroepen, doch uitsluitend in een figurantenrol. Na de mislukte Operatie Crusader wordt hij alleen nog maar als trainingsvoertuig gebruikt.



Alles bij elkaar heeft het Britse leger meer dan duizend lichte tanks in gebruik gehad en hun bemanningsleden hebben, ondanks de vaak moeilijke omstandigheden, altijd een bewonderenswaardige moed aan de dag gelegd, geheel in de traditionele stijl van de Britse cavalerie.

De Mark VI is ook gebruikt in Abessinië tegen de Italianen en in Syrië en Libanon tegen de Fransen. Ook heeft hij dienst gedaan bij de verdediging van Malta tegen een eventuele parachutisten-aanval. Ze waren daar in een speciaal aangepast camouflagepatroon geschilderd.



KIJK VOOR ...



MODDER,



MODDER,



**EN NOG EENS
MODDER**

OP PAGINA 21 EN 29.



YPR-765 PRI, EXIT

Op 27 juni j.l. kwam er een eind aan de operationele loopbaan van de YPR765 PRI. Op baan 9 van de Truppenübungsplatz Bergen-Hohne loste Lt kol. b.d. Wilbert de Kruiff, die destijds een grote rol heeft gespeeld bij de invoering van de YPR, het laatste schot met het 25 mm kanon. Daarmee viel het doek voor het eerste echte infanteriegevechtsvoertuig van de Koninklijke Landmacht.

In april 1975 sloot Nederland het eerste contract voor 880 YPR voertuigen, in verschillende uitvoeringen, en in de daarop volgende jaren kwamen daar door middel van kleinere contracten nog eens 419 voertuigen bij. De ontwikkeling was zo'n tien jaar eerder begonnen toen de fabrikant van de M113, de Food Machinery Corporation (FMC) uit San Jose, Californië, begon met de aanpassing van de M113 aan nieuwe van het Amerikaanse leger. In de romp van het personeelscompartiment werden schiet- en waarnemingsopeningen aangebracht, de infanteristen kwamen rug aan rug te zitten in plaats van tegenover elkaar en de vertrouwde 12,7 mm boordmitrailleur maakte plaats voor een 20 mm kanon. Maar dit was pas het begin van een ontwikkeling welke zou resulteren in een vrijwel geheel nieuw voertuig, dat in eerste instantie werd aangeduid als de XM765. Het meest opvallende aan de buitenkant was dat de zijwanden van het personeelscompartiment nog werden afgeschuind om de schietpoorten beter te kunnen gebruiken, maar ook aan de binnenkant zou nog veel worden veranderd.

Het Amerikaanse leger nam het nieuwe voertuig, dat nu werd aangeduid als de M113A1-PI (Product Improved) niet in gebruik, maar voor het Nederlandse leger kwam het precies op het goede moment, want er was een opvolger nodig voor de AMX-13 PRI en daarna de DAF YP-408. In 1974 werden vier beproevingsvoertuigen afgeleverd, die in de V.S. uitgebreid werden getest. Dit leidde weer tot een aantal grote en kleine aanpassingen, waarvan de keuze voor het 25 mm Oerlikon kanon, de verplaatsing van de toren naar rechts en een andere indeling van het interieur de meest opvallende waren. De eerste contracten, voor in totaal 1299 voertuigen, dienden voor de vervanging van de AMX. Het tweede grote contract, d.d. 5 oktober 1982, betrof de aanschaf van nog eens 841 in verschillende uitvoeringen voertuigen voor de vervanging van de YP408.

Bij zijn intrede in het Nederlandse leger kreeg het voertuig zijn definitieve Nederlandse naam: YPR-765. De Y staat voor Nederlandse productie, PR voor pantserrups en 765 was de verwijzing naar het dossiernummer in het eerdere experimentele stadium waarin het voertuig werd afgeleid van de M113. Behalve de onderstellen van de eerste serie, die door FMC werden gemaakt, is de productie geheel door Nederlandse bedrijven uitgevoerd (DAF Special Products, Rijn Schelde Verolme, Rotterdamse Droogdok Maatschappij en Koninklijke Marinebouw de Schelde).



▲ de eerste stap op weg naar een gepantserd infanterie gevechtsvoertuig: de M113A1 Product Improved
▼ XM765, een van de beproevingsvoertuigen



▲ een van de beproevingsvoertuigen, opgesteld voor de Jan van Nassaukazerne in Harderwijk, het toenmalige OCI

In de toptijd, medio jaren '80, had de landmacht 2140 YPR'en in gebruik. Bij de introductie waren er 12 verschillende versies, in een overzicht van de Directie Materieel uit 2006 worden 18 verschillende types genoemd. Het meest gebruikte type is de YPR-765 PRI met 636 stuks. Op de tweede plaats staat de YPR-765 PRAT met 303 exemplaren en "het brons" gaat naar de YPR-765 PRCO C1, waarvan het overzicht in Armamentaria 2008/2009 er 253 aangeeft.



Hij was er in legergroen,



maar later ook camouflleerd.



Soms leuk aangekleed...



en soms lekker smerig.

De uitstroom van de YPR is al een aantal jaren aan de gang. Na de opheffing van het IJzeren Gordijn werd het spoedig duidelijk dat er geen vrees meer hoefde te zijn voor een massale gepantserde aanval vanuit het oosten en dat betekende onder andere dat er geen behoefte meer was aan een grote voorraad mobilisabele voertuigen. Toen er vervolgens vanwege de CVSE overeenkomst tussen de NAVO en het Warschau pact grote aantallen tanks en andere pantservoertuigen moesten verdwijnen had dat ook consequenties voor de YPR.

Dit leidde in de afgelopen vijftien jaar tot de verkoop van vele honderden YPR voertuigen aan voornamelijk landen in het Midden-Oosten. Zo zijn alle PRAT's en een groot aantal 25 mm voertuigen (PRI en PRCO-B) in twee contracten (medio jaren '90 en 2005) aan Egypte verkocht. 25 YPR's werden medio jaren '90 aan Bahrein verkocht, 18 aan Chili en in 2010 gingen 441 YPR's in verschillende uitvoeringen naar Jordanië. Het is dus mogelijk dat de 25 mm voertuigen die eind van dit jaar beschikbaar komen eveneens aan Jordanië zullen worden verkocht, dat inmiddels complete eenheden met de YPR heeft uitgerust, maar daarover bestaat nog geen zekerheid.

De na 2012 bij de KL nog resterende YPR'en (zo'n 350 stuks) zullen uitstromen naarmate de Boxer gaat instromen. Verwacht wordt dat Jordanië ook voor deze voertuigen belangstelling zal hebben.

Het uitstromen omvat natuurlijk meer dan alleen maar de voertuigen op een verzamelplaats neerzetten en vervolgens wachten op een koper. Om ze voor een koper aantrekkelijk te maken moeten ze worden nagezien en opgeknapt. Dat betekent dat versleten onderdelen moeten worden vervangen. Zomogelijk met behulp van de nog resterende reserveonderdelen, of anders met onderdelen die uit andere voertuigen worden gehaald.

Ook de reserveonderdelen die alle gebruikende eenheden nog op voorraad hebben liggen moeten worden geïnventariseerd en op een centrale plaats worden verzameld. Dat zelfde geldt voor instructieboeken en onderwijsmiddelen, want ook die kunnen wellicht worden verkocht. Voorts moet de YPR uit allerlei computerbestanden worden verwijderd want het zou vervelend zijn als er onbewust nog nieuwe onderdelen worden gekocht, terwijl die niet meer of hooguit nog in veel kleinere aantallen nodig zijn.

Kortom, het uitsfasen brengt nog heel wat werk met zich mee.

Een apart punt van aandacht zijn de YPR voertuigen die door onderdelen van andere krijgsmacht worden gebruikt. De marechaussee heeft er een aantal en ook de luchtmacht is sinds enkele jaren YPR gebruiker. Een paar jaar geleden kocht dit krijgsmachtonderdeel er twaalf, die op de vliegbasis Volkel worden gebruikt voor bewakingstaken.

Het onderhoud van deze voertuigen kan nu nog door de landmacht worden uitgevoerd, maar daar zal in de toekomst een andere oplossing voor moeten worden gevonden.



Hij was er met extra pantsering...



en werd ingezet in zware en moeilijke omstandigheden.



Interessant bij de luchtmacht YPR's is dat enkele voertuigen inmiddels rubberen rupsbanden hebben in plaats van de Diehl rupsband met de rubber blokken. De ervaringen met deze nieuwe rupsbanden zijn prima. Ze veroorzaken veel minder trillingen waardoor er bijvoorbeeld minder storingen optreden in de elektronische componenten. De levensduur doet niet onder voor die van de Diehl rupsbanden. Ook, en dat was voor de luchtmacht de belangrijkste reden om op dit type rupsband over te stappen, veroorzaken ze veel minder "foreign objects" doordat ze geen afbrokkelende rubber blokken meer hebben. En dat is heel belangrijk om het risico van schade aan F-16 straalmotoren zoveel mogelijk te beperken.

Bronnen:

- De YPR-765 in de Koninklijke Landmacht, Alfred Staarman, Armamentaria 2008/2009
- Analyse Nederlandse wapenexport 2010, Campagne tegen Wapenhandel

Met dank aan de heer Joost Westerduin, systeemmanager YPR / BvS 10 Viking / Bv 206 voertuigen bij DMO.



Nu is het voorbij, maar onthoud:

"Old soldiers never die, they just fade away"



THE WAR & PEACE GLASS NEGATIVE COLLECTION

Rex en Rod Cadman, de grote organisatoren achter de War & Peace Show, hebben niet alleen in indrukwekkende verzameling WO2 voertuigen, maar ook een grote verzameling glasnegatieven, gemaakt in Kent in de periode 1932 tot 1962. De verzameling is op www.kentphotoarchive.org.uk voor het publiek toegankelijk gemaakt. De voor ons meest interessante foto's staan in de rubriek WW2 1939-45, maar ook die in de andere rubrieken zijn het bekijken waard. Op deze pagina een kleine greep uit deze interessante collectie.



▲ Canadese Chevrolets CMP C15a met nr 12 cabine in het plaatsje Cranbrook, 1944.

◀ Een Valentine tank van de 11e Armoured Division en Canadese Universal Carriers in het centrum van Goudhurst, 1942.



▲ Een Royal Signals AEC (Dorchester) 4x4 gepantserd commandovoertuig van de 8th Armoured Division, 1943.

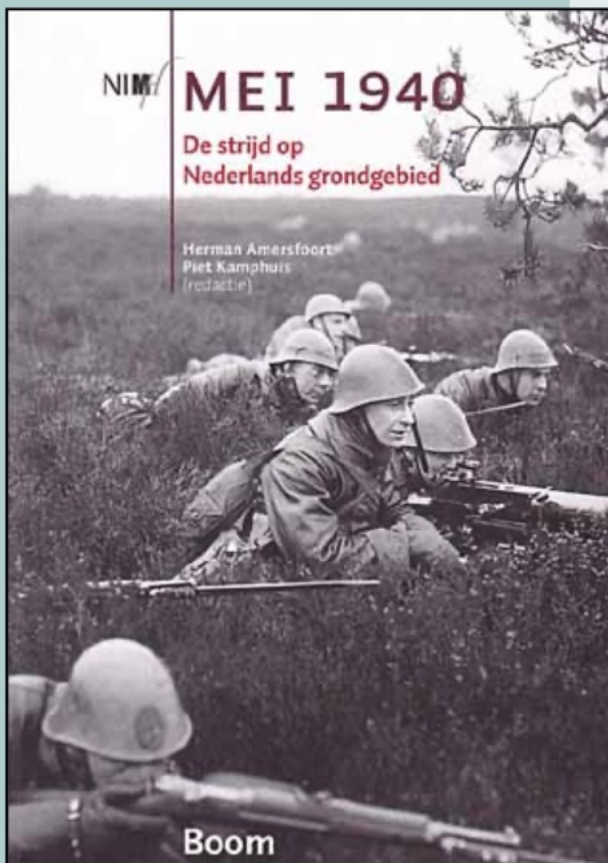
◀ ATS personeel voor een Chevrolet panel van. Somerfield Terrace, London Road, Maidstone.

▼ De bemanning van een Covenanter tank repareert een rupsband.



VRAAG & AANBOD

Jos van Blokland, [redacted]
email [redacted], heeft te koop
de complete jaargangen van DE TANK, vanaf nummer
1 t/m heden. Prijs: € 75,-



Mei 1940 – De strijd op Nederlands grondgebied, vierde herziene druk april 2012

door Herman Amersfoort en Piet Kamphuis (redactie)¹

Woord vooraf

... In het najaar van 2000 spande een veteraan, gesteund door een aantal particuliere en institutionele medestanders, een kort geding aan tegen de twee eindredacteuren en hun broodheer, de minister van Defensie. De rechtbank wees de vordering om bepaalde passages aan hun wensen aan te passen, echter van de hand. De rechtbank vond vrijheid van meningsuiting en historisch-wetenschappelijke onderzoeksvrijheid van groot belang.

Als eindredacteuren hebben we altijd alle kritiek serieus genomen. Waar nodig is aanvullend onderzoek verricht of zelfs, zoals in de kwestie van de schending van het oorlogsrecht, baanbrekend nieuw onderzoek uitgevoerd. ...

Conclusie Grebbeberg, pagina 310

Het Nederlandse leger had op de Grebbeberg een beslissende nederlaag geleden. Wanneer men zich de vraag stelt waarom dit legerkorps, en daarmee het veldleger, de strijd verloor, dan kan daarbij een viertal factoren worden onderscheiden: materiële en fysieke, psychologische, organisatorische en tactische.

Recensie

De telefoonlijnverbindingen werden al bij het eerste de beste Duitse artilleriebombardement op de Grebbeberg verbroken. Klaarblijkelijk waren deze telefoondraden niet of niet diep genoeg ingegraven. Hierdoor wisten de bevelhebber generaal-majoor Harberts en de commandanten niet wat er op de berg gebeurde. Wat erger was, er kon als men onder vuur lag, ook geen artilleriesteun meer worden aangevraagd via ordonnansen daar de verbindingssloopgraven tussen de voorposten, hoofdverdediging, commandoposten en het hoofdkwartier niet waren voorzien en dus niet waren gegraven. Kortom, men was ziende blind en horende doof voor het krijgsgewoel op de berg. Voorts had men vrijwel geen radioverbindingen. Terwijl Philips daarvoor gezorgd zou kunnen hebben? Of raakte de accu leeg! De Nederlandse soldaten worden in het boek als 'minderen' gekwalificeerd. Dat geeft stof tot nadenken over achterhaald gefortificeerd militairgezag, afgezet tegen de wijze van bevelvoering van de Duitsers in de vorm van globale te bereiken opdrachten.



▲ Stellingen in het Hoornwerk
▼ Gietstalen koepelkazemat G2

foto's: www.grebbeberg.nl



De vierde druk van het geruchtmakende boek *Mei 1940 – De strijd op Nederlands grondgebied* geeft uitgebreid en historisch verantwoord de antwoorden op al onze prangende vragen van “waarom ging het toch zo mis”. Het samenwerken der verschillende Duitse wapenen bij de aanval op een zwak punt in Grebbebergverdediging, dat ons parten speelde, was het antwoord van de Duitsers op de verstarde loopgravenoorlog in WO1. Zie ook hiervoor verderop de recensie van het boek *Tactiek om te begrijpen*. Men wilde de verschrikkelijke verliezen in WO1 kostte wat het kost vermijden.

De dikke paperback op glanspapier is in perfect helder Nederlands geschreven en voorzien van bijbehorende foto's, kaarten en organigrammen. Alle belangrijke en de voor ons zeer interessante bevelen en dagboeknotities van de Duitse bevelhebbers worden in het Duits vermeld. Tevens wordt van u verwacht enig Frans machtig te zijn. Zo niet dan is dit geen enkel bezwaar daar de communicatie met de toestormende en energiek vechtende Fransen in Zeeland toen ook al geen succes was. Het boek is echter een aanrader voor wie het naadje van de kous wil weten! Uw eenvoudige recensent wil en kan feitelijk geen oordeel vellen over dit zeer gedegen en toch wel magistrale werk. Hij wil u slechts wijzen op het bestaan ervan. Leest en oordeelt u vooral zelf. Het ontbreken van bijdetijds materieel, gevechtserfaring en een luchtoverwicht zal het veldleger uiteindelijk de das omdoen (verliezen).



Landsverk pantserwagen M.38

De pantserwagens van het Zweedse Landsverk waren in mei 1940 modern bewapend. Het 37 mm kanon was voor die tijd heel zwaar. Normaliter was 20 mm het maximum. Dat zat dus wel snor. Zonder nu direct uitputtend te zijn gezien ons interesse gebied, ook modern waren o.a. de Fokker G1 gevechtsvliegtuigen en het succesvolle 40 mm Bofors luchtdoelgeschut met vele neergeschoten Duitse vliegtuigen.

Het boek is te bestellen via www.uitgeverijboom.nl/boeken/geschiedenis/mei_1940_9789461057020/ Het is ook in het Engels uitgegeven.

Noot 1: de eindredacteuren prof. Dr. Herman Amersfoort en Drs. Piet Kamphuis.



Vergane Glorie

Het kijkboek *Vergane Glorie – Een oefening van het Nederlandse leger in 1937* met onder meer onze modernste Lichte Divisie toen in actie, geeft ons een uitstekend beeld van de operationele toestand het veldleger. Met als hoogtepunt de drijfzak! Mocht u de vele tekst van het boek *Mei 1940 – De strijd op Nederlands grondgebied* teveel van het goede vinden dan biedt *Vergane Glorie* een goed alternatief.

Hier kunt u alle manco's van het veldleger zelf aanschouwen. Het ontbreken van voldoende moderne lichte mitrailleurs, luchtafweer, mortieren, artillerie, gevechtsvliegtuigen, bommenwerpers, radiotoestellen, het volkomen ontbreken van tanks, enz. enz. Wel wordt de Landsverk pantserwagen met zijn grote 37mm kanon hier en daar half verscholen afgebeeld. Absoluut iets voor de kijk liefhebbers van fraaie foto's.



Het boek heeft 42 bladzijden, gedrukt op zware kwaliteit papier en een oblong (langwerpig formaat) van 21 x 28 cm. Het bevat diverse bijna A4 formaat foto's. Bij vrijwel alle foto's is een korte beschrijving opgenomen. De achtergronden van het boek zijn geheel in stijl d.m.v. details van Nederlandse militaire kleding, uitrusting, verslagen

enz. uit die tijd. Voor de diehards is het tevens te bestellen in een luxe uitvoering op hoogglans papier, hierbij komen de foto's nog beter tot hun recht. Zie ook <http://militaria.bekijknu.nl/produkten/vergane-glorie-fotoalbum/126744.html> (tevens voor bestellingen).



Tactiek om te begrijpen 3^e druk²

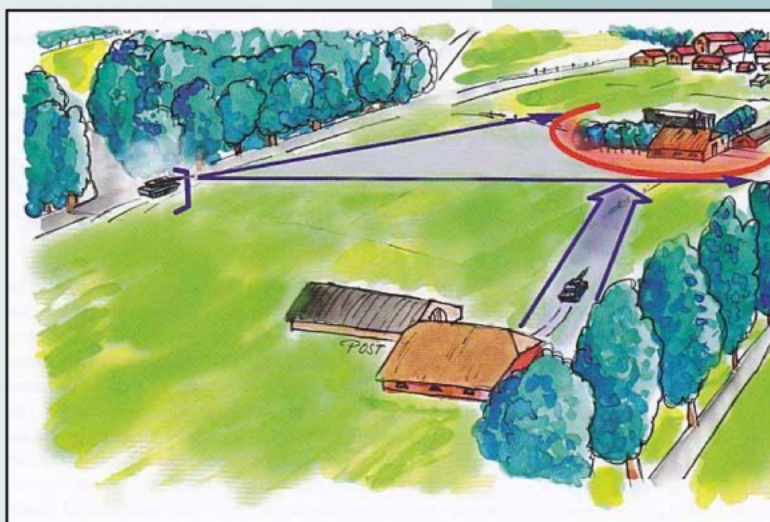
O.P. van Wiggen, Th. Pollaert en E. Jellema.

Het boeiende harde koft album van 64 pagina's met zijn driedimensionale tekeningen leest vlot weg. Het waarom van de complexiteit van het gevecht wordt begrijpelijk weergegeven. De samenwerking tussen de wapenen wordt voor de geïnteresseerde zeer toegankelijk gemaakt.

Doel van de samenwerking is een vuuroverwicht op een zwakke plek in de verdediging van de tegenstander te scheppen waardoor de overwinning op hem behaald kan worden. Tevens wordt onderdrukkingsvuur afgegeven. De commandanten krijgen globale opdrachten en kunnen naar eigen inzicht en afhankelijk van de situatie handelen.

Tankgeneraal Rommel bevond zich zo nodig in de frontlinie bij de manschappen om aan de doorbraak leiding te geven. Zie voor de diverse voorbeelden daarvan de recensie in DE TANK 211, augustus 2011, pag. 12 t/m 15, Mei 1940 – De 18-daagse veldtocht – in woord en beeld.

Hoofdstuk 3 Vuuroverwicht (pagina 17 t/m 19) – Murphy's law of Combat. In september 2006 rijdt een Nederlandse gepantserde infanterie-eenheid in Uruzgan, Afghanistan, in een hinderlaag. Lees en kijk zelf hoe de commandant zich uit deze netelige situatie weet te redden. Een eenmaal verkregen vuuroverwicht dient behouden worden.





Blz.31, figuur 25, het dorp Kommerscheidt, 4 november 1944. Een voorbeeld uit WO2 van het effect van een goede afstemming tussen de grondbeginselen 'vuur en beweging' en het gebruik van een vuurbasis. De partij die de drie tactische principes 'sterker dan de tegenstander', 'vuuroverwicht' en 'vuur en beweging' goed toepast heeft een grote kans het gevecht te winnen. 'Vrijheid van handelen' is het vierde principe.

Links boven zijn vijf Sherman tanks met infanterie in de verdediging. Ze worden aangevallen door vijf Panthers en drie

Panzer IV tanks, die het duel echter verliezen doordat de beloofde infanterie niet tijdig ter plaatse is.

Verder worden twee hoofdstukken gewijd aan: 'de commandant en het terrein' en 'de rol van de commandant'. Het leerboek is bij uitstek geschikt voor sergeant tot generaal. Deze 'Militaire Tactiek voor dummy's' is een kunst op zich. Als het lezen van Sun Tzu, de kunst van het oorlogvoeren misschien te hoog is gegrepen, dan zou u dit boek eens kunnen proberen. Het is ook in het Engels uitgegeven. De prijs bedraagt € 12,50, verzendkosten € 2,60 per boek.

Te bestellen per email: tactiek-om-te-begrijpen@hotmail.com.



Sun Tzu



zijn bamboe boek

Advertentie



Reality in Scale - Your one stop Diorama & Scenery shop!



Miniature Architecture



Figure & Vignette Bases



Resin Diorama Accessories



Printed Diorama Accessories



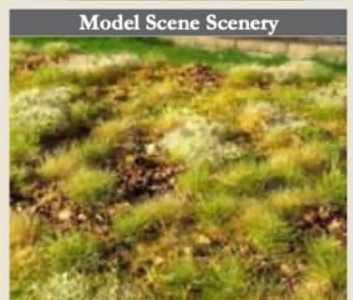
Roads & Sidewalks



Wall & Floor Covering



Greenline Scenery



Model Scene Scenery



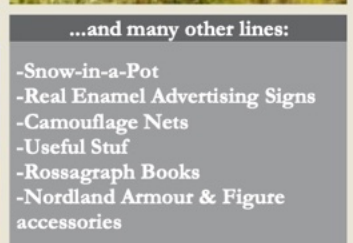
Mud-in-a-Pot



Forest-in-a-Pot



Nature-in-a-Box



...and many other lines:

- Snow-in-a-Pot
- Real Enamel Advertising Signs
- Camouflage Nets
- Useful Stuff
- Rossagraphics Books
- Nordland Armour & Figure accessories

Visit our webshop for all details and ordering - www.realityinscale.com



CATERPILLAR

In de meer dan 100 jaren die zijn verstreken sinds Benjamin Holt in 1886 in Californië begon met het onder zijn eigen naam bouwen van machines voor het binnenhalen van de oogst is het bedrijf Caterpillar uitgegroeid tot een internationaal opererende onderneming. Dat ging natuurlijk niet gemakkelijk. Holt bouwde zijn eerste trekker, een door stoom aangedreven machine op wielen, in 1890. Een groot probleem van deze zware machines was dat ze snel vast kwamen te zitten in zachte grond. En als een machine eenmaal vast zat was het heel moeilijk om hem weer los te krijgen. Holt kwam in 1904 op het idee om de weg met de machine mee te nemen en monteerde met scharnieren aan elkaar verbonden houten platen om de achterwielen van een trekker. Dit was het eerste ontwerp van een rupsband. Feitelijk moet deze machine worden omschreven als een halfrups voertuig, omdat het werd gestuurd met behulp van het voorwiel. Een collega merkte op dat het zich "bewoog als een rups (*caterpillar*)". Die naam bleef hangen en werd uiteindelijk geregistreerd als handelsnaam.



De Amerikaanse militaire autoriteiten hadden al snel oog voor de voordelen van rupsbanden boven gewone wielen en kochten in 1913 een halfrups Caterpillar 75 (▲) en in 1917 had het eerste gemotoriseerde artillerieregiment van het Amerikaanse leger al 30 45pk Caterpillar trekkers in gebruik. Tijdens WO1 werd deze machine door het Britse bedrijf Ruston onder licentie gebouwd. Toen de oorlog in november 1918 eindigde hadden de geallieerden in Frankrijk en België duizenden Caterpillar machines in gebruik, voornamelijk als artillerietrekkers. Veel van deze trekkers waren door het US Ordnance Corps voorzien van een gepantserde cabine om veilig in de frontlinie te kunnen opereren.

In de eerste jaren van zijn zakelijke bestaan ondervond Holt veel concurrentie van Daniel Best. Beide mannen wedijverden voortdurend om betere trekkers en andere landbouwmachines op de markt te brengen voor de zich sterk uitbreidende Amerikaanse landbouwsector. In 1925 besloten beide mannen hun activiteiten te bundelen in een nieuwe onderneming, de Cater-

pillar Tractor Company. In East Peoria, Illinois werd een fabriek gebouwd en in 1927 werd de eerste middelgrote trekker in productie genomen. De naam van de machine, Caterpillar Twenty (►), gaf meteen het vermogen aan; een gewoonte die lang zou standhouden.



Het Amerikaanse leger had ook na afloop van WO1 voortdurend Caterpillar producten gekocht en had daardoor ook, op het eind van de twintiger jaren, een aantal van deze Model Twenty's in gebruik. Uiteindelijk gebruikte het leger de types Twenty, Thirty, Forty, en Sixty. De nog grotere modellen Fifty en Seventy werden wel beproefd, maar niet bruikbaar bevonden. Caterpillar was echter niet de enige leverancier, want soortgelijke trekkers werden ook geleverd door Cletrac (Cleveland), Monarch, Allis-Chalmers en International-Harvester.

In 1931 bracht Caterpillar zijn eerste trekker met een dieselmotor op de markt, de Diesel Sixty. Een jaar later werd de Sixty Five uitgebracht, het laatste model met benzinemotor. Toen deze in 1934 weer uit productie werd genomen had het bedrijf van alle modellen ook uitvoeringen met een veel zuinigere drie, vier of zes cilinder dieselmotor beschikbaar. In 1935 werd ook de aanduiding van de trekkers gewijzigd. Vanaf dat moment werd een eenvoudige nummercode gebruik, vooraf gegaan door de letters "RD". Hierin verwees de "R" mogelijk naar de "New Deal" politiek waarmee president Franklin D Roosevelt de Amerikaanse depressie wilde bestrijden. De "D" betekende natuurlijk dieselaandrijving. De eerste machine die zo werd genoemd was de RD6 middelzware trekker, die in 1935 op de markt werd gebracht en werd aangedreven door een driecilinder D-6600 motor. Binnen iets meer dan een jaar bestond de modellenreeks uit de RD4, RD6, RD7 en RD8. Hier kwam in 1938 de kleinere D2 nog bij, toen de "R" alweer uit de type-aanduiding was verdwenen.

Inmiddels kocht het Amerikaanse leger producten uit het hele aanbod, dus D2, RD4/D4, RD7/D7 en RD8/D8 modellen. Net als tijdens de Eerste Wereldoorlog gebruikt als artillerietrekker, maar ook als trekker voor andere grondverzet middelen en werden ze uitgerust met een dozerblad. Toen Amerika in december 1941 bij de Tweede Wereldoorlog werd betrokken, schakelde het gehele industriële apparaat over op oorlogsproductie. Voor Caterpillar betekende dit dat bijna de gehele productiecapaciteit werd ingezet voor de productie van militair materieel. De vier belangrijkste trekkers die werden gestandaardiseerd voor militair gebruik waren de D4, D6, D7 en D8.



Ze werden door het US Quartermaster Corps aangeduid als "Tractor, Light, M2" (D4), "Tractor, Medium, M1" (D6) en "Tractor, Heavy, M1" (D7 en D8). Soortgelijke machines werden ook geleverd door Allis-Chalmers, Cleveland en International-Harvester en deze werden netzo aangeduid als de Caterpillar producten.

Er waren maar weinig aanpassingen nodig om de trekkers geschikt te maken voor militair gebruik en behalve hun nieuwe kleur (legergroen in plaats van het bekende helder geel) leken ze als twee druppels water op hun civiele soortgenoten.

De kleine **D2** trekkers, hiernaast in de Arena tijdens de War & Peace Show 2012 in Beltring, zijn nauwelijks militair gebruikt. Ze waren te klein en hadden te weinig vermogen om van nut te zijn.

De kleinste gestandaardiseerde trekker was dus de **D4**. Oorspronkelijk was deze op de markt gebracht als vervanger voor de benzine aangedreven Caterpillar Thirty. Hij had een viercilinder D-4400 motor met cilinderinhoud van 5311 cc en een vermogen van 36 tot 41 pk. De trekkracht was 3½ ton. Hij werd gestart met behulp van een kleine benzinemotor. De aan de achterkant geplaatste aandrijfwielen zorgden voor de aandrijving van de 20 inch brede stalen rupsbanden. De versnellingsbak had vijf versnellingen, de maximum snelheid was maar liefst 9 km/uur. De productie begon in 1936, toen de machine nog de RD4 werd genoemd, en duurde tot 1947. De afgebeelde D4 met Birtley model A4 dozeruitrusting is er een van de KL, die deze machines tot in 1975 in gebruik heeft gehad (►).

De volgende in de rij was de middelzware **D6**, vaak voorzien van een aan de voorkant gemonteerde 25 ton lier. Hij had oorspronkelijk de D-6600 zescilinder, 45 pk dieselmotor en 6,4 ton trekkracht. In 1941 werd de D6 opnieuw uitgebracht als de sterkere D6-4R en D6-5R met een 55 pk D-4600 motor. De 18 inch brede rupsbanden werden aangedreven door de achteraan geplaatste aandrijfwielen. De versnellingsbak had vijf versnellingen vooruit en vier achteruit en ook hier was de topsnelheid 9 km/uur. Hij werd in het leger omschreven als "artillerietrekker voor gebruik in zwaar terrein". Hij was vooral populair bij de het US Army Coast Artillery Corps als trekker voor het meestal zware kustgeschut, maar vanzelfsprekend werd hij ook voor het trekken van ander zwaar materieel ingezet.

Caterpillar D6 van het Museum Canadian Allied Forces in Groningen (foto via internet) (►).

De zware **D7** en **D8** waren ontwikkeld voor het verrichten van "algemeen grondverzet" en als trekker voor 155mm en 240mm geschut door zwaar terrein. Beide werden vaak voorzien van een gepantserde cabine zodat ze ook veilig konden worden gebruikt in gebieden waar vijandelijk vuur kon worden verwacht.

De D7 werd in 1938 op de markt gebracht. Hij had een zescilinder D-8800 motor, 13.585 cc cilinderinhoud en een vermogen van 70 tot 80 pk. De 20 inch brede rupsbanden werden aangedreven via een versnellingsbak met vijf versnellingen vooruit en vier achteruit. De maximale trekkracht was 10 ton. De D8, die uit 1935 stamde (oorspronkelijk de RD8) had een zescilinder D-14000 motor met een vermogen van 105 tot 112 pk en een maximum trekkracht van 12,75 ton. Hij had dezelfde 20 inch brede rupsbanden, maar de versnellingsbak had zes versnellingen vooruit en twee achteruit. Beide machines hadden meestal een vooraan gemonteerde Hyster of Gar Wood lier. Een aantal D7's van het Amerikaanse leger was uitgerust met een 6 ton kraan die vóór de





machinist was gemonteerd en waarmee takelwerkzaamheden konden worden uitgevoerd. De kraanlier was aan de achterkant van het voertuig gemonteerd.

De vraag naar de D7 was zo groot dat er ook 1000 zijn gebouwd door de American Car & Foundry, als aanvulling op de productie door Caterpillar zelf.

◀ Een Caterpillar D7 met Le Tourneau dozerinstallatie duwt een achtergebleven Panther tank van de weg.

De hijsinstallatie voor het dozerblad staat tussen het blad en de radiator, waardoor de hijskabel niet over het voertuig heen hoeft te worden geleid.

Caterpillar trekkers zijn door vrijwel alle geallieerde legers gebruikt, inclusief het Amerikaanse Korps Mariniers. Het Russische leger ontving in het kader van de Leen en Pacht Wet meer dan 500 D6 en D7 trekkers en gebruikte ze vooral als artillerietrekkers, naast de trekkers die door de eigen industrie werden gebouwd.

Maar, behalve voor het trekken van zware artillerie door zwaar terrein werden de trekkers ook vaak gebruikt door genietroepen. Aan de voorkant kon een LaPlante-Choate of Le Tourneau dozerblad worden gemonteerd. Dit kon dan worden bediend door middel van de lierkabel dan wel door hydraulische armen die op hun beurt weer werden bediend door middel van een hydraulische pomp die gekoppeld was aan de krukas van de motor. De trekker was ook heel geschikt voor het trekken van zwaar grondverzetmateriaal en bijvoorbeeld bij de aanleg van de Alaska Highway en de Ledo Road waren de D8 rupsdozers van onschatbare waarde. Ook voor het verwijderen van bomen en struikgewas, het egaliseren van het terrein, bij de aanleg van wegen en vliegvelden, de berging van gestrande voertuigen en het opruimen van puin in door het oorlogsgeweld gehavende steden en dorpen waren de D7 en de D8 de aangewezen machines.

Caterpillar trekkers worden tot op de dag van vandaag door militairen gebruikt en vooral de D7 heeft daarbij een uitstekende reputatie opgebouwd. De oorspronkelijke D7 werd in 1955 opgevolgd door de D7C en vervolgens door de D7D, D7E en D7F. De huidige D7G en D7H modellen zijn in de Golf Oorlog en in Bosnië gebruikt. Beide kunnen worden uitgerust met een gepantserde cabine en een vlegelinstallatie voor het ruimen van mijnen, maar ze kunnen ook voor diverse andere werkzaamheden worden aangepast. Het Amerikaanse leger heeft voor het ruimen van mijnen zelfs een op afstand bestuurbare D7G ontwikkeld.

Bronnen:

Digging for Victory, Pat Ware, Classic Military Vehicle, aug. 2009
Caterpillar bulldozers and angledozers in Burma, Classic Military Vehicle, sept. 2002

Crawler Tractors, David H. Ahl, Classic Military Vehicle, mei 2004



▲ Een Caterpillar D8 aan het hoofd van een kolonne 2½ GMC's bij de aanleg van de Alaska Highway

▼ Een gepantserde D7 op de laadklep van een Britse LCT Mk.IV. Deze fabriekspantsering bood de beste bescherming aan de machinist. Op de motorkap en boven de lier aan de achterkant was bergruimte voor uitrustingstukken.



ENGLISH MUD

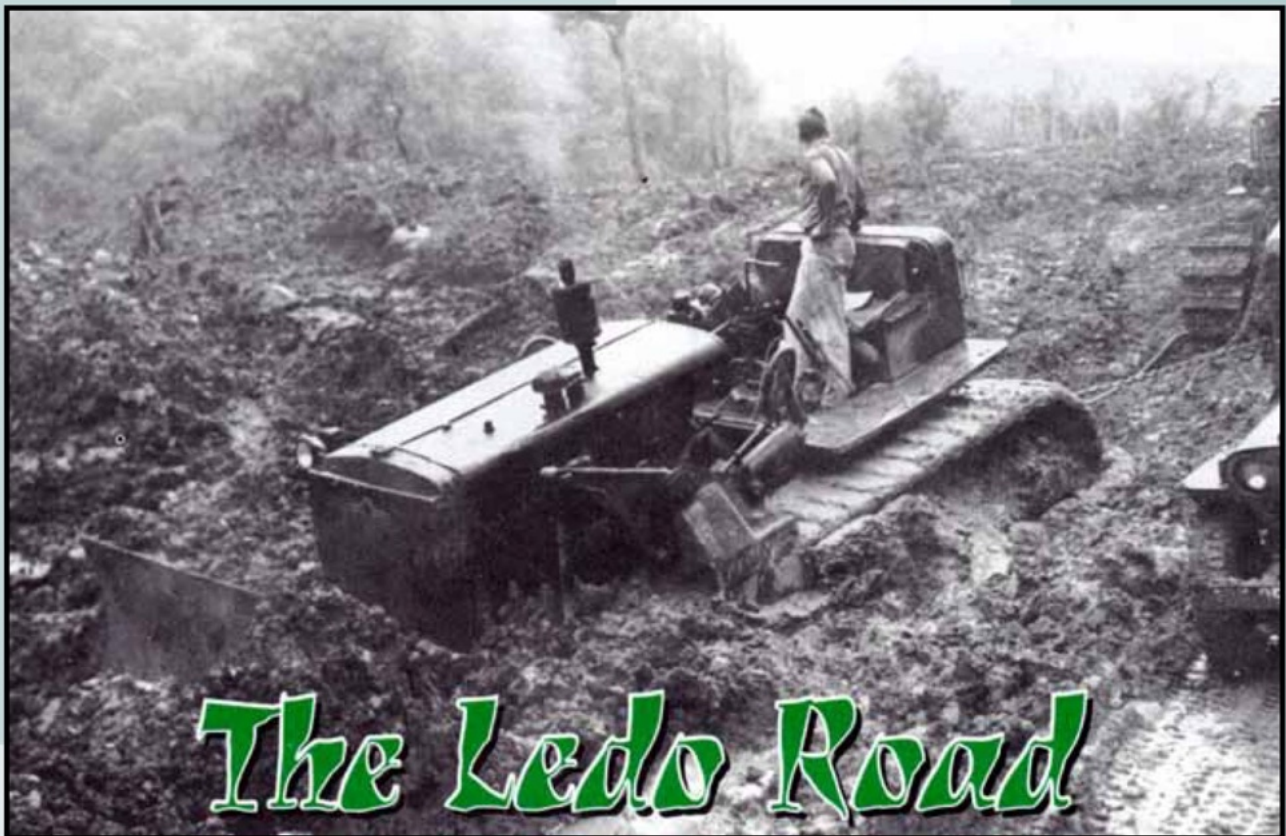


De War & Peace Show 2012 stond, niet helemaal maar toch wel voor een behoorlijk deel, in het teken van MODDER. Het had in de week voordat de show begon veel geregend, waardoor het hele terrein doorweekt was en voor een deel zelfs blank stond toen de eerste deelnemers arriveerden.

De paden op het terrein waren dan ook al snel veranderd in modderbanen en de kruisingen waren modderpoelen geworden waar alleen de sterken nog op eigen kracht doorheen konden komen. Gelukkig heeft het in de week van de show niet meer geregend, waardoor de meeste modder opdroogde en alles uiteindelijk toch nog goed afliep.



The most difficult and expensive road ever built!



Van januari 1943 tot januari 1945 besteedde het Amerikaanse leger meer dan 150 miljoen dollar aan de bouw en het onderhoud van deze bijzondere weg, die voerde van Ledo in de Assam provincie in het noordoosten van India naar de plaats Mong Yu, op de grens tussen Birma en China. Hij voerde door afschuwelijke oerwouden, smalle bergspleten, rivieren, moerassen en zeeën van modder in het noorden van Birma naar de Birmese plaats Bhamo en van daar door naar Mong Yu, aan de grens met China. Het leger legde langs een deel van de weg ook een dubbele pijpleiding aan (een van 4 inch en een van 6 inch). Deze ongelooflijke technische prestatie alsmede de hele militaire operatie en de menselijke inzet worden alleen geëvenaard door de bouw van de Grote Chinese Muur. Het is jammer dat de weg inmiddels in de vergetelheid is geraakt.

Vóór WO2, de Burma Road

In de jaren 20 van de vorige eeuw begonnen de Britten met de bouw van een weg van de plaats Lashio, gelegen aan het eind van de spoorweg uit Rangoon, via Mandalay naar de Chinese grens ten noorden van Mong Yu. Hij

was 1937 klaar en liep zelfs helemaal door tot de plaats Bhamo. De Chinezen van hun kant hadden het muulderpad verbeterd dat van Kunming in westelijke richting door de bergen van de provincie Yunnan leidde. Het was een eenbaansweg waar langs voorraden werden vervoerd naar de Chinezen die Japanse invallers in hun land bestreden.

Waarom de Ledo Road?

Een maand na Pearl Harbor (7 december 1941) begonnen de Japanners hun aanval op het meest zuidelijke deel van Birma. Het Britse leger, dat gesteund werd door de American Volunteer Group (AVG, beter bekend als de Flying Tigers), kon de



Japanse opmars niet tegenhouden. Op 8 maart 1942 gaf Rangoon zich over en daardoor konden de voorraden voor China niet meer via deze haven worden aangevoerd.

Er werd al vrij snel door de U.S. Army Air Forces (USAAF) een luchtbrug opgezet van Assam in India naar Kunming in China. Douglas C-47 Skytrain transportvliegtuigen, later gevolgd door Curtiss C-46 Commandos en weer later door viermotorige vliegtuigen, begonnen een gewaagde pendeldienst tussen deze twee nieuw gebouwde vliegvelden in Assam en Kunming (of Chungking), in die tijd de hoofdstad van China. Maar de capaciteit was niet voldoende voor de enorme hoeveelheden goederen die door de V.S. aan China werden geleverd.

Luitenant generaal Joseph W. Stilwell had de delicate dubelfunctie van zowel stafchef van de Chinese leider Chiang Kai-shek als verantwoordelijke functionaris voor het beheer en het gebruik van de voorraden welke door de V.S. aan China waren geleverd. Sommige Chinese generaals waren meer krijgsheer dan militair en gebruikten de spullen liever voor het veiligstellen hun eigen belangen dan voor de strijd tegen de Japanse troepen. Vanwege zijn zure karakter was Stilwell's bijnaam *Vinegar Joe* (Joe Azijn).



Lt. Gen. Joseph W. "Vinegar Joe" Stilwell

In oktober 1942 besloot generaal Stilwell, daarbij ondersteund door de Britse generaal Archibald Wavell, een weg te bouwen die zou beginnen in Ledo, door het noorden van Birma zou lopen en dan zou aansluiten op de Burma Road. De V.S. namen de verantwoordelijkheid voor de weg op zich, de Britse premier Winston Churchill noemde het project dwaas en overbodig.

1 december 1942, het werk begint.

De plannen werden met grote spoed opgesteld en op 5 november 1942 aan Stilwell voorgelegd. Op 1 december 1942 arriveerde het eerste contingent Amerikaanse genietroepen in Ledo en bouwde daar een basis van waaruit de bouw van de weg zou beginnen. Er werd ook een eenheid Britse Royal Engineers ingezet, maar deze werd eind 1943 teruggetrokken. Het Amerikaanse leger huurde grote aantallen arbeiders van de Britten (Indiase, Nepalese en Sri-Lankese arbeiders van theeplantages), maar ook veel lokale arbeiders. Uiteindelijk zouden 15.000 Amerikanen en 35.000 mannen, vrouwen en

kinderen worden ingezet voor het vellen van bomen, graafwerkzaamheden, het uit de weg ruimen van rotsen, e.d.

Het werk verliep heel moeizaam. Hevige moessonregens spoelden kampementen weg, ondermijnde pas aangelegde stukken weg en veroorzaakte gevaarlijke landverschuivingen. Een groot percentage van de ingezette genietroepen leed aan malaria en andere tropische ziektes.



Op 3 oktober 1943 arriveerde kolonel Lewis A. Pick uit de V.S. om het commando over de bouw van de weg op zich te nemen. Een van zijn eerste daden was het bijeen roepen van zijn staf en te verklaren dat het afgelopen moest zijn met het verkondigen dat de Ledo weg door alle modder, regen en malaria nooit gebouwd kon worden. De Ledo weg werd wel gebouwd, modder, regen en malaria konden de klere krijgen!

Van Ledo naar Shingbuiyang, één jaar om 100 mijl te bouwen

Voortaan werd er 24 uur per dag gebouwd; 's nachts bij het licht van brandende olievaten. Op 3 november 1943, toen Stilwell voor het eerste een bezoek bracht aan de weg, had deze nog maar een lengte van 50 mijl. Beide mannen besloten een jeep pad aan te leggen door de Patkai bergen om zo bij Shingbuiyang te komen. Dit bleek ongeveer 60 mijl te worden in een van de ergste bergoerwouden ter wereld. Een technische en menselijke nachtmerrie voor de Amerikaanse genie. Het werk vorderde met een snelheid van ongeveer één mijl per dag, waarbij de bruggen later werden gebouwd. Op 27 december 1943, vier dagen vóór op het schema, bereikte de voorste Caterpillar bulldozer het gestelde einddoel.



Een dubbele pijplijn en bevoorrading door de lucht, twee noviteiten

In de daarop volgende maanden werden vèrstrekkende vernieuwingen ingevoerd om technische problemen op te lossen. Er werd langs een deel van de weg een dubbele pijplijn aangelegd voor de aanvoer van de brandstof voor al het materieel en de genie bouwde diverse landingsbanen voor lichte vliegtuigen. De bevoorrading door de lucht door C-47 vliegtuigen van de USAAF en de RAF begon met geïmproviseerde methodes en werd spoedig een topprioriteit. De jagers en vrachtvliegtuigen van de U.S. 1st Air Commando Group leverden onschatbare hulp. Ook werden ze ingezet om de Chindit commando's van de beroemde Britse brigadegeneraal Orde Wingate achter de Japanse linies te dropen.

Gepantserde bulldozers

Bij de aanleg van de weg werd steeds het volgende stuk van de geplande route eerst door gevechtstroepen van Japanners gezuiverd. Daarna hakte men met kapmessen een pad door het oerwoud en vervolgens werd dat pad verbreed door een of meer gepantserde bulldozers, bewapend met een of twee machinegeweren. Pas daarna kwamen de wegenbouwers met de rest van het zware materieel in actie, daarbij geassisteerd door de lokale arbeiders. Amerikaanse en Chinese gevechtstroepen beveiligden het gebied door de Japanse troepen aan beide zijden van de weg terug te dringen. Dit voorkwam overigens niet dat verschillende bemanningsleden van bulldozers en genisten door het vuur van achtergebleven sluipschutters gewond raakten of sneuvelden.



Door de combinatie van hitte, hoge vochtigheid in het moessonseizoen, een gebrek aan onderhoud en reserveonderdelen onttaarde het werk vaak in een nachtmerrie. Zelfs de bulldozers liepen vast in de taaie en zuigende modder en het gebeurde zelfs een keer dat een grote D7 in een paar minuten compleet in poel vloeibare modder verdween. Alleen het topje van de uitlaat stak nog boven de modder uit.

Naarmate de Japanse troepen in het noorden van Birma in de loop van 1944 steeds verder werden teruggedrongen vorderde ook de bouw van de Ledo weg. Op 15 december 1944 werd de stad Bhamo heroverd, Namkham volgde, evenals Mu Se op 22

januari 1945. Daarmee was het hele gebied van Japanse troepen gezuiverd en dat betekende dat de bouw van de weg kon worden afgerond.

27 januari 1945, de 1079 mijl lange weg is open voor het verkeer

Vele van de ongeveer 500 bruggen in de hele route naar Kunming moesten nog worden gebouwd, verbouwd of worden afgebouwd, maar ondanks dat werd de weg op 28 januari 1945 officieel in gebruik genomen. Tussen Mong Yu en Wanting werd een officiële ceremonie gehouden ter gelegenheid van het eerste konvooi dat twee weken eerder uit Ledo was vertrokken. Kolonel Lewis Pick, de *Big Boss of the Road Gang*, leidde het konvooi. Als eerbetoon aan zijn vroegere chef staf noemde Chiang Kai-shek de weg de **Stilwell Road**. Deze omvatte het gedeelte van Ledo naar Bhamo, het deel van de Burma Road van Bhamo naar Mong Yu en het Chinese deel van de Burma Road van Mong Yu (in Birma) naar Kunming (in China).



4 februari 1945, het eerste konvooi bereikt de Chinese hoofdstad Kunming. Onder de Chinese letters op het spandoek staat: "Welcome to the first convoy on Stilwell Road"

De stad Lashio viel op 7 maart in handen van de geallieerden, Mandalay op 20 maart en ten slotte Rangoon op 1 mei 1945. Japan capituleerde op 15 augustus 1945, maar de Japanse troepen in Birma tekenden hun overgave pas op 14 september 1945. De Stilwell Road, en met name het gedeelte van Ledo naar Mong Yu, werd slechts tien maanden gebruikt en toen als nutteloos beschouwd. In deze tien maanden werd 34.000 ton goederen van Ledo naar Kunming gebracht. De totale kosten zijn becijferd op 150 miljoen dollar (prijspeil 1945!), maar er zijn daarnaast nog zoveel indirecte en onzichtbare kosten gemaakt dat sommige deskundigen menen dat de werkelijke kosten op ruim 200 miljoen dollar moeten worden gesteld (prijsniveau 1945!)

Bron:

The Ledo Road, the most difficult and expensive road ever built! Alain Henry de Frahan, Army Motors, nr 99, spring 2002.

Foto's: U.S.Army Signal Corps (US NARA).



KODIAK GENIETANK

Tijdens de Landmachtdagen was ook de KODIAK Genietank te bewonderen. Een paar jaar geleden konden we hem ook al "in actie" zien, nu stond hij statisch opgesteld en kon dus van alle kanten rustig worden bekeken. Op deze pagina een foto-impressie van dit indrukwekkende voertuig, waarvan de Koninklijke Landmacht er mogelijk tien gaat aanschaffen.



▲ Pearson Full Width Mine Plough



▲ Flatrack met allesgrijper en betoncrusher

EEN WEEKJE KOPENHAGEN

DOOR: RICHARD POLDERMAN

Denemarken, het land van Hans Christian Andersen, Lego en Carlsberg bier. Maar ook een land met een rijke militaire historie. Denemarken was betrokken bij de Napoleontische oorlogen, de Deens-Duitse oorlogen, WOII, om er maar een paar te noemen. Van al deze oorlogen zijn nog genoeg restanten te vinden. Waar bijvoorbeeld in Nederland een hoop bunkers van de Atlantik wal zijn verdwenen staat of ligt (strandafzetting) in Denemarken het merendeel er nog.

In 2008 ben ik voor het eerst in Denemarken geweest en sindsdien ga ik er elk jaar heen en is het voor mij een favoriet vakantie-land geworden. Ik heb inmiddels al redelijk wat van Denemarken gezien, maar in Kopenhagen was ik nog niet geweest. En daar wilde ik erg graag naar toe, dus vorig jaar een Bed & Breakfast geregeld, op het vliegtuig gestapt en gewapend met fototoestel een weekje genoten van de Deense hoofdstad.

De eerste dag heb ik eerst een paar uur door de winkelstraten gelopen. Ik moest wat tijd overbruggen omdat mijn vlucht erg vroeg aankwam en ik niet nog niet in de B&B terecht kon. Mijn B&B lag op 3 minuten lopen van een metrostation. Ideaal en voor ongeveer 25 euro kan je 72 uur onbeperkt binnen de regio waar ik zat met het openbaar vervoer reizen.

De planning voor de tweede dag: een boekhandel en het Verzetsmuseum, en de tijd die over bleef besteden aan het bezichtigen van het centrum. Volgens bronnen op het internet zou in het noordelijk deel van het centrum een goede boekhandel zitten, met een behoorlijke voorraad tweedehands boeken. Dit zaakje had ik snel gevonden en eenmaal binnen kon ik meteen naar boven waar de tweedehands gedeelte zich zou bevinden. En dat was nogal al wat. Honderden zo niet duizenden boeken, allemaal militair gericht. Geweldig! Hier waren heel wat boeken te vinden die menig modelbouwhart sneller zouden laten kloppen. Ik ben met slechts één boek de deur uitgegaan: een herdruk van een Duits Denkschrift uit 1941 over de Nederlandse verdedigingswerken, vol met illustraties, kaarten en foto's. Een boek dat heel goed in mijn verzameling past.

Vervolgens door naar het Verzetsmuseum, dat een paar honderd meter verder ligt. Een klein museum met een leuke verzameling en voor de deur de enige Deense pantserwagen uit WOII. Over deze pantserwagen ga ik nog een apart stuk schrijven. Het museum is zeker een bezoekje waard. Het geeft een goed beeld van wat er aan verzet in Denemarken heeft plaatsgevonden. Ook hier nog weer twee boeken gekocht. Een over het Deens Verzetsmuseum en de ander over de pantserwagen. Hmm...toekomstig bouwproject?



De pantserwagen van het Deense verzet, mei 1945.



illegale drukpers

Na het Verzetsmuseum had ik tijd genoeg over voor het Deens Legermuseum. Dit is gevestigd in het Arsenaal, wat eigenlijk net zoiets is als het Armamentarium in Delft, waar het Nederlands legermuseum is gevestigd. Hier had ik geluk, maar ook pech. Het geluk was dat dit museum op woensdag gratis te bezoeken is, de pech was dat vanwege verbouwingen alleen de begane grond te bezoeken was. Hier stond alleen een hoop oud en wat modern zwaar geschut en er was een expositie gewijd aan het Deense leger in Afghanistan. Op de verdiepingen stond het uniform / uitrusting gedeelte, wat voor mij weer erg interessant was. Helaas



Het Arsenaal

niet te bezichtigen. Ik moet dus nog maar een keer terug ☺. De expositie over het Deense leger in Afghanistan maakte een hoop goed. Hier waren gedeeltes uit Afghaanse dorpen, landschap en een uitkijkpost nagemaakt en met foto's, uitrusting en een op een IED gelopen terreinwagen werd een goed en interessant beeld gegeven aan de gang van zaken in Afghanistan. 's Avonds moest er voor de inwendige mens worden gezorgd. Ik had op de gok een tentje uitgekozen dat erg goed bleek te zijn, ik heb er drie avonden gegeten.





De expositie over het Deense leger in het Arsenaal:

◀ en ▶: *maquettes en diorama's over de Deense bijdrage in Afghanistan*



◀ *Carden Loyd Patrol Tank op zijn transportwaggen. In het begin van de jaren '30 heeft Denemarken één exemplaar gekocht.*

▶ *een door een IED vernielde terreinwagen (MOWAG Eagle?)*



Op de derde dag heb ik de trein gepakt voor een dagje Zweden. Als ik er dan toch in de buurt ben... Na een kleine tussenstop in Malmö - hier schijnt een modelbouwwinkel te zitten, maar die heb ik niet opgezocht - door naar het noorden, naar Helsingborg. Hier een uurtje of twee rondgelopen om er vervolgens achter te komen dat vijf kilometer verder een bunkermuseum zit. Dit heb ik niet kunnen bezoeken omdat ik nog andere plannen had, maar wellicht iets voor een volgende zomer.



De vierde dag heb ik besteed aan het verder verkennen van het centrum van Kopenhagen en tevens een rondvaart genomen. Nu liggen in de haveningang twee forten. Het luchtafweerfort, waarvan ik wist dat het gesloten was, en Trekroner fort. Volgens de website was dit laatste open, maar dat bleek niet waar te zijn. Dat was erg jammer. Ik had dit fort graag willen bezoeken, al was het alleen al voor het uitzicht waar ik erg benieuwd naar was. De rondvaart was interessant. Ik heb erg mijn best moeten doen om gefocused te blijven op het verhaal dat de mooie Deens

blondine vertelde ☺. Ook heb ik het Kastelet bezocht. Dit is een soort stervormig aardse fort, dat vrij toegankelijk is voor het publiek, maar nog steeds in gebruik is bij het Deense leger. Dit getuige de gewapende wachten die hier rondliepen.

De vijfde dag, zaterdag, was het tijd voor de rommelmarkten. Er waren er drie, maar ik heb me beperkt tot twee en mijn verzameling leuk kunnen aanvullen met een aantal Deense legeremblemen. Ook ben ik op zoek gegaan naar een modelbouwwinkel. Er zitten er twee in Kopenhagen, waarvan één aan de rand van het centrum. Het was letterlijk en figuurlijk zoeken naar de zaak die aan de rand van het centrum ligt. Dit zaakje zit in een kelder van een gebouw. Vanaf de overkant van de straat zag ik hem totaal niet zitten, pas toen ik aan de goede kant van de straat terugliep viel het op.....enigszins. Het was een klein zaakje, maar met een leuk assortiment. Een beetje van alles wat. Zeker de moeite waard.

Ik heb in deze week ook verschillende andere musea en paleizen bezocht en....ik vergeet bijna iets. Elke dag om 12.00 uur vindt in Amaliënborg de wisseling van de paleiswacht plaats. Dit is gewoon leuk om te zien en ben er dan ook twee keer geweest. Maar dat was meer omdat ik de eerste keer net te laat was



Het monument voor de gesneuvelden in de Tweede Wereldoorlog



om de wisseling vanaf het begin te zien. Dan heb je natuurlijk ook nog de kleine zeemeermin. Daar ben ik niet eens geweest, maar heb er wel lol aan gehad. Dat waren twee Chinese vrouwtjes die in een souvenirwinkel een ansichtkaart van de kleine zeemeermin netjes neerzetten en er toen een foto van maakten.....



De laatste dag nog even de brouwerij van Carlsberg bezocht om vervolgens aan de terugreis te beginnen. Als dit artikel is geplaatst ben ik alweer in Denemarken geweest en heb als het goed is ook weer een bezoek gebracht aan Kopenhagen. Echt een geweldige leuke, mooie en levendige stad met een rijk militair verleden. Wat mij betreft een aanrader.

Groeten,
Richard

NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
R.H. de BOER H. HOOGENSTRIJD A. van KESSEL B. SCHUURMAN P. STAM				

Welkom bij TWENOT!

Advertentie

Plastikmodellcenter Niederrhein
Peter Meister
Oststraße 31, 47475
Kamp-Lintfort, Germany
Phone: +49 2842 10131
Mail: Info@Plastikmodellcenter.de

Visit our new Online-Shop:
www.pmc-shop.de

Opening Times:
Tuesday 10.30-13.00 | 14.30-18.00 | 20.00-22.30
Thursday 10.30-13.00 | 14.30-18.00 | 20.00-22.30
Friday 10.30-13.00 | 14.30-18.00
Saturday 10.30-16.00

Plastikmodellcenter Niederrhein

Scale Models • Slotracing • Table-Top Games

400m² Hobby-Center ~ more than 40 Modelbrands ~ 10 years of Experience

Explore a broad range of Military Scale Models and everything a Model-Builder needs: Paints, Brushes, Glue, Airbrush and all kinds of helpful Tools

NEW: Vallejo quality acrylic Colors, Pigments and Tank Ace Sets!

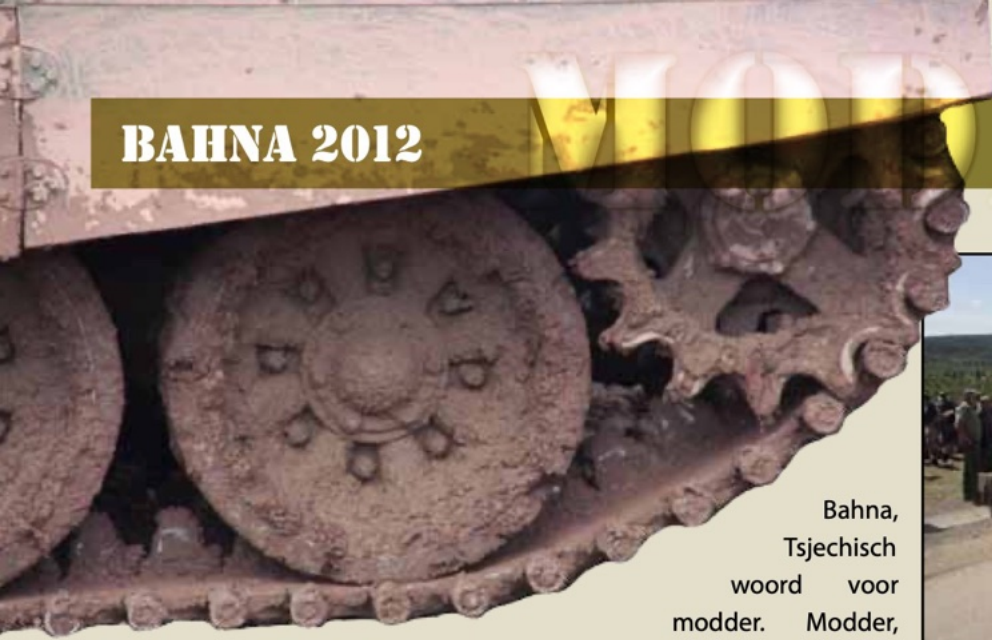


Your Hobby is our Mission!

www.Plastikmodellcenter.de

Visit the Hobby-Center Plastikmodellcenter Niederrhein in Germany near the Dutch border via A73/A77/A57 from Nijmegen (1h) and A40/A57 from Venlo (30min)!





Bahna,
Tsjechisch
woord voor
modder. Modder,
modder en nog eens



Tatra 148 brandweer, uitgerust met speciale sproei-installatie voor het nathouden van de arena.

modder. En dat op zo'n mooie zomerse dag in juni. Hoe doe je zo'n naam eer aan bij een minimale temperatuur van 27 graden? Heel simpel: HEEL ... VEEL ... SPROEIE!

Het is wel een heel mooi gezicht als je 1:1 voertuigen, vol gas, door de blubber ziet crossen.

Dat is dan ook helemaal het uitgangspunt geweest van de organisatie van Bahna. Ooit begonnen als een vriendenclubje met voertuigverzamelaars die gewoon een weekendje wilden rondrijden. In het verleden was het evenement groter doordat tientallen landen vertegenwoordigd waren. Dat is inmiddels helaas flink uitgedund. Inmiddels bezoeken alleen nog het Amerikaanse, Duitse, Poolse en Tsjechische leger het evenement. Dat mag de pret echter



▲ 2S7 Pion - 203mm SPH.



niet drukken, er is genoeg te zien. Uit alle musea en militaire depots in Tsjechië worden voertuigen op diepladers gezet en verscheept naar een terrein nabij Pilsen.

Gevieren (Jan-Willem de Boer, Marc Tempels, Peter Vierhout en ik) komen we aan bij een weiland waar we kunnen parkeren. JW is er al eerder geweest en hij wijst de weg. Na een half uurtje wandelen door de bossen komen we aan bij een open veld waar alle voertuigen al klaar staan voor de eerste parade door de 'arena'. Het is druk en bij die parade zien we vooral veel ruggen. We besluiten eerst maar eens het hele terrein te gaan verkennen. Er is veel te doen, vooral voor kinderen. Overal zijn air-soft-wapens, dumpartikelen en legerkleding te koop. En, zoals dat hoort in Tsjechië, er staan overal eet- en biertentjes. Gezellig! Verspreid over het terrein staan verschillende voertuigen en elke keer moet je aan de kant voor langsrijdende wielen zoals Kübel- en Schwimmwagens, Jeeps, Kevers en een verdwaalde T72.

▼► De speciale Defender rijdt vol gas door de modder. Vooral de inzittenden hebben daar last van. De Landrover deert het niet zo.





▼ Een 122mm, 2S1 Gvozdika.
"Lekker de hele dag in de zon
rondhangen."

Tussen al de mensen verschijnt op een gegeven moment zelfs een 2S7 Pion op. Deze enorme
houwitser kwam later die dag zelfs nog in actie in de arena. Het is al een imponerend voertuig,
laat staan als het op 2 meter afstand voorbij komt scheuren. Ook de Amerikaanse Stryker en
Hummer gaven een goede show weg. Nou houden die Amerikanen wel van een beetje
show, maar ik heb nooit geweten dat een Stryker kon vliegen! Na de show konden de



◀▲ Het blijven cowboys die Amerikanen.

voertuigen van dichtbij worden bekeken en bleek
maar weer waarom het evenement 'Modder' heet.

Achterop het terrein stond het Tsjechische leger uitgesteld. Opvallend daarbij een
SA-9 batterij, een Defender van de Special Forces, verschillende Tatra's en een 'raar'
mijnvoertuig. Ze hebben best mooie dingen.



▲ Eén van de T72's van het Tsjechische Legermuseum in
Rokycany (bij Pilsen).

▼► De T72-M4CZ met het DYNA ERA-pakket rijdt met een
flinke aanloop door de waterbak. Een aantal toeschouwers
moest hierna ook zelf door de wasstraat.

Later die middag
verzamen we ons op de afgesproken plek
waar we onder het genot van een Gambrinus
de afgelopen uurtjes doornemen. Op dat
moment zien we, onder luid gerommel, een
T72 en een BMP de arena inrijden. Omdat er inmiddels
al redelijk wat open plekken ontstonden aan de hekken,
stonden we snel vooraan. WOW! Je kunt aan de foto's
wel zien dat we erg goed stonden. Vlak voor ons was een
grote kuil (metertje of anderhalf diep) waar vooral de BMP
wel in leek te verdwijnen. En die reed toch eigenlijk al vol
gas om überhaupt aan de andere kant weer boven te komen. Ook een
T72 wordt , al rijdt ook hij vol gas, niet
tegengehouden door dit obstakel.





Daarna gaf het Tsjechische leger een demonstratie met de nieuwe Defender en de Pandur (zie voorkant en meer foto's in DE TANK nr. 205). Daarbij viel vooral op dat de mannen in de Defender ietwat smeriger werden dan die in de Pandur. Het is gaaf om te zien dat de achtwielige Pandur zonder moeite op topsnelheid door het terrein kan.

▼ De Bozena 5. Een op afstand bestuurbaar mijnen-ruim-voertuig. Door Tsjechië in 2011 (april-augustus) succesvol ingezet in Jordanië om mijnvelden te ruimen.



▲ Van links naar rechts opgesteld: De Iveco LMV, 4x Pandur II (laatste is de nieuwe ambulance), een T72 en BMP, nog net te zien een Stryker en een Hummer.



▲▼ Een Pkfw.38T komt terug van zijn demonstratie in de arena gevolgd door uitgeputte "Russische" soldaten. Net echt!



De hele dag door werden we steeds bezocht door drie helikopters. Ze waren daarbij niet te missen want ze kwamen behoorlijk laag overvliegen. Ook in de arena werden vervolgens diverse draaiingen en manoeuvres uitgevoerd. Allemaal erg gaaf om te zien. Bij aanvang van onze terugtocht naar het hotel kwamen we langs het veldje waar ze opgesteld stonden. Daar konden we dichtbij kijken en ze zelf aanraken. Daar hebben we enige tijd gewacht omdat ze weldra zouden opstijgen voor de vlucht terug naar de thuisbasis. Voordat dat gebeurde werden we door de 'bewaking' een metertje of 50 uit de buurt gezet. Dat was geen overbodige luxe. Ik denk dat ik nu nog zand in de brillenglazen heb zitten. Wat een geweld als die dingen opstijgen.



▲ De 2S7 komt met donderend geweld langsschuren. Let op de "gevarendriehoek" voor op de loop.



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES



Kijk voor alle nieuwe
modelbouwmagazines altijd eerst op
www.scale-world.nl



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl