

DE TANK

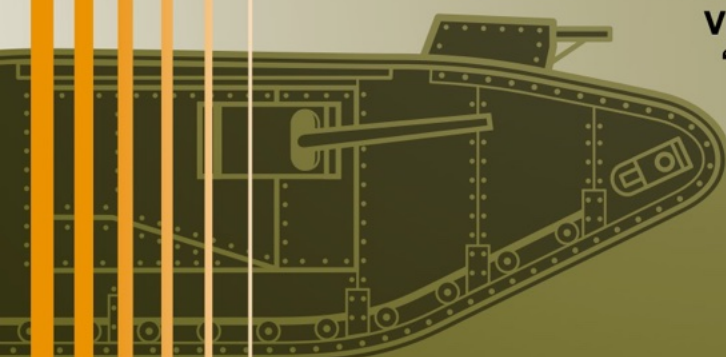
Augustus 2013

nr. 223



Armoured Command Vehicle "Dorchester"
Vickers in Nederland-Indië, Santa Fé
'Sporen naar het front', Bedford QL
Diorama 'Bloedbeek'

IN DEZE
UITGAVE



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]

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-commerciele 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.

Noord-West

Jan van Veen, [REDACTED]

Noord-Oost

Wim Oldekamp, [REDACTED]

Midden

Peter Vierhout, [REDACTED]

Zuid-West

Johan Bijl, [REDACTED]

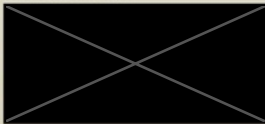
Zuid-Oost

Bas Slaats, [REDACTED]

Jan Willem Stokkers



Jan van Veen



Kees Blijleven

**ERELEDEN**

Rob Evers

Jan van Veen

Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

INTERNET

www.twenot.nl

E-MAIL

twenot@twenot.nl

FACEBOOK

www.facebook.com/#!/TWENOT

ISSN

1382-8991

FOTO'S OMSLAG

grote foto: YPR met dozerblad van de Koninklijke Marechaussee.

kleine foto links: Armoured Command Vehicle "Dorchester". (zie pagina 10)

kleine foto rechts: Bedford QLD tijdens de festiviteiten in Normandië, 2009. In de achtergrond een 4x2, Chevrolet 4403 die toen vanuit Australië met de boot naar Istanboel was komen varen om vervolgens hel emaal naar Normandië te rijden.

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Agenda	4
Verenigingsnieuws	4, 9
Terugblik Overloon, 23 juni 2013	17

6

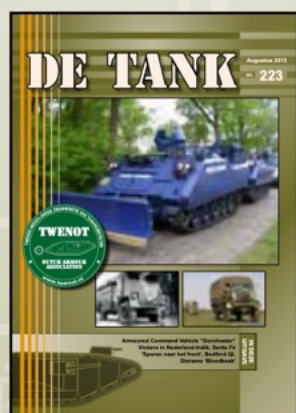
Bedford QL

10

Command Vehicle "Dorchester"

16

Santa Fé

**18**

Vickers Carden Loyd in Nederlands-Indië

26

'Bloedbeek'

30

Sporen naar het front

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

Raar, bijzonder en apart of toch normaal?

De vakantie zit er weer aan te komen en daar mee natuurlijk de reisjes naar het binnen- en buitenland met wellicht het bezoek aan verschillende musea. En als het van moeder de vrouw of vriendin mag, misschien zelfs een bezoek aan een militair museum.

Schrijf eens een stukje over het bezoek aan een dergelijk museum zoals in het verleden al meerdere leden hebben gedaan. Of maak anders eens een soort fotoverslag; dat moet tegenwoordig met de digitale camera's helemaal geen probleem meer zijn. Een fotoverslag of een verslag met foto's (!) spreekt natuurlijk meer aan dan alleen een stukje droge tekst. De voorkeur heeft een verslag van een niet algemeen bekend



(▲) Rokycany en de opstelling van de M113 C&V

museum of een bijzondere

verzameling voertuigen. Alleen (bijzondere) foto's mag natuurlijk ook. Maar een gelijke oproep heb ik vorig jaar rond deze tijd ook gedaan. De respons was niet echt bemoedigend, want nagenoeg gelijk aan nul (0). Misschien dit jaar beter.

Zelf trap ik dan maar weer eens af met een niet alledaagse foto van een Nederlandse M113 C&V in een Tsjechisch museum(pje). Deze M113 C&V staat in Rokycany, een plaatsje ten oosten van Plzen. Hij is in zoverre bijzonder dat je dit voertuig niet daar verwacht. Bovendien is men daar wat aan het knutselen geslagen, wat niet bepaald een positief resultaat heeft opgeleverd. Uit het verleden ken ik dit voertuig (op deze locatie) als een exemplaar waarop schietproeven zijn gedaan met klein kaliber munitie. Maar verder was dit voertuig nog redelijk in zijn originele staat. Nu heeft men de gaten met stopverf (?) dicht geplamuurd en een soort 3 kleuren NATO camouflage aangebracht. Het missende 25mm kanon is vervangen door een Russisch achtige uitvoering (14,5 mm KVPT of iets dergelijks). Er is ook nog iets te zien van UN / SFOR markeringen. Compleet fout dus voor dit voertuig, maar wel bijzonder om te zien. Zo zie je dat je museumvoertuigen ook niet altijd kunt vertrouwen en blindelings als referentie moet gebruiken. Op dit soort foto's zitten we te wachten, dus laat maar komen!!



(◀) De toestand in 2005

(▶▼) en in 2013, na de "restauratie"



AGENDA

1 september	Open Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk	26 oktober	Euro Scale Modelling, IPMS Nederland, Nieuwegein
7 september	International Small Scale Covention (ISSC), Heiden (D)	17 november	3° TWENOT bijeenkomst, Joure (Fr)
7 september	Regiobijeenkomst Noordoost, Ureterp	23 november	Artevelde Challenge in Deinze (B)
8 september	KMK Scale World, Mol (B)	2014	
8 september	Modelbouwhappening in Westerendebad (B)	22 & 23 februari	Modelbouwshow in Goes
21 & 22 sept.	Euro Militaire, Folkestone (GB)	29 & 30 maart	Euro Model Expo in Heiden (D)
5 & 6 oktober	Mega Hobbyfestival in Rotterdam (AHOY)	9 t/m 13 april	InterModellbau in Dortmund (D)
13 oktober	Scale Model Challenge, Veldhoven	12 & 13 april	MosonShow in Mosonmagyaróvár (H)
		7 & 6 juni	Int. Sonderausstellung Militärmodellbau in Munster (D)

VERENIGINGSNIEUWS

Regio Zuidoost

Nu de zomer eindelijk van start is gegaan en de tassen voor de vakantie klaar staan om ingepakt te worden, voelt het vreemd om een stukje over tank gerelateerde modelbouw te schrijven. Bij bouwgroep Goirle is de vakantiebouwstop al ingezet en ook bij SMF is het aantal afwezigen significant. Thuis op de bouwzolder stijgt de temperatuur tot waardes die bij een spuitgietmatrijs horen en is de verf al droog voordat het überhaupt op een penseel dan wel per airbrush is aangebracht. Na

het schitterende Santa Fé event is het ook qua beursbezoeken even rustig tot het geweld in september weer losbarst met de bekende grote beurzen bij KMK, Euro Militaire & IMPS in Nieuwegein. Achter de schermen wordt de SMF tourbus weer gereviseerd om een met flink aantal mensen overal present te zijn. En laten we vooral niet onze eigen beurs SMC te Veldhoven niet vergeten. Een ieder die onze site bezoekt of de stukjes van Robert op het TWENOT forum dan wel facebook leest, weet intussen dat dit spektakel wederom grootser wordt en de verwachtingen zijn dan ook dat dit een onvergetelijk gebeuren gaat worden.

Van een hele andere orde, maar waar ik ook grote verwachtingen van heb, is het uitkomen van de langverwachte opvolger van "Brabant bevrijd", namelijk "Autumn Gale (Herbststurm)". Hierin worden onder andere de wetenswaardigheden van schwere Heeres Panzerjäger-Abteilung 559, Kampfgruppe Chill en de Duitse wederopstanding in 1944 beschreven. Volgens de schrijvers zelf: "De titel is een mondvoll, maar dat kan ook van het boek worden gezegd. Met 550 bladzijden (full colour) kan het met recht een imposante studie worden genoemd die is gebaseerd op geallieerde, Duitse en Nederlandse bronnen, waarvan vele nog nooit eerder zijn gebruikt". De tekst is van Jack Didden, lay-out en illustraties zijn van Maarten Swarts.

Ik heb de eer gehad een preview hiervan te mogen bekijken en ben zeer onder de indruk!

Bas Slaats

Regiocoördinator

Regio Noordoost

Net vakantie gekregen, bezig met voorbereidingen voor de trip naar Frankrijk, krijg je een mailtje van de redacteur van DE TANK: "mag ik nog wat kopij?" Gelukkig hoefde hij niet te veel want er stonden een paar grote artikelen op stapel. Dus de vakantie voorbereidingen maar even onderbroken.

Dax Magic Webshop

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



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

Dax Magic
H.I. Ambacht

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


VALLEJO.NL


MIGPRODUCTIONS.NL



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.nlwww.airbrush-services-almere.nl**Dé airbrush specialist in Nederland.**

Het is eindelijk zomer en dan staat modelbouw bij de meesten op een laag pitje. Natuurlijk waren we in Overloon (beide mooie zonnige dagen, al was ik blij dat we de 2^e dag binnen stonden). Weer vele bekenden gezien en goed dat we nu eens bij Santa Fé stonden en niet bij Militracks. Verandering van spijs doet eten, toch?

Ook waren we in Onna, huh Onna? Ja een piepklein dorpje bij Steenwijk. Samen met de IPMS komen we daar één keer per jaar bij elkaar om te plakken, te kletsen, te (ver-)kopen, etc. Net een soort Ureterp. Alleen in Onna zie ik volgend jaar graag wat meer TWENOT, om de vleugels wat te compenseren. Maar gezellig was het wel. De bouwavond in Joure was ook weer mudjevol en in Grunn en Medemblik gaan ze ook lekker door. In september heeft Joure vakantie.

Alvast voor na de vakantie: Medemblik bouwt weer op 17 – 8, het weekend van 31-8 / 1-9 kan druk worden voor wie op zaterdag gaat kijken bij de 'Start' bij het Crashmuseum nabij Aalsmeerderbrug en op zondag in Fort Veldhuis, twee evenementen welke op de site van de IPMS nader staan toegelicht. Wel aanraders! Een week later, op 7 september zien we elkaar weer in Ureterp, graag vakantiekiekjes en aankopen meenemen.

Ik hoop dat jullie een prettige vakantie hebben gehad en voor wie nog gaat: prettige vakantie!

uw regiocoördinator,
Wim Oldekamp

GOED NIEUWS!

Tegenwoordig krijg je als TWENOT lid 7½ % korting op je aankopen bij Modellbau König!!

Bovendien hoeft je bij bestellingen vanaf € 150 géén verzendkosten te betalen.

www.modellbau-koenig.de**Bouwgroep Breda**

Helaas in de vorige editie van DE TANK geen overzicht van Bouwgroep Breda, maar dat halen we in deze editie dubbel en dwars in.

Bouwavond 6 april 2013. Deze avond waren we met acht personen aanwezig om te bouwen. Er kwamen diverse modellen op tafel waar druk aan werd gewerkt. Het bouwen werd even onderbroken door een striptease act voor iemand's vrijgezellenparty. Ook wel eens aardig! We kunnen terugkijken op een gezellige avond vol plakplezier!

Bouwavond 4 mei 2013. Op deze speciale avond i.v.m. dodenherdenking waren we met een klein gezelschap bijeen gekomen om te gaan bouwen. Er waren twee gastbouwers om een keer een bouwavond mee te maken. Wij hopen deze heren in de toekomst wederom te mogen begroeten. Verder is er heel de avond gezellig gebouwd en overlegd over de komende beurzen en tripsjes.



MODELBOUW

**DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND**

GESPECIALISEERD IN MILITAIRE VOERTUIGEN
* ACADEMY * IBG * TRUMPETER * VALLEJO

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



Eind februari 2013 deelde de Poolse modelbouwfabrikant IBG mee de eerste in een serie modellen van de Bedford QL op de markt te gaan brengen, althans volgens de site van Perth Military Modelling en andere informatie over de *Nürnberg Toy Fair 2013*.

Dit was voor mij de aanleiding een stukje te schrijven over de meest gebouwde Britse 3 tonner, 4 x 4, uit de periode van de Tweede Wereldoorlog. Eerst een stukje geschiedenis en daarna iets over de verschenen modellen.

Historie

Van de tijdens WO2 in Engeland gebouwde 3-tonners **4x4**, was de Bedford QL met 52.520 exemplaren verreweg de meest geproduceerde. Ook de Austin K5, Fordson WOT6 en Crossley Q waren voorbeelden van deze 3-tonners, naast nog enkele andere minder bekende producenten. De meest gebouwde 3 tonner was de Bedford OY serie **4x2**, waarvan ruim 72.000 exemplaren zijn gebouwd. Het Engelse bedrijf Bedford was een dochteronderneming van het Amerikaanse concern Vauxhall. In de jaren dertig van de vorige eeuw begon Bedford met het zelfstandig ontwikkelen van vrachtwagens.



De Bedford QLD, de basisuitvoering (◀), had een frontstuurcabine. Dit was een gesloten cabine, een 'hard-top'. Een aantal exemplaren, gebouwd om in de Noord-Afrika campagne het 6 pponder kanon te vervoeren, was uitgerust met een open cabine. In de loop van de oorlog werden enkele van deze modellen omgebouwd tot een voertuig met laadbak en ingezet in de opmars in Noordwest Europa, na de invasie in Normandië. Van de QLD uitvoering zijn ongeveer 25.700 exemplaren gebouwd, ofwel de helft van het totaal.

Constructie

De QL had een 6-cilinder benzinemotor met een inhoud van 3,5 liter en een vermogen van 72 pk bij 3.000 toeren per minuut. Het voertuig had standaard alleen aandrijving op de achterwielen (4 x 2), maar in terrein konden de voorwielen worden bijgeschakeld (4 x 4). Dit had als belangrijk voordeel

dat er minder slijtage van de banden en de versnellingsbak optrad. Het laadgedeelte had een metalen vloer en kon worden afgeschermd met een canvas dak. De twee brandstoftanks hadden een totale capaciteit van 127 liter. Het reservewiel en de brandstoftanks waren direct achter de bestuurderscabine geplaatst.

De Bedford QL werd gebouwd vanaf februari 1941. Het basismodel, de QLD, vormde het uitgangspunt voor verschillende andere uitvoeringen, waarvan de meest bekende zijn:

- Bedford QLB - een trekker voor het 40mm Bofors luchtafweerschut. Het laadgedeelte bood ruimte voor de bemanning van zeven personen, 96 stuks munitie, een reserveloop en verdere uitrusting. Het voertuig was uitgerust met een lier om bij het plaatsen van het geschut te helpen;
- Bedford QLC - dit voertuig werd afgeleverd met alleen een bestuurderscabine; de laadruimte was open en kon naar behoefte vrij worden ingedeeld. Eén van de toepassingen was als trekker van een 5-tons aanhangwagen. De aanhangwagen kreeg een vast bevestigingspunt precies boven de achterwielen; de achtervering werd hiervoor verstevigd. De remmen werden ook verbeterd vanwege de extra 3 ton lading ten opzichte van de standaard QLD. Van de trek-



kerversie werd de wielbasis niet ingekort, door deze opstelling bleef een grote ruimte over tussen de bestuurderscabine en de aanhangwagen. Deze ruimte werd opgevuld met een laadkist met een laadvermogen van 1 ton. De totale laadcapaciteit werd hiermee verhoogd tot zes ton en het totaal gewicht van de combinatie kwam uit op circa 11 ton;

- Bedford QLR - deze versie had een cabine voor radioverkeer op de plaats van de laadvloer. Deze cabine kon voor andere doeleinden worden aangepast zoals mobiel kantoor, keuken, etc.;
- Bedford QLT - dit was een verlengde versie van de QLD, voor het vervoer van manschappen. Het voertuig bood plaats aan 29 soldaten. Om de laadruimte te verlengen werden de benzinetank en het reservewiel onder het chassis geplaatst;
- Bedford QLW - een kipper met lier. Dit voertuig kwam pas in 1945 in productie en was in feite een variant van de QLB.



Bedford QRL

besparen. Het is nooit in productie gebracht.

Verder zijn er nog brandweer- en tankwagens gemaakt. Een heel speciale versie van de QL was de *Cockatrice*, een licht gepantserde Bedford QL met vlammenwerper (▼). De eerste voertuigen kwamen in 1941 in gebruik; ze werden vooral ingezet bij de beveiliging van vliegvelden. Naast de vlammenwerper, met een bereik van bijna 100 meter, was de *Cockatrice* uitgerust met twee lichte machinegeweren.

Er zijn slechts 60 exemplaren van gebouwd.



Eén testexemplaar van de QLD was uitgevoerd als half-track met een verkort achterstel van de brencarrier. Dit om rubberbanden te

Het Britse leger heeft de QLD vooral gebruikt als vrachtwagen voor algemeen gebruik. In de strijd in Noord-Afrika is het voertuig uitgerust geweest met een 6-ponder anti-tankkanon. Een aantal exemplaren is door de Britse luchtmacht, de RAF, gebruikt als brandstoftankauto.

De Bedford QLT is ook gebruikt door de Nederlandse Prinses Irene Brigade en na de oorlog heeft de KL een aantal QLR's in gebruik gehad. De QL is ook in diverse uitvoeringen gebruikt door het Deense leger na 1945. In het kader van de steun aan de Sovjet-Unie zijn er in 1942 ca 1.100 exemplaren aan dat land geleverd. Bij een aantal leden van de vereniging KTR (Keep Them Rolling) en in diverse musea zijn nog verschillende exemplaren in schaal 1 op 1 te bewonderen.

De modellen

Het onder modelbouwers meest bekende model in de schaal 1/35 is die van Italeri, de nummers 241 en 6474, in de soft-top uitvoering met of zonder het 6-ponder geschut. Revell heeft dit model ook uitgebracht. Het is van oorsprong een model dat is uitgebracht door Peerless-Max, Tomy en het is in 1976-1977 ook onder het Airfix label verschenen, samen met meer voertuigen uit de 1/35 Peerless serie. Later verscheen er van Airfix in de schaal 1/76 de Refuelling Set RAF tankvoertuigen, de duo-set



van de Bedford QL en de AEC Matador.

In 2008 verscheen vrij onverwacht van de Poolse fabrikant IBG een serie van 5 QL varianten op de schaal 1/72. Kort daarop verscheen er van Airfix een duoset 1/76 van de QLD en QLT. Voor de ombouwliefebbers zijn er de resin conversiesets van Resicast en Accurate Armor verschenen. Van Tonda is er een vacuüm ombouwversie op de markt gekomen waarmee voor het basis Italeri model een gesloten cabine kan worden gebouwd.



Naast de plastic modellen heeft in het verre verleden ook Dinky Toys een Bedford QL uitgebracht. De firma Hobbymaster heeft de QL tanker op 1/72 uitgebracht in een metalen versie als een gift-set.

De verschijning van de IBG modellen was voor mij de aanleiding om een aantal conversiemodellen te bouwen met als uitgangspunt de Italeri kit. Ik heb acht uitvoeringen gebouwd en gebruikte daar de mallen van de IBG 1/72 kit voor. De onderdelen die ik nodig had kopieerde ik via mijn scanner en vergrootte ze zodanig dat ik een print kreeg, schaal 1/35. Dit is een factor $72/35 \times 100\% = 205\%$. Deze print gebruikte ik dan om de juiste maten te bepalen voor de diverse ombouwversies. Zo heb ik m.b.v. de 1/72 IBG modellen zeven varianten op de Italeri kit gebouwd. Dit m.b.v. polystyreenplaat en Evergreen materiaal, alsmede diverse voorbeelden van internet. Naast de basisuitvoering van Italeri, de Gun-portee, heb ik twee QLD hard-tops, QLB, QLT, QLR en tankuitvoering gebouwd. Zie de foto's. Ik had kunnen wachten tot er een fabrikant zou zijn die een 1/35 exemplaar uit zou brengen, maar ja dat weet je maar nooit. Ik had gehoopt dat Italeri met als uitgangspunt hun kit 241, hier een begin mee zou maken. Nee dus. Mogelijk was het ook iets voor Bronco geweest nu die helemaal op de Engelse koers zit.



QLD



QLD-GS



QLD-GS



QLT



QLR



QL-gun portee



QL-tanker



QLB+ Bofors 40 mm

Aanvulling: Kort vóór de publicatie van dit artikel is de 1/35 kit van IBG inderdaad verschenen. Een mooie doos met een goed gevulde inhoud. De kit is verkrijgbaar voor ca € 40,- De uitvoering is in grijs plastic, in nagenoeg dezelfde kwaliteit als de 1/72 modellen van IBG. Bij nadere bestudering valt er op de detaillering nog wel wat te verbeteren. Enkele meest in het oog springende punten: het ontbreken van de opvallende mechanische richtingaanwijzer aan de linkerkant van de cabine; het ontbreken van de ruitenwissers; de groot formaat na-oorlogse spiegels en de op sommige punten onduidelijke bouwbeschrijving. Een uitgebreide –Engelse- review staat op www.perthmilitarymodelling.com. Het model is echter wel een langverwachte aanvulling op in de serie geallieerde voertuigen uit WO-2. Ik ben benieuwd hoe de volgende aangekondigde drie modellen zijn.

Bronnen:

- The Observer's Fighting Vehicles Directory op Wold War II- Bart H. v.d. Veen, F. Warne en Co, London 1972;
- Nederlandse Militaire voertuigen- E.W. Popta e.a.; Holkema en Warendorf, februari 1978;
- Allied Liberation Vehicles-Francois Bertin; Editions Ouest-France, 2004;
- Army Transport 1939-1935- David Fletcher HMSO Publications –second edition 1991;
- Wikipedia.

Aanvullingen en/of opmerkingen zijn van harte welkom op 



**BENIEUWD HOE
DEZE CHURCHILL ER
GESCHILDERD UITZIET
EN WAT HET VERHAAL
ACHTER DIT MODEL IS?**

SNEL NAAR PAGINA 26!



VERENIGINGSNIEUWS (VERVOLG)

Bouwavond 8 juni 2013. Niet de eerste, maar voor deze ene keer de tweede zaterdag in de maand onze maandelijkse bouwavond. Ondanks het mooie terrasweer is er druk gebouwd en hebben we een nieuw gezicht mogen begroeten om een avondje mee te bouwen. Hopelijk is het hem goed befallen en mogen we hem vaker begroeten. Samenvattend: een gezellige avond met goed bouwweer.

2° Twenot Ledenbijeenkomst in Overloon 23 juni 2013. Met vijf personen zijn we richting Overloon gegaan voor de 2° ledenbijeenkomst. Aan de speciale Overloon wedstrijd werd natuurlijk meegedaan, helaas geen prijzen deze keer. We kijken terug op een hele gezellige dag waar we veel bekenden hebben gezien. Aan alle organisatoren en hulpkrachten: bedankt voor de gezellige, leuke en leerzame dag. Op naar de volgende!

Agenda komende drie maanden

Bouwavonden Bouwgroep Breda: zaterdag 3 augustus, 7 september en 5 oktober.

Algemeen

Heb je interesse om een keer mee te komen plakken? Wij komen iedere eerste zaterdag van de maand bij elkaar in Café Vulling, een gemoedelijk en gezellig bruin café midden op de Grote markt in Breda. We starten met onze bijeenkomst om 19:00u en eindigen omstreeks 22:00u. Wij verzamelen beneden en gaan dan op de eerste verdieping aan het werk. Verlichting is aanwezig, dus je hoeft alleen een snijmat en je modelbouwmaterialen mee te nemen en natuurlijk een goed humeur! Tijdens de bijeenkomsten worden er tips en hints gegeven en is het doel om van elkaar te leren. Ook komt er altijd wel wat lectuur op tafel waarin je kunt snuffelen.

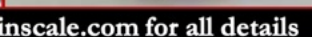
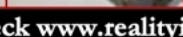
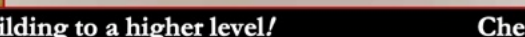
Woon je in de omgeving van Breda en heb je zin om eens te komen kijken je bent van harte welkom! Informatie is te vinden op het TWENOT forum. Andere mogelijkheid is om ons via onze Facebook pagina onder "Bouwgroep Breda" op te zoeken en te volgen voor het laatste nieuws.

Arno Cornelissen
Bouwgroep Breda

advertentie



Reality in Scale New Releases March 2013



Reality in Scale, takes diorama building to a higher level!

Check www.realityinscale.com for all details

Inleiding

De commandovoering over (grotere) aantallen tanks was tijdens WO1 nog geen probleem. De tanks werden veelal ingezet voor beperkte doelen op relatief korte afstanden, waardoor een bataljons- of brigadecommandant vanuit een commandopost dicht achter het front de acties kon leiden. Na de oorlog, toe nieuwe en snellere tanks in gebruik werden genomen, veranderde dit. De commandanten, die de voordelen van de grotere mobiliteit inzagen, wilden dicht bij hun tanks blijven zodat ze meteen konden ingrijpen zodra ze dat noodzakelijk vonden. Het had voor hen geen zin om mee te rijden met een gewone tank, want een commandant heeft ruimte nodig voor zijn staf, kaarten en communicatiemiddelen. Het meest voor de hand liggend was het ombouwen van een gewone tank tot zo'n voertuig met alle benodigde extra ruimte. In 1927 leverde de Britse Royal Ordnance de eerste commandotank af. De romp van een Medium Tank was omgebouwd tot een rechthoekige ruimte waarin plaats was voor de bataljonscommandant en zijn staf en hun uitrusting. Ze beschikten over twee radio-installaties, een om met de tanks te communiceren en de andere voor het contact met het hoofdkwartier.



De Medium Command Tank "Boxcar" in actie op Salisbury Plain, 1931. Brigade generaal Charles Broad leidt de acties van de 1st Tank Brigade.

De tank werd in 1928 gebruikt door de Experimental Armoured Force en vervolgens in 1931 door de toen innovatieve 1^{ste} Tank Brigade. Hij voldeed goed, maar het bleef bij dit ene voertuig. Kennelijk vond de legerleiding het te duur om voor dit doel een tank te gebruiken. Wel werd er nagedacht over gepantserde commandovoertuigen op wielen. Die waren goedkoper dan rupsvoertuigen en hadden ook andere voordelen zoals een grotere mobiliteit op de weg. Ook werd het niet nodig geacht dat hogere commandanten altijd dicht in de buurt van hun tanks waren, mits ze over goede verbindingsmiddelen beschikten.



Het resultaat was een speciaal commandovoertuig dat in 1934 door Leyland Motors aan het leger werd geleverd. Het had een ruime romp, een opvallend schuine voorkant en een grote deur in de achterwand. Verdere details zijn niet bekend (▲)

In januari 1938 werd een soortgelijk voertuig besteld bij Morris Commercial Cars Ltd. Het was gebaseerd op hun CS11/30, 6 cilinder, 30 cwt, 4x2 WD chassis. Het ontwerp van de romp leek veel op dat van de Leyland, maar wel stond de voorruit veel meer rechtop. Het voertuig voldeed aan alle operationele wensen, op één punt na, de terreinvaardigheid. Met een 4x2 onderstel kon de commandant in het terrein zijn tanks niet bijhouden.

Helaas kwam men hier iets te laat achter, want al in juni 1937 had de legerleiding de Nuffield Organisation een opdracht gegeven voor 99 gepantserde verkenningsvoertuigen, Morris Mk.I (voorzien van een 4x2 onderstel en later aangeduid als de

*Het commandovoertuig van Morris (▼) was veel beter doordacht dan dat van Leyland. Aan de open staande deur is te zien dat er een degelijke isolatielaag was aangebracht en in het dak zijn een paar luiken gemaakt. Ook de ventilatoren en antennes zijn zichtbaar. Het voertuig is hier in gebruik bij het hoofdkwartier van de 1st Tank Brigade, de tank er naast is een Medium Mark II ** en daarnaast is nog iets te zien van een Medium Mark III*



CS9/LAC), waarvan er 14 moesten worden afgeleverd met een romp die werd omschreven als "Office Body". Enkele van deze voertuigen zijn in Noord-Afrika gebruikt en ook daar werden de beperkingen van het 4x2 onderstel aan den lijve ondervonden.

Het was dus duidelijk dat er een 4x4 voertuig moest komen en de opdracht daarvoor werd in november 1939 gegeven aan Guy Motors, dat voor de uitvoering gebruik maakte van het nieuw ontwikkelde Lizard 3 ton 4x4 onderstel met een Gardner 5 cilinder dieselmotor. Het prototype was een geheel open voertuig, waarvan de bestuurderscabine alleen toegankelijk was via de commandoruimte. De productievoertuigen hadden een gesloten dak met enkele luiken. Het oorspronkelijke contract betrof 30 voertuigen, waarvan er echter maar 21 zijn gebouwd. Enkele daarvan zijn in 1939 – '40 gebruikt in Noord Frankrijk en daar verloren gegaan. Van de resterende voertuigen zijn er verschillende ingezet in Noord-Afrika. Kenmerkend was het lage silhouet, waardoor men in de werkruimte niet recht op kon staan. De radioapparatuur bestond uit een Wireless Set No.9 en Wireless Set No.11



Een Guy Lizard ACV in de fabriek in Wolverhampton. Aan de zijkant zijn de opgerolde tent en de tentpalen bevestigd. De onderste foto toont het interieur van het voertuig



Ontwikkeling van het AEC Armoured Command Vehicle (ACV)

De ervaringen met de Guy Lizard commandovoertuigen waren goed en dus kwam er een vervolgopdracht. Deze werd echter gegeven aan AEC (Associated Equipment Company Ltd.) in

Southall omdat Guy vanwege andere verplichtingen niet voldoende commandovoertuigen kon leveren.

AEC gebruikte als basis hun 0853 onderstel met een wielbasis van 3,79 meter en een AEC 95 pk 6 cilinder dieselmotor. Dit onderstel werd ook voor andere militaire voertuigen gebruikt, waaronder de Matador middelzware artillerietrekker en het Deacon gemechaniseerde 6-ponder antitank kanon. Wel werden enkele wijzigingen aangebracht. De brandstoftank werd aan de andere kant geplaatst, de lier werd vervangen door een generator die stroom leverde voor de radioapparatuur en er werden speciale steunen gemonteerd voor de gepantserde romp. Ook kreeg het voertuig standaard 13.50 x 20 run-flat banden.

Het was aanvankelijk bekend onder de naam "Lorry, 3 ton, 4x4, Armoured Command Vehicle AEC", maar deze benaming werd gewijzigd in "ACV, 4x4, LP" of "ACV, 4x4, HP", waarbij LP en HP (Low Power en High Power) het zendvermogen en dus het zendbereik aangaven.

De gepantserde romp, gemaakt van 12 mm pantserplaat op een stalen frame, was niet meer dan een rechthoekige doos met toegangsdeuren in de zijwanden en de achterkant. De radiatorpantsering was bevestigd op een paar steunen aan de



voorkant van het chassis. Onderaan zaten twee trekogen die met bouten door het pantser aan de chassisbalken waren bevestigd. De voorruit was afgedekt met scharnierende pantserplaten waarin kijkspleten waren gemaakt. Onderaan de voorkant was onder de chassisbalken een gebogen plaat gemonteerd zodat tijdens het rijden lucht voor de koeling langs de radiator stroomde. Alle LP voertuigen hadden ventilators op de vier hoeken van het dak, drie dakluiken, een opklapbare trap onder de deur in de achterwand en twee trekogen aan weerszijden van de trap. Bij de HP voertuigen waren gebogen platen gemonteerd over de schuine kanten van het dak. Ook waren achterin de linker zijwand en in de achterwand ventilatieroosters met louvres geplaatst voor de koeling van de stroomaggregaat. De meeste HP voertuigen hadden aan de rechter zijwand rekken waarin de demonteerbare zendmasten waren opgeborgen.



De eerste productievoertuigen hadden aan beide zijwanden een eenvoudige oprolbare luifel gemonteerd, maar bij de latere voertuigen waren deze luifels vervangen door complete tenten.

Het dak zat opgerold aan de zijwand, de zijkanten werden opgevouwen op andere plaatsen op het voertuig meegevoerd. De tenten dienden voor leefruimte maar zo nodig ook als extra werkruimte voor de bemanning. Soms werden ook andere voorziening aangebracht zoals bagagerekken op het dak en rekken voor brandstof- en waterblikken. Het interieur bevatte kaartentafels en -kasten, kasten voor uitrusting, stoelen voorzien van veiligheidsgordels en natuurlijk de radioapparatuur.

De maximale snelheid die het 12 ton zware voertuig met de 95 pk dieselmotor kon bereiken was 55 km/uur. Het was een moeilijk te hanteren voertuig. Het was groot en log en het remvermogen bleek nogal eens onvoldoende. De bestuurder zat in een van de staf afgezonderd gedeelte. Opdrachten van de staf aan de bestuurder werden per intercom doorgegeven. De voorruit werd beschermd door scharnierende pantserplaten. In het dak van de commandoruimte zaten drie grote dakluiken die frisse lucht verschaften. Ze konden ook tijdens het rijden worden opengezet, maar dan woei er veel stof naar binnen. De staf en bemanning zaten tijdens lange ritten vaak op het dak, met de benen door een dakluik.

Meerdere uitvoeringen

De Dorchester (deze naam was vanwege de royale uitvoering ontleend aan het chique Londense hotel) werd gebouwd in twee uitvoeringen, LP (Low Power) en HP (High Power), elk met zijn eigen radioconfiguratie. De LP uitvoering had een No.19 radio (LP en HP set) en een 550 watt stroomaggregaat welke onder de vloer was geplaatst. De HP uitvoering had een RCA (Radio Crystalline Amplifier) ontvanger, een No.19 set en

een 1260 watt stroomaggregaat welke in een kast in de linker zijwand was ingebouwd. Ventilatielouvres in de linker zijwand en in de achterwand duiden op een HP voertuig. Er waren ook twee romptypes. No.1 had een grote gecombineerde kantoor- en radiatoruimte, het latere No.2 type had een afscheiding in het midden en daardoor twee kleine compartimenten. Het ene kantoor en het andere radio. Dit type is uitsluitend gebruikt in de LP uitvoering.

De normale bemanning telde zeven man: een bestuurder, twee radio-operators en vier officieren. Interessant is dat toen de Dorchester in gebruik werd genomen de No.19 radioset nog niet beschikbaar was.

Men moet toen dus een No.9 en een No.14 set hebben gebruikt.



Sommige Dorchesters hadden gebogen metalen platen boven de schuine kanten van het dak. Deze dienden om het voertuig het uiterlijk te geven van een gewone vrachtwagen. De valse neus hoorde hier ook bij. Ook hiervan waren twee versies. De eerste was gemaakt van canvas op een metalen frame. Het was ontworpen door de majoor Jasper Maskelyne, de camouflage expert van het Britse leger.

Samen met zorgvuldig geschilderde zwarte panelen en een grote schaduw boven de voorruit leek de Dorchester sterk op een gewone vrachtwagen, zoals de Matador artillerietrekker.

De tweede, later ontwikkelde versie had vaste zijkanten en een zachte bovenkant en voorkant. Er wordt wel eens verondersteld dat de stroomaggregaat van de HP uitvoering in deze neus was geplaatst, maar dat is zeer onwaarschijnlijk omdat er voor deze aggregaat een speciale kast links achterin de romp was gemaakt.

▼ de ventilatieroosters duiden op een HP versie



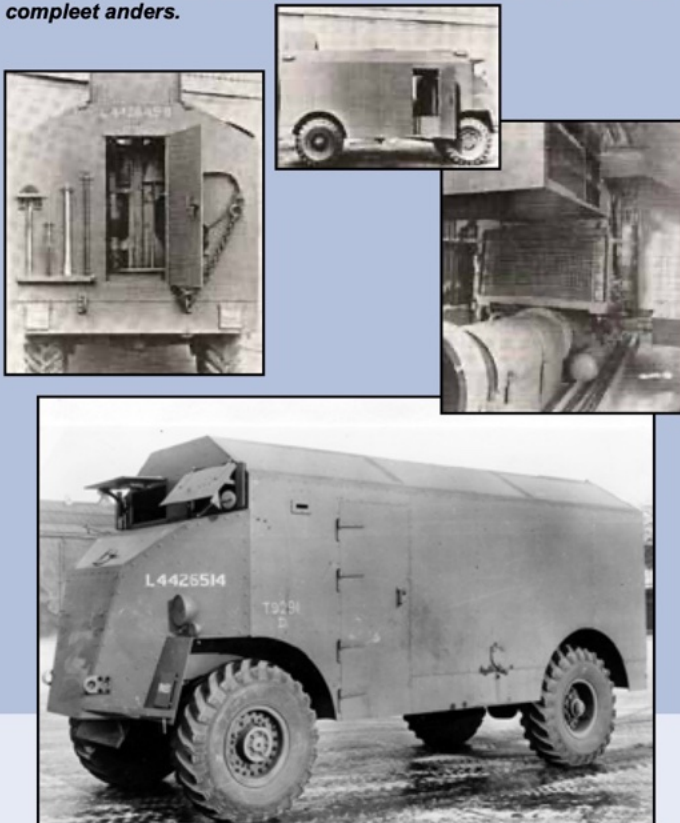
Censusnummers / productie

Er waren oorspronkelijk vier uitvoeringen gepland: het commandovoertuig (ACV, Armoured Command Vehicle), een genievoertuig (ADV, Armoured Demolition Vehicle), een voertuig om mijnen te leggen (AML, Armoured Mine Layer) en een gepantserd personeelsvoertuig (APC, Armoured Personnel Carrier). De eerste variant die in productie ging was de ACV.

Het eerste contract (T9291, april 1940) betrof 137 voertuigen (25 ACV, 30 ADV, 4 AML en 78 APC) met de censusnummers L4426417 / 6516 en L4427073 / 7109. De L stond voor vrachtwagens zwaarder dan 1 ton. Het volgende contract dateert van januari 1942 en betreft 210 ACV's (F89104 / 313). De F betekent pantserwagens. Samen is dit 347 voertuigen. Er zijn in totaal 416 Dorchesters gebouwd, dus van 69 voertuigen ontbreken de contract- en de nummergegevens.

Het is vrijwel zeker dat de personeelsvoertuigen zijn omgebouwd tot gepantserde commandovoertuigen. Op mijn zoektocht door het internet ben ik slechts één melding tegengekomen van twee personeelsvoertuigen. De ADV voertuigen zijn wel gebouwd en door genie-eenheden gebruikt voor o.a. het onder vuur vernielen van wegen en bruggen. Voor dit doel was in de romp een compressor geplaatst waarmee verschillende pneumatische gereedschappen konden worden aangedreven.

▼ *Het Armoured Demolition Vehicle verschilde uiterlijk maar weinig van het commandovoertuig, de inrichting was echter compleet anders.*



De AML voertuigen waren ook voor de genie bestemd. Ze vervoerden een lading mijnen die door een koker aan de achterkant van het voertuig konden worden gelegd. Men kwam er echter tijdig achter dat mijnen alleen maar effectief waren als



AEC Armoured Mine Layer. De legkoker in de achterwand is duidelijk te zien. Let ook op de houten vloer en de beperkte bergruimte

ze waren ingegraven en dat kon niet vanuit een rijdend voertuig worden gedaan. Er werd vervolgens besloten de voertuigen om te bouwen tot Armoured Mine Carriers (AMC's), maar die beslissing werd al snel door de Generale Staf gewijzigd: het werden allemaal ACV's.



De Dorchester van het Imperial War Museum, Duxford

Operationeel gebruik

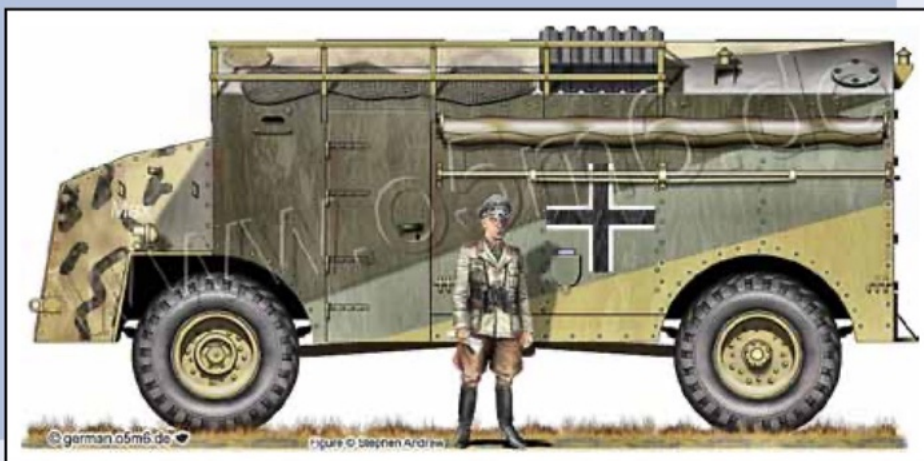
Dorchesteren zijn vanaf eind 1940 gebruikt. Eerst in Noord-Afrika en vervolgens in Italië en Noordwest Europa. In 1943 werden zeven voertuigen aan het Australische leger geleverd, dat ze tot het eind van de jaren '50 heeft gebruikt. Ook het Britse leger heeft de Dorchester na de oorlog nog enkele jaren operationeel gebruikt.

In *Wheels & Tracks* nr. 56 staat vermeld dat er in 2^e Voertuigenpark in Stroe acht ACV's van beide types (4x4 en 6x6) hun lot stonden af te wachten. Het materieeloverzicht per 17 maart 1951 van onze eigen Koninklijke Landmacht vermeldt vier stuks AEC Gepantserde Radio Commando Auto's. Toestand: zwaar beroest. Het juiste type (4x4, 6x6, LP, HP) wordt niet genoemd. Dus als ze al actief zijn gebruikt dan zal dat toch wel niet lang hebben geduurd.

Rommel's ACV

De eerste afgeleverde ACV's werden eind 1940 naar Noord-Afrika gezonden. Door het afstaan van een groot deel van zijn troepen ter ondersteuning van de (noodlottige) veldtocht in Griekenland, was het Britse 8^{ste} Leger op het moment dat het Duitse Afrika Korps in Noord-Afrika arriveerde, sterk verzwakt. Dit was één van de oorzaken waardoor Rommel in april 1941





de Commonwealth troepen bij El Agheila kon verslaan en daarna een achtervolging kon inzetten die pas tot stilstand kwam nabij Sollum aan de Egyptische grens. Daarbij vielen drie ACV's in Duitse handen. Het was de Aufklärungs Abteilung 3 welke er in slaagde twee Britse generaals gevangen te nemen en hun gepantserde commandovoertuigen buit te maken. De twee generaals waren luitenant generaal Philip Neame, commandant van het 8^e Leger, en zijn assistent, luitenant generaal Richard O'Connor. De eigenaar van het derde commandovoertuig, generaal majoor Gambier-Parry, commandant van de 3^e Pantserdivisie, slaagde er in uit de omsingeling te ontsnappen.

Generaal Rommel gebruikte zelf O'Connors "White 1" met serienummer L4426425 en noemde hem "Max". De tweede, "White 2" met serienummer L4426422, werd toegewezen aan luitenant generaal Ludwig Crüwell die hem "Moritz" noemde. Generaal majoor Johannes Streich kreeg "White 3" met serienummer L4426324.



Rommel heeft niet lang van zijn "Max" kunnen genieten, want deze werd al in september 1941 buiten gevecht gesteld. Rommel moest toen weer "verhuizen" naar zijn Opel Blitz bus.

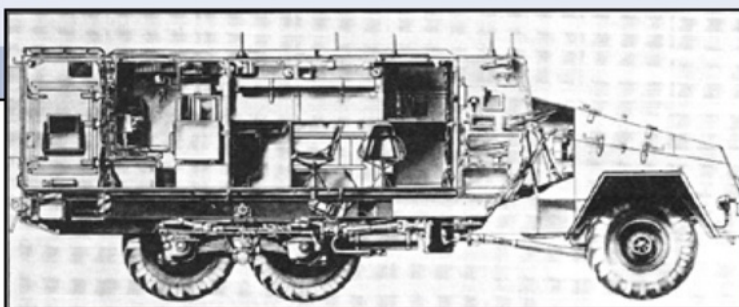
Kenmerkende verschillen in verbindingsuitrusting

De ACV's werden aanvankelijk uitgerust met WS 9 of WS 11 radiosets. Onderling verkeer werd via een WS 14 afgewikkeld. Na het beschikbaar komen van de (speciaal) voor tanks ontwikkelde No 19 radioset werd na 1941 dit toestel vanwege zijn goede eigenschappen ook in ACV's toegepast. De functies van een WS 9 of 11 en WS 14 werden door deze nieuwe radioset No 19 overgenomen. Bovendien bevatte het toestel een intercom. De staf had de beschikking over vijf schakelkasten waarmee op afstand de verbindingsschakelapparatuur werd bediend.

Benaming	Voertuig	Hoofdradio	Kortbereik radio	Opmerkingen
ACV 4x4	AEC 4x4	WS 9 of WS 11	WS 14	tot 1941
ACV 4x4 LP	AEC 4x4	WS 19 HP	WS 19	
AEC 4x4 HP	AEC 4x4	RCA ET4332b	WS 19	R107 ontvanger
AEC 6x6 LP	AEC 6x6	WS 9 HP	WS 19	
AEC 6x6 HP	AEC 6x6	WS 53	WS 19	R107 ontvanger

Armoured Command Vehicle (AEC) 6x6

In de loop van 1944 – '45 werd naast de Dorchester ook het Armoured Command Vehicle (AEC) 6x6 in gebruik genomen. Als basis voor dit voertuig gebruikte AEC het 0856 onderstel van haar 6x6 2500 gallon tankauto, welke in 1940 op verzoek van de RAF was ontworpen en in productie genomen. Het ontwerp voor de ACV kreeg de aanduiding 0856 A.C.V. 6x6 Mk.I. Er zijn 151 voertuigen gebouwd, eveneens in twee versies, de High Power en de Low Power. De HP was uitgerust



met een Nr 19 radioset en een Nr 53 set met een ontvanger R107. De LP was uitgerust met twee sets Nr 19, waarvan één met een ontvanger R107. Vaak omvatte de uitrusting ook een codeermachine. Als de ACV in een statische opstelling werd gebruikt, konden de demonteerbare radioantennes worden opgesteld, welke in rekken langs de zijkanten werden meegevoerd.

De banden waren van het run-flat type waarmee ook bij een lekke band nog een flink aantal kilometers kon worden gereden. Aan de achterkant van het voertuig was een aggregaat geplaatst waarmee de stroom voor de radio's en de ventilatie werd opgewekt. Het ventilatiesysteem zorgde voor frisse lucht en voor koeling van de radio's.

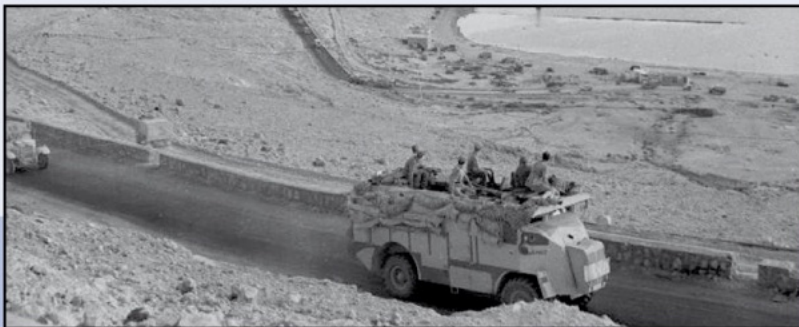


Bronnen:

- DE TANK 115
- The Dorchester Command Vehicle, Geoffry W. Futter, Airfix Magazine
- British Armoured Command Vehicles, David Fletcher, Wheels & Tracks nr. 47
- AEC Armoured Command Vehicles, Wheels & Tracks 56
- Armoured Command Vehicle, L. Meulstee
- <http://www.warwheels.net/DorchesterACVindex.html>

- <http://www.german.o5m6.de/max.html>
- <http://modelerssocialclub.proboards.com/thread/3928/afv-club-aec-dorchester-review#>
- <http://weaponsandwarfare.com/?p=4874>

NB: voor de liefhebbers: de heer Meulstee is de auteur van een uitgebreide website over verbindingssysteem: "Wireless for the Warrior". Zie www.wftw.nl



SANTA F'É, OVERLOON, 23 JUNI 2013



Chevrolet



Chrysler



Dodge



Fordson

Sommige foto's kunnen zonder problemen worden omgezet in zwart-wit om een authentiek gevoel te creëren.



En als er dan wat kapot gaat dan is het maar goed dat er ook een takelwagen in de buurt is.



Bijzonder imposant om deze enorme M25 'Dragon Wagon' door het bos te zien knallen.



Een andere grote jongen op het terrein was deze 7ton, 6x6 Mack NO.



Vol gas High Speed!

LEDENBIJEENKOMST OVERLOON, 23 JUNI 2013



In de jaren '30 was Vickers-Carden-Loyd (VCL) de belangrijkste Britse fabrikant van tanks, zowel voor het eigen leger als voor exportdoeleinden. Lichte tanks werden in verschillende uitvoeringen gebouwd en uitgevoerd naar verschillende landen. De grootste order voor deze tanks kwam van een thans bijna vergeten instelling: het Koninklijk Nederlandsch Indisch Leger (KNIL).

Voordat het in december 1949 onder de naam Indonesië onafhankelijk werd, was Nederlands-Indië de belangrijkste Nederlandse kolonie. Het KNIL werd in 1830 opgericht; het voorvoegsel "Koninklijk" werd in 1933 verleend. Zoals bijna alle koloniale legers had het als voornaamste taak het handhaven van de binnenlandse orde en rust. Op het eind van de jaren '20 werd de opdracht van het KNIL uitgebreid en was het eveneens verantwoordelijk voor de verdediging tegen buitenlandse agressors. In de loop van de jaren '30 werd deze taak, vooral in het licht van de Japanse expansiepolitiek, steeds belangrijker.

Helaas verhinderde de economische situatie van zowel Nederland als Nederlands Indië de realisatie van een hoognodige reorganisatie en modernisering. De Militaire Luchtvaart en de Koninklijke Marine kregen voorrang. Wel kregen de op Java gelegerde eenheden van het KNIL mondjesmaat nieuwe uitrusting en werd de motorisering uitgebreid. In Europa werden grote wapenorders geplaatst, maar door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog werden deze niet meer uitgevoerd. De in de V.S. geplaatste orders werden vaak uitgeleverd aan andere landen. Het Verre Oosten stond namelijk laag op de prioriteitenlijst omdat het daar nog vrede was. De dramatische gevolgen hiervan zouden spoedig blijken.

Het KNIL had in 1934 zijn eerste ervaringen met pantservoertuigen opgedaan. In 1933 waren drie pantserwagens besteld bij de Dok- en Werfmaatschappij Wilton-Fijenoord. Één werd er in 1934 voor beproevingen naar Indië verscheept, maar toen bleek dat hij niet voldeed, werd hij weer terug gestuurd.



Wilton-Fijenoord pantserwagen voor het Departement van Oorlog in Bandoeng (foto: www.overvalwagen.com)

De eerste contracten.

De Nederlandse archieven over deze periode zijn door verschillende oorzaken helaas incompleet. Denk aan de bezetting van Nederland en Nederlands-Indië, vrijwillige vernietiging van ar-

chieven vóór de capitulatie, vernietiging tijdens de oorlog en de naoorlogse strijd tegen de Indonesische nationalisten.

Uit de archieven van VCL (Vickers Carden Loyd) blijkt dat er in 1936 twee orders zijn geplaatst:

- Order No TD 3507 voor 2 VCL Lichte Tanks
- Datum: 21-12-1936
- Afleveringsdatum: 09-11-1937
- Registratie: V.A.E. 1139 & 1140
- Order No TD 3508 voor 2 VCL Amfibische Tanks
- Datum: 21-02-1936, mogelijk 21-12-1936
- Afleveringsdatum: 09-11-1937
- Registratie: V.A.E. 1973 & 1974



Het is interessant dat de amfibische tanks verschillende torens hadden: een voor een bewapening met een 6,5 mm machinegeweer (▲) en een voor een bewapening met twee 7,7 mm machinegeweren. Het 6,5 mm machinegeweer was naar alle waarschijnlijkheid een Vickers M.23, die sinds 1923 bij het KNIL in gebruik was. In de VCL stukken worden de 7,7 machinegeweren omschreven als Colt Brownings (volgens Nederlandse bronnen Colt .30). Beide Lichte tanks werden afgeleverd met torens voor twee Colt Browning 7,7 mm machinegeweren. Ze werden bekend als Model 1936.

De contracten werden bij VCL geplaatst via de NETHMY, de Nederlandsch-Engelsche Technische Handel Maatschappij. De NETHMY had een overeenkomst met het Departement van Koloniën, dat verantwoordelijk was voor het KNIL. De vier voertuigen zijn waarschijnlijk eerst naar Rotterdam verscheept en van daar naar Indië.

Op 15 december 1937 werd in Bandoeng op Midden Java de Proefafdeling Vechtwagens opgericht. In tegenstelling tot de pantserwagens die in gebruik waren bij de cavalerie, maakte

deze afdeling deel uit van de infanterie, waar dan ook het merendeel van het personeel van afkomstig was, evenals van de technische troepen. Er zijn in 1938 met de vier voertuigen op Java veel proefnemingen gedaan.



▲ *West-Java, 1938. Demonstratie van de eerste tanks in Indië. Aangezien er in de vlaktes veel natte rijstvelden (sawahs) waren, was het een eerste vereiste dat de Vickers tank door deze modder kon rijden. Dit ging prima, de tank met zijn stalen rupsbanden nam nagenoeg ieder rijstveld en de dijkjes (galangans). Alles geschiedde onder het oog van officieren van het departement van oorlog en van de troepen.*

▼ *1938. Ook de kopstukken van het leger toonden grote belangstelling voor de eerste tanks in Indië. Bij een demonstratie geeft kapitein Van Veen (rechts op de foto) tekst en uitleg. Onder de belangstellenden twee generaals: met de rug naar de fotograaf en de tweede van links. (Beide foto's: Collectie NIMH)*



Behalve bij enkele oliaffinaderijen op Borneo en Sumatra, waren bijna alle met modern materiaal uitgeruste KNIL eenheden gestationeerd op Java, zo ook de cavalerie en de pantserafdeling. Het terrein werd door de militaire autoriteiten niet als gunstig voor pantservoertuigen beschouwd. De lichte tanks deden het echter goed in de rijstvelden en in het oerwoud. Ook hun snelheid en stalen rupsbanden werden zeer op prijs gesteld. Het is daardoor niet verwonderlijk dat er een tweede order voor lichte tanks werd geplaatst.

De amfibische tanks waren minder succesvol. Ze hadden veel moeite met het beklimmen van de oevers van de talloze riviertjes en een zink er zelfs bij het oversteken van een rivier.

Uit foto's blijkt dat de lichte tanks de kentekens D7145 en D7152 hadden en de amfibische tanks de kentekens D7189 en D7211. Halverwege 1939 werden de kentekens gewijzigd in D9800 en D9801 voor de lichte tanks en D9802 en D9803 voor de amfibische tanks.

De latere contracten

De beproevingen verliepen gunstig, wat voor het Departement van Koloniën aanleiding was in 1939 een grote vervolgorde te plaatsen, wederom via de NETHMY. De order werd in tweeën gesplitst:

- Opdracht 51344 voor 73 VCL Lichte tanks
- Datum: 08-03-1939
- Afleveringsschema: de eerste 4 voertuigen gereed op 15-07-1939, dan steeds 4 op de 15e van elke volgende maand.
- Prijs: f 1.913.330,=
- Opdracht 51651 voor 45 VCL Commando tanks
- Datum: 26-06-1939
- Afleveringsschema: het eerste voertuig 10 maanden na de datum van de opdracht (april 1940), dan iedere volgende week 2 voertuigen
- Prijs: f 1.819.597,50

Ook werden orders geplaatst voor reserveonderdelen, aanvullende uitrusting voor de voertuigen en 73 Vickers 7,7 mm machinegeweren voor de bewapening (elke tank dus één 7,7 mm machinegeweer). De tanks moesten worden afgeleverd in Londen of Southampton, f.o.b. op schepen met bestemming Nederlands-Indië en voorzien van alle bijbehorende uitrustingstukken. De commandotanks moesten eerst door VCL worden getest en dan f.o.b. worden afgeleverd in Antwerpen.

Door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog in Europa werd dit afleveringsschema niet gerealiseerd. Ook schijnt het dat de tanks niet direct vanuit Engeland naar Indië werden verscheept, maar eerst naar Nederland werden gebracht. Uit archiefstukken van de NETHMY blijkt dat de situatie op 15 mei 1940 als volgt was:

- VCL Lichte tanks:
 - 24 afgeleverd (oorspronkelijk gepland 44)
 - 20 verscheept naar Nederlands Indië
 - 4 nog steeds in Nederland.
- Machinegeweren: 24 afgeleverd
- Commandotanks: nog niet afgeleverd

De vier tanks die nog in Nederland waren zijn òf in Duitse handen gevallen òf tijdens de gevechten in en om Rotterdam in hun kratten vernietigd. Ze zijn op 22 april 1940 vanuit Londen naar Rotterdam verscheept, maar verder is er niets over bekend. Een deel van de eveneens geleverde reserveonderdelen, machinegeweren en overige uitrustingstukken is mogelijk op dezelfde manier verloren gegaan. Het is niet waarschijnlijk dat er ook maar één Commandotank in Engeland is beproefd.

In juni 1940 deed het Britse War Office mede aan de Nederlandse regering in ballingschap dat het restant van de opdracht voor lichte tanks door de Britse regering werd overgenomen. Er stonden op dat ogenblik 16 tanks gereed voor aflevering bij de Vickers Armstrong fabriek in Newcastle. In de daarop volgende maanden trachtte de Nederlandse ministeries van Buitenlandse Zaken en van Koloniën de resterende 49 tanks nog te redden, maar door het enorme tekort aan gepantserde gevechtsvoertuigen in Engeland en de problemen om ze naar Indië te verschepen, hadden deze pogingen geen succes.

Er is zelfs nog voorgesteld dat de tanks in de VS in licentie door Marmon-Herrington zouden worden gebouwd. Ook hier is echter niets van terecht gekomen. Marmon-Herrington was zelf druk bezig met de bouw van voertuigen van eigen ontwerp en bovendien begon de Lichte Tank het Model 1936 verouderd te raken, zelfs in de VS. In het begin van 1941 stelde het War Office voor 49 Zuid-Afrikaanse Marmon-Herrington pantserwagens te leveren ter vervanging van de lichte tanks. Deze werden in januari 1942 vanuit Durban verscheept en arriveerden tijdig voor de laatste strijd op Java.

Behalve de tanks zelf probeerde de Nederlandse regering ook de reserveonderdelen en overige uitrusting te redden. Naar het schijnt is ook hiervan echter niets in Indië aangekomen. Na de capitulatie in maart 1942 is het restant van de order door de Britse regering overgenomen. De 49 door de Britse regering overgenomen lichte tanks werden door het Britse leger gebruikt voor trainingsdoeleinden. In juni 1940 deed het Nederlandse Koloniale Bureau mede dat er 7 in gebruik waren in Newcastle voor patrouilles tegen Duitse parachutisten. Uit archiefstukken uit het Tankmuseum in Bovington blijkt dat de voertuigen zijn gekocht onder contractnummer T79 en dat ze de registratienummers T16659 t/m T16706 hebben gekregen (▼). Ze werden

aangeduid als Light Tank Mk.IIIB. Een van deze voertuigen is in het museum te zien en verkeert in een uitstekende staat.

Het prototype van de Commandotank dateert van eind 1938, maar het schijnt dat de productie bij het uitbreken van de oorlog nog niet was begonnen. De Nederlandse archieven vermelden alleen dat er geen voertuigen zijn afgeleverd.

VCL tanks in Nederlands Indië vóór het uitbreken van de oorlog in ZO Azië.

In 1939 werd de Proefafdeling Vechtwagens omgevormd tot het Bataljon Vechtwagens. De eenheid fungeerde echter nog steeds als een opleidingseenheid. Bestuurders werden eerst opgeleid op wielvoertuigen, dan op VCL Utility Tractors (gebouwd in België) en uiteindelijk op de lichte tank zelf. De 24 beschikbare tanks werden intensief gebruikt, omdat het tot 1942 de enige beschikbare gepantserde gevechtsvoertuigen waren. Omdat er geen reserveonderdelen beschikbaar waren, is het niet verwon-



derlijk dat er bij het uitbreken van de oorlog in ZO Azië slechts 20 tanks daadwerkelijk beschikbaar waren.

Tegen het eind van 1941 kreeg het Bataljon Vechtwagens personeelsuitbreiding en had daarmee een sterkte van 35 officieren en 500 onderofficieren en manschappen. De verhouding van 1 Europeaan tegen 2 autochtonen. Het personeel van het bataljon was gelegerd in Bandoeng, in de kazerne van het XV Infanterie Bataljon, terwijl de voertuigen in de kazerne van de Motordienst van de Genie stonden. Er waren plannen gemaakt voor de oprichting van een vrij grote gemechaniseerde strijdmacht, eerst bestaande uit vijf, maar later uit zes brigades. Deze zouden elk 90 tanks krijgen, alle Marmon-Herrington, waarvan er 600 (lichte en middelzware) waren besteld. Hiervan hebben er echter slechts 20 of 30 daadwerkelijk Java bereikt. In het begin vond de opleiding plaats in Bandoeng, in 1941 werden ook opleidingscentra geopend in Magelang (Midden Java) en Malang (Oost Java).

Kort voor het begin van de oorlog in ZO Azië werd het KNIL in staat van paraatheid gebracht, omdat vijandelijkheden met Japan als onafwendbaar werden beschouwd. De opleidingen van



het Bataljon Vechtwagens werden afgesloten en de eenheid werd, onder de naam Mobiele Eenheid, onder het commando gesteld van de Legercommandant (Luitenant-generaal H. ter Poorten). Eind februari 1942 was de organisatie als volgt:

- Hoofdkwartier en Verbindingsgroep (1 White Scout Car, wielvoertuigen en motorfietsen)
- Tankcompagnie:
 - Commandogroep (3 VCL)
 - 1e Peloton (7 Marmon-Herrington tanks)
 - 2e Peloton (7 VCL tanks)
 - 3e Peloton (7 VCL tanks)
- Compagnie Gepantserde Infanterie: 3 pelotons met 16 Overvalwagens
- Onderhouds- en Transport Groep met diverse wielvoertuigen en motorfietsen.

De eenheid stond onder het commando van Kapitein Wulfhorst, terwijl de kapiteins Backhuijs en Brendgen de commandanten waren van de tankcompagnie en de infanteriecompagnie.

Bij het begin van de oorlog, 8 december 1941, was een squadron Martin 139 bommenwerpers en een sectie Brewster Buffalo jachtvliegtuigen op het vliegveld gelegerd. De bommenwerpers deden na de Japanse landingen bij Miri en Kuchin verschillende aanvallen op Brits Borneo. Ondertussen vertrokken op 10 december 1941 zes man van de Mobiele Eenheid met 3 VCL tanks van Tandjong Priok met bestemming Pontianak op de westkust van Borneo. De drie tanks waren steeds gebruikt voor opleiding en maakten dus geen deel uit van de Mobiele Eenheid. Volgens een van de bemanningsleden was een van de tanks amfibisch en was een van de andere twee bewapend met twee machinegeweren. Dat zou er op duiden dat dit een van de twee oorspronkelijke tanks was die al in 1937 waren geleverd. De amfibische tank is niet bij de gevechten gebruikt omdat hij vrij snel na aankomst onklaar raakte. De twee resterende tanks werden onder het commando gesteld van Brigadier Timmer (een brigade was in het KNIL een groep van 15 man).

Na de landing bij Kuchin trokken twee bataljons van het Japanse 124e Infanterieregiment naar de grens met Nederlands Borneo en staken die over op 24 januari 1942. Hun doel was het vlieg-



Juli 1939. Vechtwagens bij een defilé op het vliegveld Andir bij Bandoeng. Vooraan in het midden de twee lichte tanks met de twee Colt Browning 7,7 mm mitrailleurs in de toren. Links en rechts daarvan de twee amfibische tanks. Achter de tanks drie rijen met Vickers Carden Loyd pag-trekkers (Fotocoll. NIMH)

De oorlog tegen Japan, december 1941 tot maart 1942

Alvorens in te gaan op de gevechten van de Mobiele Eenheid op Java, is het interessant te weten dat enkele VCL tanks naar Borneo waren overgebracht. Volgens de strategie van het KNIL werd het grote eiland Borneo niet verdedigd, met uitzondering van de olievelden en verschillende belangrijke vliegvelden. Deze zouden worden vernield zodra overgave aan de vijand onvermijdelijk was. Een van deze vliegvelden was Singkawang II in het westen van Borneo. Dit vliegveld was belangrijk omdat van daaruit de zeeroutes naar Singapore en een groot deel van de Java Zee konden worden beheerst.

veld Singkawang II, dat door de Nederlanders al was verlaten. De geallieerde strijdkrachten bestonden uit de restanten van 2/15 Punjab uit Kuchin plus enkele brigades van het KNIL. Behalve de twee tanks waren er op het vliegveld ook twee Overvalwagens.

De enige gerapporteerde tankactie werd op 27 januari uitgevoerd door een van de "oude" tanks op de weg tussen Ledo en Sanggau, samen met een van de Overvalwagens. Zij gaven ondersteuning aan KNIL en Punjab troepen, waarbij ze overigens door het zware terrein wel op de weg moesten blijven. Na gevechten die verschillende uren duurden, kwam de tank in een sloot terecht en moest worden opgegeven. De bemanning was ongedeerd en sloot zich aan bij de terugtrekkende geallieerde troepen. Over de tweede tank is niets bekend. Het is mogelijk dat deze bij een eerdere luchtaanval op het vliegveld werd vernield.





De Japanse aanval op Java begon op 1 maart 1942. De Japanse 230e Infanterie Divisie landde bij Eretan Wetan, ongeveer 110 km van Batavia. De Nederlandse troepen op Oost Java waren geconcentreerd rond Batavia en Bandoeng en daardoor ontmoetten de Japanners nagenoeg geen tegenstand. Diezelfde dag namen de Japanners bij verrassing het strategisch belangrijke vliegveld Kalidjati in, ondanks de tegenstand van de voornamelijk Britse RAF grondtroepen.

In de middag van de 1e maart werd de Mobiele Eenheid vanuit Bandoeng naar het ongeveer 40 kilometer noordelijk gelegen Kalidjati gestuurd. De eenheid was versterkt met drie Marmon-Herrington pantserwagens, drie 3,7 cm antitank kanonnen en een batterij bergartillerie met vier 7,5 cm kanonnen. Op 2 maart bereidde de eenheid zich voor op een aanval in de richting van Soebang, een klein stadje ten oosten van Kalidjati. De Japanners hadden slechts een kleine bezetting van ongeveer 100 man in het stadje, waaronder kolonel Shoji, de commandant van de strijdmacht die bij Eretan Wetan was geland. De zware bewa-

pening bestond uit een antitankkanon en een stuk berggeschut. Het schijnt dat de Japanners behoorlijk verrast werden door de Nederlandse aanval. Vooraf gegaan door twee pantserwagens, opende het 1e Peloton (Marmon-Herrington tanks) samen met een infanteriepeloton in Overvalwagens om 8.10 uur de aanval. De open Overvalwagens kwamen echter al gauw in moeilijkheden en het tankpeloton was niet in staat om de stad alleen in te nemen. Na het verlies van een tank moest het terugtrekken. De twee andere infanteriepelotons waren uitgestegen en probeerden de stad te voet binnen te trekken. Zij stuitten daarbij echter op felle Japanse tegenstand. Het 2e Tankpeloton volgde de eerste tanks en reed de stad binnen. De Japanse verdedigers waren nu echter volledig paraat en zij verjoegen het peloton, dat drie of vier voertuigen moest achterlaten.

De derde aanval op Soebang vond plaats om 9.15 uur. Het 3e Tankpeloton met de commandogroep en de resterende voertuigen van het 1e en 2e peloton (in totaal 17 tanks) probeerden de Japanners te verjagen. Ze moesten het echter doen zonder ondersteunende infanterie en kwamen van twee kanten onder vuur te liggen. Hierdoor gingen vier voertuigen verloren en moest wederom worden teruggetrokken.

Ondertussen hadden Japanse versterkingen de stad bereikt en begonnen de flanken van de Nederlandse infanterie te bedreigen. Om 10.15 uur werd een nieuwe

tankaanval ingezet om te infanterie te ontzetten. Het is niet bekend hoeveel tanks hieraan deelnamen. Na een verbitterd gevecht verbrak de Mobiele Eenheid om 12.20 uur het contact met de Japanners. De troepen verzamelden zich bij Tambakan, een paar kilometer ten zuiden van Soebang en trokken op 4 maart van daar weer naar Bandoeng.

Op 9 maart capituleerde Nederlands Indië. De Mobiele Eenheid is tussen 4 en 9 maart niet meer in actie geweest. De troepen werden in reserve geplaatst, tegen eventuele luchtlandingen, die echter niet hebben plaats gevonden.

Het enige optreden van tanks op Java moet als een mislukking worden beschouwd. Het doel werd niet bereikt en de eenheid leed zulke grote verliezen dat ze niet meer in actie is geweest. De moed en de bekwaamheid van de bemanningen was boven alle twijfel verheven. Na de oorlog werden acht man onderscheiden met het Bronzen Kruis en een man met de Bronzen Leeuw.

Vier man werden bevorderd tot korporaal. De actie was echter onvoldoende voorbereid. Met name de infanterieondersteuning was onvoldoende geweest. De 150 man sterke compagnie "pantserinfanterie" had de tanks in de stad geen steun kunnen bieden, net als de artillerie.



▲ Aan het stuur van deze Vickers tank C.A. Heshusius, hier nog als jonge 2e luitenant. Na de oorlog bracht hij het tot kolonel bij de cavalerie. Hij is de auteur van verschillende boeken over het KNIL en het leven in het voormalige Nederlands Indië. Op de loods achter de tank is het embleem (een gevleugeld wiel) bevestigd van de Motordienst, waar de vechtwagens onderdak hadden gevonden. (Fotocoll. NIMH)

Dit wordt nog betreurenswaardiger als men bedenkt dat Soebang een dag later door een heel bataljon infanterie werd aangevallen, wat eveneens een mislukking werd. Beide commandanten wisten niets af van elkaars opdracht. Een gecombineerde aanval door beide strijdkrachten, zelfs indien die op 3 maart nog was uitgevoerd, had mogelijk betere resultaten opgeleverd. Het is duidelijk dat de Nederlandse legerleiding er geen idee van had hoe gepantserde strijdkrachten moesten worden ingezet. Helaas zou de eerste les meteen ook de laatste worden.

De Mobiele Eenheid leed behoorlijke verliezen: 15 of 16 gesneuvelden, 12 of 13 gewonden, 36 vermisten (de meeste waren krijgsgevangene gemaakt). Voorts gingen 13 tanks (VCL en Marmon-Herrington), 3 Overvalwagens, 1 Marmon-Herrington pantserwagen en 1 anti-tankkanon verloren. Volgens andere bronnen werden tijdens de aanvallen 8 tanks vernield en gingen er bij latere luchtaanvallen 3 verloren.

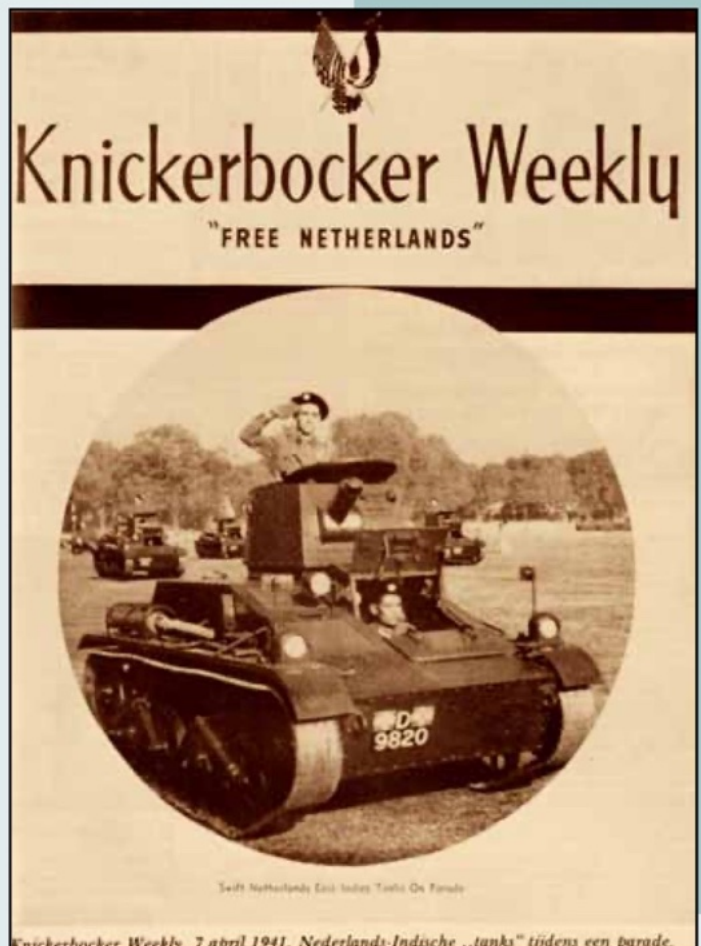
Slechts 7 tot 9 tanks konden nog worden gebruikt. Het gebrek aan reservedelen deed zich nu voelen. Ook was het duidelijk geworden dat beide types verouderd waren. Zelfs tegen een vijand die betrekkelijk weinig antitankwapens had, waren de VCL tanks te licht gepantserd en bewapend. Ook waren ze, door het intensieve gebruik voor opleidingen, al behoorlijk versleten.

De Marmon-Herrington tanks waren niet veel beter en, omdat ze pas een paar weken eerder op Java waren aangekomen, was de bemanning er niet mee vertrouwd.

VCL tanks na de geallieerde capitulatie.

Zeer waarschijnlijk zijn de resterende tanks van de Mobiele Eenheid voor de capitulatie niet door hun bemanningen vernield. De geschiedschrijving van het KNIL vermeldt dat de Japanners 15 bruikbare tanks in handen kregen, inclusief enkele van een Britse eenheid (zie verderop). Ze zijn waarschijnlijk op Java gebleven en gebruikt voor training en politiediensten.

In de laatste weken van de oorlog begon de Japanse bezetting verschillende Indonesische onafhankelijkheidsgroeperingen te bewapenen. Toen de geallieerde strijdkrachten, voornamelijk Britse en Brits-Indische eenheden, eind september 1945 op Java arriveerden, merkten ze dat Indonesische nationalisten de macht hadden overgenomen. Er is fotografisch bewijs dat zij tenminste één VCL tank in gebruik hadden, samen met verschillende andere ex-geallieerde en Japanse voertuigen. Het is ook mogelijk dat deze tank betrokken was bij de gevechten tussen Britse troepen en Indonesiërs. De Nederlandse strijdkrachten, voornamelijk bestaande uit ex-krijgsgevangenen, kwamen pas in februari-maart 1946 terug en er is niets bekend over het gebruik van lichte tanks tegen hen.



Andere Britse lichte tanks in Ned. Indië.

Eind december 1941 besloot het Britse hoofdkwartier meer versterkingen te sturen naar Malaya en Singapore, waar de strijd zich voor de geallieerden zeer ongunstig ontwikkelde. Onder



deze versterkingen was een gepantserde eenheid, het B-eskadron van het 3e King's Own Hussars. Het regiment verbleef in Egypte en had slechts voldoende tanks om één eskadron mee uit te rusten. Volgens de gegevens van het PRO had het eskadron 25 Vickers Lichte Tanks Mk.VIB en C (inclusief 9 stuks in reserve). Volgens de regimentsarchieven waren het er 18, inclusief 3 reserve.

Halverwege januari 1942 vertrok het eskadron per schip uit Suez, om op 14 februari op Sumatra te arriveren, na een 3-daagse tussenstop in Colombo. Singapore, de oorspronkelijke bestemming, werd inmiddels zwaar door de Japanners aangevallen en stond op het punt zich over te geven. Derhalve ging het eskadron aan land op Sumatra, om vervolgens op 17 februari weer in te schepen en verder te varen naar Java. Het ging naar Batavia en voegde zich daar op 26 februari bij de "Blackforce", de gecombineerde Brits-Australisch-Amerikaanse strijdmacht. Deze kwam in actie tegen de Japanse strijdkrachten die op 1 maart op de westkust landden. Tussen 4 en 6 maart was de "Blackforce" betrokken bij verschillende gevechten, terwijl ze de terugtocht in de richting Bandoeng en Centraal Java dekten. Het eskadron ontmoette geen Japanse pantserstrijdkrachten, maar trad op als achterhoede. Hierbij gingen geen tanks verloren.

Nadat op 8 maart de Nederlandse capitulatie was vernomen, werden de tanks onbruikbaar gemaakt door essentiële onderdelen uit de motoren en de kanonnen te verwijderen en ze van een steile helling te laten rollen. De acht officieren en 140 onderofficieren en minderen gingen een zware, vier jaar durende krijgsgevangenschap tegemoet.

Het schijnt dat de Japanners enkele tanks weer in gebruik wisten te stellen. Na afloop van de oorlog in 1945 hadden ze er tenminste één in gebruik in Batavia. Wat er met dit voertuig is gebeurd, is niet bekend. Het is niet waarschijnlijk dat enige lichte tank, van het KNIL of van de Hussars, de daarop volgende periode van vijf jaar onrust en wanorde heeft overleefd.

De registratie van de VCL tanks.

Van de oorspronkelijk vier tanks hadden de lichte tanks de registraties D7145 en D7152 en de amfibische tanks de registraties D7189 en D7211. Later werden deze gewijzigd in resp. D9800, D9801, D9802 en D9803.



Evenals alle voertuigen van het KNIL hadden de tanks een civiele registratie. De letter D staat voor Preanger Residentie, de provincie waarin Bandoeng lag. Uit foto's blijkt dat bijna alle gepantserde gevechtsvoertuigen van het KNIL in deze provincie waren geregistreerd, waarschijnlijk omdat het hoofdkwartier van het KNIL hier was gevestigd. De vier cijfers werden in chronologische volgorde toegekend. De lichte tanks die later arriveerden, kregen allemaal een registratie in de D9800-serie. Op foto's zijn de volgende nummers gezien: D9804, D9809, D9811, D9813, D9814, D9815, D9816, D9817, D9819, D9820, D9823, D9824.

Modelbouw



Een jaar of vijftien geleden bracht Scale Line een resin model van de Vickers Carden Loyd Tank Model 36 op de markt. Een verdienstelijk modelletje, maar het haalt het niet bij het model dat Tom de Kruijff twee jaar geleden maakte van de Vickers tank waarop zijn vader in 1941 in Nederlands Indië diende.

BRONNEN:

- Mechanised Force, British tanks between the wars; David Fletcher
- British and American tanks of WWII; Peter Chamberlain, Chris Ellis
- British Tanks and Fighting Vehicles; B.T. White
- Tanks of the Blitzkrieg Era, 1939-1941; B.T. White
- De Japanse aanval op Java; Nortier, Kuyt, Groen
- Cavalerie en pantsertroepen van het KNIL; C.A. Heshusius

Met dank aan Wim den Dunnen voor het leveren van de meeste foto's bij dit artikel.

◀ een Diamond tanktransporter van de Mariniersbrigade met op de trailer drie Vickers tanks. De voorste is een Britse Mk.VIB, de middelste is vrijwel onzichtbaar, de achterste is Vickers Model 36 van het KNIL. (Fotocoll. NIMH)

Hieronder een aantal foto's van Duitse WO2 voertuigen. De foto's zijn gemaakt in het Technik Museum Sinsheim (D).



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)!



Nadat ik het hobby'en vorig jaar februari na een stop van zo'n tien jaar weer had opgepakt werd mijn nieuwsgierigheid om eens voor de fun mee te doen aan een wedstrijd steeds groter. Gewoon om eens te kijken waar je kwaliteiten c.q. valkuilen liggen en om eens de sfeer te proeven alsmede "hoe hoog ligt de lat?" Toch ook niet onbelangrijk..

Vastbesloten surfte ik het forum op. Ik zag 'Overloon'. Hé, een wedstrijd, mooi! Aangezien het begin april was en ik bij de Overloon FOC zag dat al twee maanden eerder bekend was gemaakt dat de wedstrijd de 23e juni zou plaatsvinden, was ik redelijk aan de late kant. Ik dacht, "nu laat ik me ook niet kennen" en ben als een Duitser met het vuur van een tommygun na aan z'n schenen, aan de slag gegaan.

Het thema van de FOC wedstrijd was deze keer De Slag om Overloon. Dus na wat informatie bij elkaar gezocht te hebben, besloot ik de beruchte 'Bloedbeek' te gaan uitwerken. Van origine de 'Loobeek', maar na de slag in de volksmond omgedoopt tot 'Bloedbeek'. Deze naam werd ontleend aan de vele gesneuvelde Britse soldaten waardoor het water die dag letterlijk rood kleurde van het bloed. Dit doordat de Duitsers zelfs mijnen in de beek hadden gelegd en de opmars van de Geallieerden wilden stoppen met een moordend vuur van talloze mitrailleurs en 88mm Flaks. Tanks liepen na de hevige regenval vast in de modder en strandden op de oevers van de Loobeek. Een regelrecht drama voltrok zich...



Het idee was geboren en de bouw werd gestart met als eerste de geweldige Churchill tank van Tamiya, die de hoofdrol zou gaan spelen vergezeld met wat figuren van Dragon die ik zou gaan ombouwen. De bouw verliep vlotjes met wat eigen aanpassingen zoals een lasnaadje hier, wat photo-etch daar, enz. Ook de verpakking werd in zijn volledigheid al geïnstalleerd.

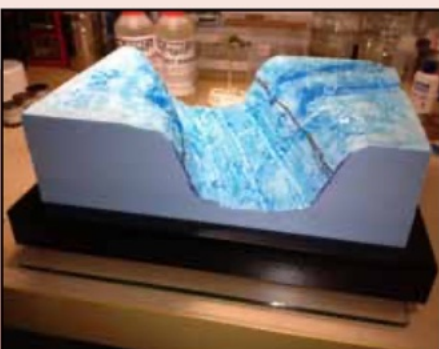
Een prachtig aluminium loopje en antennehouder van RB Models, nieuwe handgrepen van wat overgebleven PE, extra pantser en 'echte' sleepkabels gaven de Churchill uiteindelijk zijn robuuste look. De extra pantserring is gemaakt van overbodige Italeri Sherman rupsbanden, die ik in stukken had gesneden en op speciale profielen had 'vast gelast'.



Er werd ook een begin gemaakt met het belangrijkste figuur, de Engelse soldaat die dood in de beek zou gaan drijven. Deze had ik samengesteld uit meerdere ledematen van het Dragon setje 'British Infantry Normandy 1944'. Ook de vele accessoires die ik in m'n hoofd had, kregen een kleurtje: een Duitse granatenkist, jerrycan en wat wapens. De kist kreeg een basislaag van Humbrol 103 Cream en met een speciale houtnerfpenne heb ik met raw sienna en burnt sienna olieverf houtnerf aangebracht. Flink wat dagen laten drogen, om er na een laagje glans vernis de decal op te plakken. Daarna een



beetje oud gemaakt door wat stukjes van de letters af te chippen... Vervolgens heb ik het geheel weer voorzien van een matte vernislaag, waardoor de decal er niet meer als plakkerje uit ziet, maar als originele stencilling op het hout van de kist.



Tussendoor was ik toch ook erg benieuwd hoe de tank uiteindelijk op zijn basis zou komen, dus een blok styrofoam werd de beek en de aangrenzende weilanden. Veel snijden, even kijken, nog wat meer wegsnijden totdat de gewenste breedte en diepte was bereikt. Perfect!! Om een eerste begin te maken met de structuur van wat uiteindelijk een modderig zootje zou gaan worden, heb ik met een oud penseel pure thinner op het schuimblok gesmeerd. Dit begon zich vervolgens in te vreten in het schuim en veroorzaakte een mooie onregelmatige ondergrond.





Inmiddels was de tank klaar voor zijn make-over in de spuitcabine. Ik ben begonnen met een witte primerlaag en preshading met zwart. Op het forum had ik ergens de kleurcode voor de basis van het Britse leger gevonden (SCC 15), die ik vervolgens heb opgebouwd uit (in mijn geval Humbrol) 20 delen 150 + 6 delen 186 + 5 delen 33. Eenmaal droog was het de beurt aan wat highlights met een verbleekte versie van de basiskleur. Iets meer groen, een drupje geel.

Vanwege een redelijke tijdsdruk, besloot ik "Mister Churchill" zelfs mee te nemen voor een weekje Normandië. Daar zit je dan, kwasten mee, verfjes mee, een Engelse tank uit de Tweede Wereldoorlog te weatheren in Normandië... Een TWENOT droom!! Eenmaal

thuis ging het in straf tempo verder en het begon er intussen flink op te lijken. De bepaking vorderde ook gestaag en eer ik er erg in had, had alles een wash met raw umber gekregen, stof effecten, olie- en brandstofvlekken, streaking effecten, regenstrepen, roest, enz. enz. Hij was klaar!



Toen door met die English chaps voor de afrondingsfase van de figuren. Ik had nog een extra figuur bedacht dat een tankbemanningslid moest uitbeelden die had willen ontsnappen uit de vastgelopen tank, maar ook onder vuur was genomen. Hoofdfiguur kreeg een gedoneerd Hornet hoofdje dat 'm meteen een zeer moeilijke gelaatsuitdrukking gaf. Maar ja, wat wil je, als je facedown in het water ligt te dobberen...

Nu alle attributen klaar lagen, was het moment aangebroken om de ondergrond te gaan doen. De kanten van het schuim heb ik eerst afgewerkt met matzwart geplakt Evergreen plaat om een strakke uitstraling te krijgen die overeen kwam met de matzwarte fotolijst van

IKEA. Modderprutje gemaakt met twee potjes European Wet Mud van MIG, houtlijm, Vallejo Still Water en echte originele grond uit Normandië. Voor dat vleugje historische lading... Vervolgens lekker begonnen met smeren, de rupsbanden dik in de prut en in de ondergrond gedrukt onder de juiste hoek ten opzichte van de oever. Accessoires erbij, herfstbladeren op de bodem van de beek en heel veel graspollen.

En toen was daar het moment aangebroken om dat te doen waar ik enigszins tegenop zag: hars gieten... VEEL hars!! Maar liefst 400cc verdween er in de beek! Alles wat op de bodem vast moest blijven zitten had ik verankerd met een extra drop houtlijm. Vervolgens met stevige dubbelzijdige tape de randen van de beek afgeplakt zodat er geen lek zou ontstaan. Daarop gingen aan weerszijden plaatjes glas. Een goede start en verder ging het met de hars. Mr. Boat Epoxy had mij voorzien van twee flessen (hars + harder) van elk 200cc, mengverhouding was 1:1, dus dat was makkelijk. Paar druppels Vallejo groenbruin en voor het bloedwatereffect flink wat donkerrood. De hoofdrolspeler werd op de juiste hoogte naast de tank gehangen, zodat ik er zeker van was dat hij niet naar de bodem zou zinken.

Een schietgebedje werd afgestoken en daar vloeide de gehele inhoud van de maatbeker de beek in... En het ging super! Geen lekken en de meeste belletjes kwamen naar de oppervlakte en knapten open. Na een vijftal dagen was alles zo hard als steen en konden de glasplaatjes eraf.

Op de laatste dag voor de wedstrijd was het nog even fine-tunen, zoals de graspollen inblenden met de modder, nog wat vegetatie, enz. Kwart voor





twalf die avond was hij door de keuring heen (ik heb het spannend gehouden qua deadline) en de volgende ochtend ging hij mee naar Overloon.



Tsja, en dan je eerste wedstrijd ooit van een hobby die je tien jaar in de koelkast hebt laten

staan... Het was erop of eronder. Neerzetten dat ding en nonchalant wegllopen. Op het moment van de prijsuitreiking gierden de zenuwen gierden door m'n keel. Klamme handen, blik op oneindig. De medailles werden systematisch verdeeld en dan hoor je je eigen naam bij goud in de diorama klasse...



Hè??? Wat?? Kunt u dat nog één keer herhalen??? Mijn vriendin zei dat ze zelden zo'n verbaasd gezicht bij me had gezien. Dus, plak ophalen en weer naar m'n plekkie. En dan nogmaals de heer Stokkers of ik nog een keertje terug wilde komen omdat je ook nog eens de Overloon FOC hebt gewonnen! Ik kan jullie zeggen; mijn dag kon niet meer stuk. Het was al een uitermate geslaagde dag zo in Overloon, maar dit was voor mij echt de kers op de taart! Op naar de volgende wedstrijd en wie weet.....??



PRIVAT RYAN IS SAVING THE LONGEST DAY FOR THE BATTLE OF THE BULGE UNDER THE BRIDGE TO FAR....



MODELBOUWWEDSTRIJD TWENOT, OVERLOON

De wedstrijdtafel was redelijk gevuld, de kwaliteit van de modellen was over het algemeen heel goed. Dit kwam tot uiting in het aantal uitgereikte prijzen: in totaal 11 x goud, 8 x zilver en 14 x brons.

De verdeling van de hoofdprijzen was als volgt:

- "Best of Show": de Sd.Kfz. 250/8 van Ron Soeren (►)
- Publieksprijs: "Murphy's Law" van Richard Cramer (▼)
- "Best of FOC": 'Bloedbeek' van Ditmar Tabbers (zie pagina 26).



SPOREN NAAR HET FRONT

DE ROL VAN DE TREIN IN OORLOGSTIJD 30.03-01.09

vrede
van
utrecht
300 jaar



In het kader van 300 jaar Vrede van Utrecht organiseert Het Spoorwegmuseum de tentoonstelling 'Sporen naar het front'. De tentoonstelling laat zien welke invloed de spoorwegen hadden op de manier van oorlog voeren en hoe de verschillende treinen werden ingezet bij gewapende conflicten. De expositie omvat een groot aantal internationale bruiklenen, waaronder enkele oorlogslocomotieven, twee pantser treinen, vier tanks en een ruim 100 ton zware Britse spoorweghouwiter.



Over de rol die de spoorwegen speelden bij de ontwikkeling van steden, economie en mobiliteit is veel geschreven. Dat de spoorwegen ook een revolutie in de oorlogsvoering veroorzaakten, is veel minder bekend. Veldslagen tussen vijandelijke legers konden door de aanvoer van manschappen, wapens en voedsel veel langer duren, zich op meerdere fronten tegelijk afspelen en een grootschaliger karakter krijgen.



Aan de hand van een aantal thema's vertelt 'Sporen naar het front' het verhaal over de rol die de trein in oorlogstijd heeft gespeeld, van de Amerikaanse burgeroorlog, de Eerste en Tweede Wereldoorlog tot de Koude Oorlog. Om de rol van de trein bij oorlogvoering voor de bezoekers op aansprekende wijze voor het voetlicht te brengen is de tentoonstelling opgedeeld in een aantal thema's. Elk thema wordt met foto's uit heden en verleden, filmpjes, voorwerpen, diorama's en persoonlijke getuigenissen aangekleed.

De thema's zijn:

De transportpuzzel: de trein bood veel logistieke voordelen, met name als het ging om het transporteren van materieel, voedsel en paarden naar de frontlijnen, maar het was en is nog steeds een enorme puzzel om dit transportproces efficiënt te laten verlopen.



Bewapende treinen: al in de Amerikaanse Burgeroorlog werden pantser treinen en stukken spoorwaggeschut ingezet. In de loop van de tijd werden deze afschrikwekkende treinen steeds geavanceerder, met als hoogtepunten de kolossale Duitse stukken spoorwaggeschut zoals de Dora en Schwerer Gustav.

(▲ een 9 meter lang model van de Dora).



Strategisch staal: het spoor zelf speelde een strategische rol bij gewapende conflicten. Het kon snel worden aangelegd voor een plotselinge troepenverplaatsing of juist worden gesaboteerd.

Gewondenvervoer: hospitaaltreinen zorgden ervoor dat gewonden veel beter en sneller van het front konden worden weggevoerd, waardoor hun overlevingskansen sterk verbeterden.

Troepenvervoer: niet alleen materieel, ook enorme aantallen soldaten werden in treinen van en naar de frontlinies vervoerd.

Het thuisfront: wat waren de consequenties van oorlogsvoering voor de 'thuisblijvers'?

De tentoonstelling omvat een groot aantal (internationale) bruiklenen, waar onder:

Mosely Railway Trust, Engeland: "**Tin Turtle**", een kleine Britse locomotief die tijdens WO1 gebruikt werd mantschappen en voorraden naar het front te brengen



Museum of the Slovak National Uprising, Banska Bystrica, Slowakije: **Pantserrein Štefánik**, een pantserrein die in augustus 1944 door het Slowaakse verzet is gebruikt in de strijd tegen de Duitsers



Genie Museum, Vught, Nederland: **Pantserhek**, waarmee het Nederlandse leger kort voor WO2 spoorbruggen barricadeerde om vijandelijke treinen tegen te houden.



Cavaliërmuseum, Amersfoort, Nederland: **Centurion, AMX-13, Leopard-1V tanks**

Stichting Historie Koninklijke Nederlandse Veldartillerie: **veldgeschut en een veldkeuken**.



Kortom: een tentoonstelling die voor de liefhebber van militaire geschiedenis heel wat interessants te bieden heeft. En wil je er thuis nog meer over lezen: in de museumwinkel is het boek "Sporen naar het front" te koop. Hierin geeft de auteur, Guus Veenendaal, op een boeiende wijze nog veel meer informatie over "spoorwegen en oorlog".

De tentoonstelling is nog te bezoeken t/m 1 september a.s.

*Duitse spoorverken-
ningswagens, Rusland
1944.*

*Diorama
Lex Tempelman*



Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

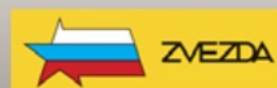
!! MAANDACTIE !!

35%

Op elke tweede bouwdoos*



* Alleen korting op bouwdozen van voertuigen (geen gebouwen en figuren) van de volgende merken:



35% korting op de goedkoopste van de twee kits. Vier kits bestellen? Korting op de TWEE goedkoopste kits.
Actie loopt de gehele maand augustus. Alleen voor geregistreerde TWENOT leden, Kies als betaalwijze "prijsopgave per e-mail"
en geef bij je bestelling aan dat je TWENOT lid bent. Meer informatie via: modelbuilder@tiscali.nl

KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl