

# DE TANK

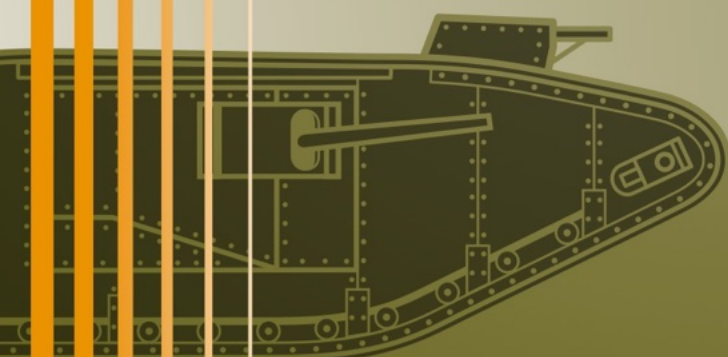
Augustus 2016

nr. 241



Britse 4x4 Veldartillerietrekkers (2)  
Militracks 2016, CF-55-AF  
De eerste tankaanval  
Oshkosh MTVR

IN DEZE  
UITGAVE





**Voorzitter**

Jan Willem Stokkers

**Vice-voorzitter**

Marcel von Hobe,

**Secretaris**

Arno Cornelissen,

**Penningmeester**

Kees Blijleven,

**Lid**

Johan Bijl,

Rob Linssen,

Richard Cramer,

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.

**Noord-West**

Jan van Veen,

**Noord-Oost**

Wim Oldekamp,

**Midden**

Peter Vierhout,

**Zuid-West**

Johan Bijl,

**Zuid-Oost**

Bas Slaats

Arno Cornelissen

Jan van Veen

Kees Blijleven

**ERELEDEN**

Rob Evers

Marc Tempels

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:** De Fennek van TWENOT-lid Eric de Graaf die hij reed in Afghanistan.

**kleine foto links:** Een knalgele Coleman Federal F-55-AF vliegtuigtrekker (zie pagina 12).

**kleine foto rechts:** Een Morris-Commercial Mk.III, 4x4 veldartillerietrekker (zie pagina 22).

**INHOUD**

|                     |    |
|---------------------|----|
| Van de voorzitter   | 3  |
| Verenigingsnieuws   | 4  |
| 100 jaar TANK       | 5  |
| Agenda              | 9  |
| Nieuwe leden        | 9  |
| Vraag en aanbod     | 9  |
| Nationaal Modelbouw |    |
| Evenement           | 11 |

**6**

Militrack 2016

**12**Coleman  
Federal  
F-55-AF**16**1916, de  
eerste  
tankaanval**22**Britse 4x4  
Veldartillerie-  
trekkers (2)**28**Oshkosh  
M.T.V.R.**31**Uitstapje WTS,  
Koblenz.**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

Beste TWENOT vrienden,

Eind van dit jaar zijn twee bestuursleden aftredend en wel Kees en Rob. Kees heeft zich herkiesbaar gesteld en daar mogen we als TWENOT heel blij mee zijn. Rob heeft te kennen gegeven zich niet meer beschikbaar te stellen en zal het bestuur verlaten. Graag wil ik alvast een voorschot nemen op zijn aanstaande vertrek en Rob nu alvast te bedanken voor zijn inzet. Rob zal op zijn eigen wijze actief blijven voor de TWENOT, we zullen hem nog vaak zien en hij zal ook regelmatig aanschuiven aan de TWENOT tafel.

2016 is een jaar van feestjes en jubilea en namens de TWENOT wil ik de vrienden van de IPMS van harte feliciteren met hun 45 jarig bestaan.

Belofte maakt schuld en, ondanks dat het al een paar maanden terug is, wil ik de TWENOT Bouwgroep NHN nog van harte feliciteren met hun 1e lustrum eerder dit jaar. Als pleister op de wonde heb ik beloofd dat ik de Afsluitdijk over zal gaan en gezellig een middag zal meeplakken.

De SMC heeft dit jaar haar 10<sup>e</sup> editie in Veldhoven en alvast onze felicitaties met dit mooie spektakel.

Het kan de TWENOT leden niet zijn ontgaan dat we dit jaar ook 100 jaar "tank" vieren en in de juni editie is dan ook aandacht gegeven aan het Tank Event, 27 en 28 augustus, in en om de Arena op het NMM terrein te Soesterberg. Zoals het zich laat aanzien gaat het een enorm spektakel worden en hopelijk gaan we daarvan een mooi verslag zien in één van de komende edities van DE TANK. In dit nummer wordt alvast in een uitgebreid artikel stilgestaan bij het eerste optreden van de tank in september 1916.

Tijdens de afgelopen Militracks in Overloon sprak ik met Hilary Louis Doyle,

Panzer Tracts publicaties, die vertelde dat dit jaar het lang verwachte deel No.4-3 Panzerkampfwagen IV Ausf.H/J 1943-1945 zal worden gepubliceerd. Persoonlijk kijk ik hier al lang naar uit en ook is een interessant Panther boek uitgegeven via Abteilung 502 (bekend van de weathering produkten) en geschreven door twee bekende namen uit de wereld van Panthers en ander Duits materieel, **Martin Block** en **Roddy MacDougall**. Het gaat hier wel om een gelimiteerde oplage van 2000 stuks, dus voor de liefhebbers...wees er snel bij!

Ook de modelbouwende Twenotter hoeft zich niet te vervelen en stil te zitten want er komt op het moment volop nieuws op de markt. Wat absoluut een goede trend is is dat in ons land ook weer volop te doen is op modelbouw-winkel- c.q.webshop gebied. Van een aantal weet ik dat ze druk aan het investeren zijn en ik wens iedereen daarbij veel succes toe. Ook wil ik meteen onze adverteerders bedanken en ik hoop dat we nog vele jaren van elkaar kunnen "profiteren" en elkaar kunnen versterken.

Na de zomer zal de TWENOT-karavaan weer volop onderweg zijn in binnen- en buitenland. Beter is misschien nog te zeggen "blijft maar door denderen"..... Zoals we allemaal weten is Marc Tempels de drijvende kracht hierachter en laten we Marc hierbij helpen door een dagje aan te schuiven aan de verschillende

TWENOT tafel(s). De Nationale Modelbouw Manifestatie staat bijvoorbeeld weer op de agenda en we hebben daar zeker weer het nodige aan standbemanning nodig. Kijk af en toe even op het Forum of meld je bij Marc. En dat dus niet alleen voor de NMM week in oktober, maar ook voor andere evenementen waarvoor standbemanning wordt gevraagd.

Het is voor mij wel even wennen na vele jaren de TWENOT bijeenkomsten te hebben georganiseerd, maar onze secretaris Arno en aantal van onze Bouwgroep Breda vrienden zijn druk doende met de voorbereidingen voor de TWENOT bijeenkomst op 26 november a.s. te Breda. Deze dag wordt georganiseerd in samenwerking met **Dax Magic Webshop** en **Robi Modelbouw** en onze dank gaat nu alvast uit naar Peter en Roman.

Groetend,

Uw voorzitter **Jan Willem Stokkers**

### Dax Magic Webshop

Dax Magic Webshop levert alles van Vallejo, AK, MIG, ModelMaster enz. tegen scherpe prijzen:



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

Dax Magic  
H.I. Ambacht  
Nederland

webshop: [www.daxmagic-webshop.nl](http://www.daxmagic-webshop.nl)  
E-mail : [sales@daxmagic-webshop.nl](mailto:sales@daxmagic-webshop.nl)

**DAXMAGIC-WEBSHOP.NL**





## Regio Zuidoost

Beste leden,

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: het dagje uit naar de Wehrtechnische Studiensammlung in Koblenz was fantastisch! Vanuit heel Zuid Nederland waren geïnteresseerden komen opdagen om de onofficiële 40<sup>e</sup> verjaardag van regio zuid op gepaste wijze te vieren. Vanuit mijn positie als coördinator wil ik alle deelnemers (nogmaals) hartelijk danken voor hun gezellige deelname. Intussen wordt er al weer hard nagedacht over een vervolg. Ik heb tijdens de busreis wel meer dan 40 mogelijke plannen gehoord, variërend van Saumur tot Kubinka en alles wat daartussen ligt. Wie weet, mogelijk voor de 50<sup>e</sup> verjaardag een reisje naar Rusland? Intussen zijn er wel serieuze plannen om een bezoek te brengen aan het museum van onze zuiderburen te Brasschaat. Dit is gelukkig weer open,

na een hele periode dienst te hebben gedaan als tijdelijke basis voor drones van het Belgische leger ten behoeve van de bewaking van de Antwerpse Havens. Een taak die ze ongetwijfeld nooit voor mogelijk hebben gehouden tijdens de oorspronkelijke aanleg van het artilleriekamp eind 19<sup>e</sup> eeuw! Affin, tijden veranderen en het biedt tegenwoordig een mooi onderkomen ten faveure van onze hobby.

Een locatie welke ook een mooi onderkomen biedt aan onze hobby is het Koningshof te Veldhoven, met name in het weekend van 1 & 2 oktober tijdens de tiende (!) verjaardag van de Scale Model Challenge. Uiteraard is ondergetekende ook aanwezig op dit spektakel, vermoedelijk vooral in de kidscorner. Daarmee heb ik toch de meeste affiniteit. En wie de jeugd heeft, heeft de

toekomst, zo luidt het bekende gezegde. Dit jaar twee dagen zodat een ieder alle tijd heeft om al het moois te bekijken, met name bij de clubstands en uiteraard op de wedstrijdtafel. Een andere locatie die ik in de komende maanden zeker nog eens ga bezoeken is het Nationaal Militair Museum in Soesterberg.

Allereerst uiteraard tijdens het Tank Event in het weekend van 27 en 28 Augustus. De line-up van alles wat daar gaat rijden belooft een hele mooie te worden en als het weer enigszins wil meehelpen dan verwacht ik nu al dat dit een van de hoogtepunten van dit jaar gaat worden. Later dat jaar doen we het NMM nog eens dunnetjes over, dan tijdens de Nationale Modelbouw Manifestatie. (En nog eens tijdens de najaarsexcursie van de Menno van Coehoornstichting, maar dat terzijde) Als laatste wil ik niet onvernoemd laten dat de laatste bijeenkomst van de TWENOT dit jaar ook in het zuiden gaat plaatsvinden, namelijk op 26 november te Breda. De leden van bouwgroep Breda zullen hun organisatorische kwaliteiten laten zien en zorgdragen voor een zeer gastvrij verblijf. Het exacte programma is nog in de maak, maar ik denk niet dat enig TWENOT lid ook maar iets te kort gaat komen. Diverse handelaren hebben in ieder geval al hun medewerking beloofd.

Bij deze wens ik een ieder een heel goede vakantie en mogelijk tot ziens bij een (of alle) van bovenstaande benoemde activiteiten.

**Bas Slaats**  
Regiocoördinator

## Regio Noordoost

Wegens voortdurend verblijf in het buitenland heeft uw regiocoördinator deze keer geen nieuws te melden.

Oant sjen,

uw regiocoördinator,  
**Wim Oldekamp**

**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](http://www.airbrush-services-almere.nl) voor onze shop en de beursagenda.

**Airbrush Services Almere**

Operetteweg 26  
1323 VA Almere

telefoon/fax 036-5331531

[info@airbrush-services-almere.nl](mailto:info@airbrush-services-almere.nl)  
[www.airbrush-services-almere.nl](http://www.airbrush-services-almere.nl)

**Dé airbrush specialist in Nederland.**





## 1916 - 2016, HONDERD JAAR TANK!



Honderd jaar geleden, tijdens de Eerste Wereldoorlog, werd de eerste tank ingezet. Dit wordt bij het Nationaal Militair Museum ondermeer herdacht met de expositie 'Tank! Back to the future' en het onbetwiste hoogtepunt van ons tankjaar: een spectaculair tankevenement in onze splinternieuwe Arena.

Met deze show, waarin onder meer de Duitse Panzer III Flammpanzer, de Jagdpanther, de Russische T34, de Leopard 1 en de M1 Abrams zich van hun beste kant laten zien, wordt tevens de

In de Arena, die plaats biedt aan 3000 bezoekers, zullen in het weekend van 27 en 28 augustus meer dan 30 verschillende tanks en pantservoertuigen uit binnen- en buitenland met brullende motoren en ratelende rupsbanden te zien zijn.

nieuwe Arena geopend. Het wordt een weekend om nooit te vergeten!

Het aantal beschikbare plaatsen is helaas beperkt, dus daarom is reserveren verplicht. Meer informatie hierover vindt u op de website van het NMM: [www.nmm.nl](http://www.nmm.nl)



### Tank Event, 27 + 28 augustus 2016 (onder voorbehoud!)

|              |                                            |
|--------------|--------------------------------------------|
| <b>09.00</b> | <b>Terrein open</b>                        |
|              | Static Show open                           |
|              | Publiek meerijden met M688                 |
| <b>10.15</b> | <b>Static Show sluit</b>                   |
| <b>10.30</b> | <b>Opening Tank Event</b>                  |
|              | Standard Beaverette                        |
|              | Romeinse Testudo                           |
| <b>10.40</b> | <b>Eerste Wereldoorlog, 100 jaar tanks</b> |
|              | Mk.IV replica                              |
|              | Reënactment WO1                            |
| <b>10.55</b> | <b>Tweede Wereldoorlog</b>                 |
|              | M4 Sherman                                 |
|              | M24 Chaffee                                |
|              | Panzer III "Flammpanzer"                   |
|              | Jagdpanther                                |
|              | T-34                                       |
| <b>11.20</b> | <b>Pantserinfanterie</b>                   |

|              |                                            |
|--------------|--------------------------------------------|
|              | White M3 Halftrack                         |
|              | SdKfz.251 OT                               |
|              | AMX PRI                                    |
|              | DAF YP408                                  |
|              | YPR765 PRI                                 |
| <b>11.50</b> | <b>Gemechaniseerde artillerie</b>          |
|              | Sexton                                     |
|              | Priest                                     |
|              | AMX PRA                                    |
|              | M109                                       |
|              | M110                                       |
| <b>12.15</b> | <b>Pauze</b>                               |
|              | Static Show open                           |
|              | Publiek meerijden met M688                 |
| <b>13.45</b> | <b>Static Show sluit</b>                   |
| <b>14.00</b> | <b>Eerste Wereldoorlog, 100 jaar tanks</b> |
|              | Mk.IV replica                              |
|              | Reënactment WO1                            |
| <b>14.15</b> | <b>Koude Oorlog</b>                        |
|              | AMX-13                                     |

|              |                          |
|--------------|--------------------------|
|              | Centurion                |
|              | Centurion berging        |
|              | Leopard 1                |
|              | Leopard 1 Bruglegger     |
|              | PRTL                     |
|              | Panzer 61                |
|              | Russische tank           |
|              | Russisch pantservoertuig |
| <b>15.15</b> | <b>KL Parade</b>         |
|              | Fennek                   |
|              | CV9035NL                 |
|              | Bushmaster               |
|              | PzH 2000 NL              |
|              | Boxer                    |
|              | Kodiak                   |
|              | Leopard 2A6              |
|              | M1 Abrams                |
| <b>16.00</b> | <b>Static Show open</b>  |
| <b>17.00</b> | <b>Static Show sluit</b> |

### 'Tank! Back to the future'





# MILITRACKS 2016



DOOR: JAN WILLEM STOKKERS

Een feest van herkenning en met ruim 100 voertuigen was het zeker een geslaagd feest. Deze editie was de 4e keer dat ik als vrijwilliger mocht meehelpen en kort samengevat, het was SUPER.

Elke editie verbaas ik mij weer over het enorme aantal aanwezige voertuigen en de organisatie was er ook dit jaar weer in geslaagd een aantal pareltjes naar Overloon te halen. Eén van de publiekstrekkers was de Pz.II uit Saumur, en ook 12T.Zugmaschine en de FAMO mogen we wel tot de pareltjes rekenen. Hoewel ik in deze niet graag spreek over favorieten, het blijven toch voertuigen met een geschiedenis. Ik was bijzonder verheugd over de aanwezigheid van diverse Sd.Kfz.251's en de Sd.Kfz.250. Maar al het andere materiaal, al dan niet rijdend, is ook stuk voor stuk uniek en bijzonder.

Als je al wat jaartjes rondloopt ga je de eigenaars en chauffeurs ook steeds beter kennen en krijg je elk jaar meer informatie te horen over de geschiedenis van de voertuigen. Bijzonder is dat er voertuigen bij zijn die via het Afrika Korps, Normandië, terugtocht, Ardennen en na de laatste stuip trekking in Duitsland ergens in een schuur in Duitsland belandden. Gelukkig kwam zo'n voertuig dan in de juiste handen en werd, vaak na lang zoek- en spuurwerk naar de juiste onderdelen, volledig gerestaureerd. Praat een modelbouwer tegenwoordig over de alsmaar stijgende prijzen van aftermarket spul of een gemiddelde Dragon doos; als je hoort wat een gemiddeld onderdeel



mensen.

Om niets te missen ben ik altijd al op vrijdag aanwezig om 's avonds aan te sluiten bij de briefing, want veiligheid gaat voor alles. Het drama in Haaksbergen noopte de organisatie, al dan niet verplicht, tot nog meer veiligheidsmaatregelen (de veiligheid lag al vanaf de 1e editie op een heel hoog niveau). Het is bijna niet voor te stellen, maar toch echt waar, 71 jaar na dato werden de Duitse voertuigen d.m.v. radar gecontroleerd op hun snelheid en was 30 km/uur het



voor een schaal 1 op 1 voertuig moet kosten dan schrik je pas echt. Maar bij elk gesprek spat de liefde voor het voertuig er letterlijk vanaf en kan je alleen maar respect hebben voor deze

maximaal toegestane.

Trouwens, ben ik niet de enige Twenotter die meehielp als vrijwilliger want ook Piet van Hees was weer volop bezig al zijn kennis en kunde te delen met het in grote getale opgekomen publiek. Eigenlijk liepen Piet en ik daar rond als kinderen in een snoepwinkel! Ton Burger was ook van de partij en







aangepast, met voor mij het grote geluk dat mijn "werkplek" juist daar was waar alle Sd.Kfz.251'ers, 250, Pz.II en een Hetzer stonden. Een deel van deze voertuigen behoort toe aan de Bruce Crompton collectie, bekend van de serie "Combat Dealers" en het was een komen en gaan van vooral veel jeugdigen die met Bruce en zijn al evenzo beroemde crew op de foto wilden. En het mooie was dat Bruce voor iedereen de tijd nam, ondanks dat er ook opnames werden gemaakt voor seizoen 3 op Discovery Channel (ik meen medio augustus dit jaar). Bruce wist mij te vertellen dat seizoen 4 ook op de rol staat, dus ook komend jaar weer volop kijkplezier en leuke verhalen.

Het geeft je een beperkte inkijk hoe het tussen 1939 en 1945 ongeveer ging "in het veld". Met het grote voordeel dat het nu een stuk rustiger was in Overloon dan in de nadagen van 1944; hoewel, met 14.000 bezoekers is "rustig" ook weer relatief en dat was een plus van 20% t.o.v. van 2015!



De vrijdag- en zaterdagavond was het, onder genot van een hapje en drankje, volop genieten en verhalen aanhoren. Wat ik in mijn voorwoord al aangaf, ik heb een leuk gesprek kunnen voeren met Hilary Louis Doyle en met Ton Burger en ondanks de enorme drukte ook nog even kans gezien om over de militaria markt te lopen. Ook hier de nodige TWENOT leden, in dit geval als



heeft het hele weekend letterlijk en figuurlijk rondjes gereden op zijn motor. En waar het kon de aanwezige TWENOT leden, ook dit jaar weer volop aanwezig, gegroet of snel even de hand geschut.

Door de enorme groei van het evenement moest de opstelling van de voertuigen alweer drastisch worden

Gezien de leeftijd van deze voertuigen kan er ook weleens iets misgaan en het is knap hoe men dan toch in staat is een voertuig weer draaiende te krijgen.







handelaar aanwezig, kunnen spreken en bij Gert van Olst nog twee bouwdozen kunnen scoren en mijn bibliotheek aangevuld. Hoewel ik niet zo'n militaria kenner ben viel mij wel op dat de prijzen redelijk gunstig zijn en dat is mij later ook wel bevestigd door Geert Wierstra, die nog wat leuke zaken heeft kunnen scoren voor zijn Willys Jeep.

Ik heb 20 en 21 mei 2017 in de agenda gezet en daarna voldaan huiswaarts gegaan. Hopelijk mag ik in 2017 dan mijn lustrum beleven, vijf jaar vrijwilliger Militracks. Walter Schwabe wil ik bedanken voor de foto's en wellicht is dit de gelegenheid om Walter te overtuigen om weer TWENOT lid te worden.





## AGENDA

|                   |                                            |
|-------------------|--------------------------------------------|
| 27 + 28 augustus  | Tank Event, NMM Soesterberg                |
| 4 september       | Open Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk |
| 10 september      | ISSC, Heiden (D)                           |
| 11 september      | KMK Scaleworld, Mol (B)                    |
| 17+18 september   | Euro Militaire, Folkestone (UK)            |
| 1+ 2 oktober      | SMC, Veldhoven                             |
| 19 t/m 26 oktober | NME, Soesterberg                           |
| 29 oktober        | ESM, Nieuwegein                            |
| 26 november       | TWENOT bijeenkomst, Breda                  |
| 2017              |                                            |
| 19 maart          | TWENOT bijeenkomst, Overloon               |

## NIEUWE LEDEN

A.T.W. van DIJK, Amsterdam  
H. de HAAN, Bovenkarspel  
X.J.A. JANSSEN, Kaulille, België  
H. LETTINCK, Utrecht  
S. SCHOOF, Veghel

## VRAAG EN AANBOD

**Te koop:** Tamiya 1:21 Panzer III uit de 70-er jaren. Gebouwd model met RadioControl-installatie. Originele doos nog aanwezig. 150 euro compleet.

**Ton Burger,** [redacted] of eventueel [redacted]



**STRELA**  
**MODELBOUW**

**DE RIJZENDE STER IN  
MODELBOUWLAND**

GESPECIALISEERD IN MILITAIRE VOERTUIGEN  
\* ACADAMY \* IBG \* TRUMPETER \* VALLEJO

WWW.STRELAMODELBOUW.NL  
INFO@STRELAMODELBOUW.NL

**Gratis af te halen:** een bananendoos gevuld met 1:35 materiaal. Van Tamiya, nog in de doosjes, US Combat Groupset, US Gun and Mortar Team, US Infantry West European Theater, German Soldiers at rest, Live stock. Van Dragon, nog in doosjes, US Anti TankTeam, US Rangers Normandy. Van Revell/Italeri US Para's. Voorts een sorteerdoos vol 1:35 soldaatjes in diverse stadia; een klein ladenkastje met o.m. helmen, hoofden, wielen, veldflessen, materiaal veldwerkplaats, bajonetten en dergelijke. Daarnaast wat plastic bakjes met wapens, kisten, bebording, 'psu' en rolletjes verbandgaas voor aanmaak camouflagenetten. Van Airfix ongebouwde restanten 1:32 US Marines, US Infantry, Brits 8<sup>e</sup> Leger, uit de serie 'Multipose' in de respectievelijke doosjes. Alles in één keer meenemen alstublieft.

**Willem Paulus,** [redacted]  
na afspraak via [redacted]

*Modellen van een Chieftain en een BMP gemaakt tijdens de Sonderaustellung in het Panzermuseum te Munster.  
foto's: Arnold Cremers*



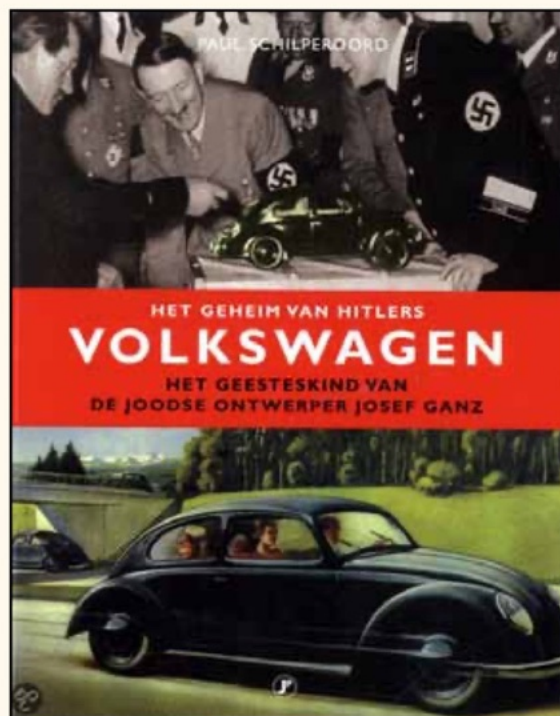


Het geheim van Hitlers Volkswagen. Het geesteskind van de joodse ontwerper Josef Ganz. Door Peter Schilperoord, Soms word je verrast. Je kent dat wel. We weten op ons eigen liefhebberijgebied zo'n beetje alles wat we willen weten. Het is verdieping in details, een aantal extra foto's en is dat dan een nieuw boek op de plank waard? Je bladert wat door het boek, paar leuke foto's. Maar! De titel trok me meteen. Geheim? Joodse ontwerper?

Nou, ik viel van de ene verbazing in de andere toen ik dit boek aan het lezen was. Nog los van een zeer gedegen verzameling feiten en foto's, het leest als een spannend jongensboek! De clou van het verhaal kan ik niet verraden, iedereen weet er wel wat van. Een Nederlandse onderzoeksjournalist, Peter Schilperoord, dook in alle vage

feiten dat er voorlopers waren in de ontwikkeling van de kever door Ferdinand Porsche. Daardoor ontrolde zich een zoektocht waardoor je zelfs een aantal van de grote namen in de autogeschiedenis héél anders gaat zien. Het geeft een adembenemend beeld van de voetangels en klemmen die er in het begin van de automobielschiedenis gewoon waren. Josef Ganz blijkt een miskend genie. Heerlijk eigennuttig, een verterende passie voor zijn stokpaardjes. Hij zou zo modelbouwer kunnen worden! Een hele grote aanrader! Ook als je het technisch of geschiedkundig niet precies je ding is. 331 pagina's met

flink wat foto's en een goed verhaal. Verkrijgbaar bij Bol.com



# MILITARY MODEL SHOP

**DE WEBWINKEL VAN EEN MODELBOUWER VOOR DE MODELBOUWER.**

Het adres voor uw modelbouw benodigdheden.

De Merken die wij voeren:



En nog veel meer.... voor ons aanbod en meer informatie bezoek onze webshop. Wij helpen u graag

**WWW.MILITARYMODELSHOP.NL**



## NATIONAAL MODELBOUW EVENEMENT 2016

Als opvolger van de Nationale Modelbouw Manifestatie, die jarenlang, met deelname van de TWENOT in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg werd gehouden, was er in 2015 voor het eerst het Nationaal Modelbouw Evenement (NME). Dit werd gehouden in het nieuwe Nationaal Militair Museum op de voormalige vliegbasis Soesterberg.

Op het NME in 2015 was de TWENOT natuurlijk ook vertegenwoordigd. Na afloop konden we vaststellen dat het een groot succes was geweest. Ruim 21.000 bezoekers passeerden in 7 dagen de kassa. De ruim 20 deelnemende modelbouwverenigingen toonden hun meestal fantastische modellen aan een geïnteresseerd publiek.

Ook in 2016 wordt er weer een NME gehouden. En wel van woensdag 19 oktober t/m woensdag 26 oktober. (juist, 8 dagen ditmaal!) De organisatie verwacht zeker een herhaling van 2015 en hoopt op een nog mooiere show. De TWENOT zal hieraan uiteraard haar medewerking verlenen met een super stand.

De entourage is geweldig. De opstelling van de tafels en de inrichting ervan is prima en de sfeer onder de verschillende verenigingen is uitstekend. Aan alle voorwaarden voor weer een fantastische show al worden voldaan. Dus, doe dit maal ook mee aan deze super promotie voor onze hobby. Er zijn verschillende mogelijkheden van deelname:

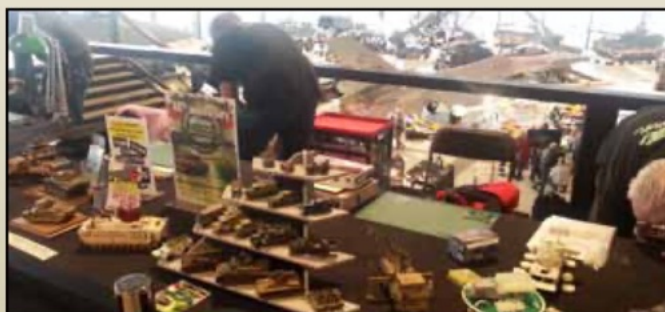
1. U brengt uw modellen op dinsdagavond naar het museum en haalt ze ruim een week later op woensdagavond weer op.

2. U geeft uzelf op om één of meer dagen in de stand van de TWENOT aanwezig te zijn. Om daar te bouwen, te praten en rond te kijken. U neemt dan voor die dagen een aantal modellen mee die op de stand tentoongesteld worden. U neemt die dan weer mee naar huis als u zelf weggaat. De TWENOT zal over 16 meter show- en bouwtafel kunnen beschikken, 4 meter meer dan vorig jaar. Dus voldoende ruimte om ook uw modellen te laten zien. Er is, tegen een geringe vergoeding, een eenvoudige lunch beschikbaar en de organisatie van het Evenement zorgt voor de koffie.

U kunt zich voor deelname opgeven bij Marc Tempels via



Hier kunt u ook terecht met verdere vragen over de NME. We kijken uit naar uw deelname!



**NATIONAAL MODELBOUW EVENEMENT**

**19 T/M 26 OKTOBER**

Beleef de wereld van modelbouw bij het Nationaal Militair Museum. Bewonder de modellen van ruim 20 modelbouwverenigingen, laat je verbazen door demonstraties met radiografisch bestuurbare vlieg-, vaar- en voertuigen, of doe mee aan verschillende workshops!

In samenwerking met IPMS

**NATIONAAL MILITAIR MUSEUM**

Nationaal Militair Museum  
Verlengde Paltzlaan 1  
3720 HK Soest  
[www.nmm.nl](http://www.nmm.nl)

**NATIONAAL MODELBOUW EVENEMENT**

**EXPOSITIE KUNST VAN HET MODELBOUWEN**

Tussen de collectie van het NMM presenteren meer dan 20 modelbouwverenigingen hun mooiste modellen: vliegtuigen, voertuigen, schepen, helikopters, raketten, militair en niet-militair. Daarnaast is er in 2016 in het NMM extra aandacht voor tanks met een grote collectie tank schaalmodellen.

**Zelf doen!** Maak je eigen schaalmodel tank of vliegtuig of bestaart een modelboot in het bassin buiten.

**DEMONSTRATIES MET OP AFSTAND BESTUURBARE MODELLEN**

- Een volledig op schaal nagebouwde Leopard tank rijdt door ruw terrein.
- Parcoursvaren met grote marineschepen in een bassin op het buitenterrein.
- Drone Challenge: wedstrijd vliegen met drones.
- Ervaren modelvliegers vliegen met gemotoriseerde en elektrische modelvliegtuigen.





Een paar maanden geleden bracht ik een bezoek aan PS Aero in het Limburgse Baarlo. Dit bedrijf is gespecialiseerd in de verkoop en/of de verhuur van voormalige militaire vliegtuigen, motoren en andere onderdelen. Rond het bedrijf staan zo'n 30 tot 35 verschillende vliegtuigen opgesteld, variërend



van F-104 Starfighters via Russische MiG's tot een Breguet Atlantic. Mijn aandacht werd echter het meest getrokken door een knalgele vliegtuigtrekker met een dubbele cabine. Ik had dit voertuig nog nooit eerder gezien, dus heb ik het aandachtig bekeken en gefotografeerd.

De merknaam, Federal, stond er duidelijk op, dus toen ik weer thuis was ben ik op internet gaan zoeken. Dit leverde op "Federal" niets bruikbaars op, maar bij zoeken op afbeelding kreeg ik een hele rij foto's van dit voertuig. Alleen niet met de naam Federal maar "Coleman". Het bleek wel Federal F-55-AF vliegtuigtrekker te zijn.

De geschiedenis van Coleman begint in de jaren 1915 – 1920 in het Amerikaanse stadje Carbondale, Colorado waar een zekere **Harleigh Holmes** een idee kreeg voor een nieuw soort vierwiel aandrijving voor vrachtauto's. Hij nam hier octrooi op, richtte de **Holmes Motor Company** op en ging vierwiel aangedreven vrachtauto's te bouwen. Zijn ontwerpen waren een succes en het bedrijf groeide voorspoedig.

In 1922 werd zijn bedrijf, dat inmiddels was omgedoopt tot de Plains Motor Corporation, gekocht door de gebroeders Alfred en George Coleman en verhuisde naar Littleton. Holmes behield een hoge positie in de nieuwe onderneming. De Coleman broers uit Illinois waren rijk geworden in de mijnbouw. Ook bezaten ze enkele grote boeren bedrijven en financierden ze verschillende ondernemingen in hun woonplaats Miami, Oklahoma. Hun nieuw verworven bedrijf werd voortgezet onder de naam **Coleman Motor Works**. Het bedrijf slaagde erin zijn positie en bekendheid voortdurend te verbeteren. Een artikel in de Littleton Independent (14 maart 1924) vertelde van een Pierce Arrow vrachtwagen, volgeladen met goederen, die in de modder was blijven steken. Een volgeladen 3-ton Holmes truck kwam langs en stopte om te hel-

pen. Zonder eerst te lossen haakte de bestuurder van de Holmes de twee vrachtwagens aan elkaar en trok de Pierce Arrow zonder moeite los. In april 1927 kocht het Amerikaanse leger een Coleman vrachtwagen, de Washington Post besteedde hier uitgebreid aandacht aan. Daarna volgden meer bestellingen door het leger. In 1944 leverde het bedrijf ruim 700 trailers voor het vervoer van tanks en ook werden kraanwagens voor het Corps of Engineers gebouwd.

In 1948 werd de Coleman Motor Company samengevoegd met de American Road Equipment Company. De naam werd veranderd in **The American-Coleman Company**, met het hoofdkantoor in Omaha, Nebraska. Het bedrijf in Littleton bleef voertuigen bouwen onder de naam Coleman Motors. De reorganisatie leidde tot een nieuw product, de vliegtuigtrekker, waarvoor in 1949 een opdracht werd verworven voor 49 stuks voor de USAF. In 1950 volgde een tweede contract voor 73 trekkers en in 1951 nog een voor 495 trekkers. Harleigh Holmes overleed in 1963. In 1987 sloot de fabriek in Littleton haar deuren.

## Achtergrond.

Toen in 1949 de Koude oorlog zich in een rap tempo aandiende had de Amerikaanse Luchtmacht opeens heel veel haast met het in gebruik nemen van de revolutionaire en reusachtige B-36 Convair "Peacemaker" VH ("very heavy") strategische atoombommenwerper. Met een gevechtsgewicht van 119 ton was het duidelijk dat er nieuwe en krachtige vliegtuigtrekker nodig was om dit reusachtige vliegtuig op de grond te kunnen verplaatsen.

Deze behoeftestelling was de eerste stap van een verbazingwekkende reeks. Op 2 maart 1949 deed de USAF een dringende oproep voor aanbiedingen van een dergelijke trekker, op basis van



in grote haast geformuleerde specificaties.

Op 7 maart 1949, slechts vijf dagen later (en na een paar nachten stug doorwerken) had het bedrijf Coleman Motors op basis van het 105 inch onderstel van een 1948 – 1949 Coleman G-55 trekker met vierwiel aandrijving en –besturing een nieuwe trekker ontwikkeld die voldeed aan de zeer uitdagende nieuwe USAF specificaties en deze ook afgeleverd op de ruim 1000 kilometer verder gevestigde Carswell Air Force Base nabij Fort Worth, Texas, waar het voertuig onmiddellijk in beproeving kon worden genomen. Er waren nog acht andere aanbieders, waaronder Euclid en Caterpillar. Het project had zo'n hoge prioriteit dat generaal Curtis E. Lemay persoonlijk bij het testprogramma aanwezig was.

In dit programma liet het Coleman G-55 prototype alle concurrenten achter zich en derhalve kreeg Coleman de opdracht. Russell Swank, de baas van de fabriek, had alle beproevingen persoonlijk uitgevoerd. De "jury", bestaande uit hoge luchtmacht officieren, was verbaasd over de prestaties van de trekker en het gemak waarmee alle vereiste manoeuvres konden worden uitgevoerd.

De behoefte was zo groot dat Coleman de eerste twee productievoertuigen al, op 13 april (dus slechts 24 dagen later) moest afleveren en de volgende 18 voertuigen al heel snel daarna. Met nog een opdracht voor 29 trekkers werden er in totaal 49 stuks van het 1949 model afgeleverd.

Daarna volgden nog drie contracten: op 19 mei 1950 voor 73 trekkers; op 18 april 1951 voor 425 trekkers; op 22 augustus 1952 een contract voor Federal voor 834 voertuigen en ten slotte nog een contract op 1 juli 1954 voor 18 voertuigen.

Onduidelijk is waarom het contract van 1952 aan Federal werd gegund. Sommige bronnen vermelden dat Coleman het contract niet zelf kon uitvoeren van-

wege een arbeidsconflict met het personeel. Dit kan echter niet kloppen want een dergelijk conflict deed zich pas eind februari 1953 voor en duurde slechts een halve dag. Ook is het niet duidelijk waarom de door Federal gebouwde trekkers vrijwel identiek zijn aan die van Coleman. Er bijvoorbeeld niets bekend over een licentieovereenkomst tussen beide bedrijven. Het blijft dus vreemd!

#### Gegevens

Bruto gewicht 15.195 kg; wielbasis 2,62 meter; draaicirkel 10,5 meter, 113 pk Buda dieselmotor (al snel vervangen door een Buda LO 525 benzinemotor); trekkracht 11.400 kg; een lier met een trekkracht van 31.750 kg, kabellengte 82,3 meter; cabine bestand tegen temperaturen van -60 tot + 130 graden.

(het bruto gewicht was inclusief 7.700 kilo ballast gewicht aan beide zijanten voor extra grip.)

#### Bron:

<http://forums.justoldtrucks.com/22610/Coleman-Trucks?PageIndex=2>

► De 1950 uitvoering van de Coleman CF-55-AF De trekker heeft een dubbele Coleman cabine met Ford deuren model 1942 – 1947. Het dak is betrekkelijk plat.



▲ 7 Maart 1949, Carswell Air Force Base, nabij Fort Worth, Texas. Coleman Motors verkoopleider Russ Swank aan het stuur van het prototype op basis van de Coleman G-55 trekker. Helemaal links generaal Curtiss Lemay







De 1951 uitvoering van de Coleman CF-55-AF. Deze uitvoering is makkelijk te herkennen aan de dubbele GM cabines.



De 1952 uitvoering, de Federal F-55-AF met dubbele 1950 GM cabines (foto: Craig H. Trout Collection)

#### De gegevens van de contracten nog even op een rijtje:

**Het 1949 contract voor de levering van 49 stuks Coleman CF-55AF trekkers, voorzien van dubbele 1942 – 1947 Ford cabines, rug aan rug. Af te leveren in USAF Ground Support Yellow met een mat zwarte motorkap.**

**Het 1950 contract, Coleman CF-55-AF trekker, voorzien van een dubbele Coleman cabine met 1942 – 1947 Ford portieren.**

Contractdatum en bedrag: 19 mei 1950, US\$ 1.296.122,- voor trekkers en reservedelen.

Aantal eenheden: 73, af te leveren in USAF Ground Support Yellow met een mat zwarte motorkap.

**Het 1951 contract, Coleman CF-55-AF trekker voorzien van dubbele 1951 GM cabines**

Contractdatum en bedrag: 8 april 1951, US\$ 1.500.000,-

Aantal eenheden: 425, af te leveren in USAF Ground Support Yellow met een mat zwarte motorkap.

Laatste afleveringen gepland in juni 1952, gerealiseerd midden augustus 1952

**Het 1952 contract, Federal F-55-AF, dubbele 1950 GM cabines**

Contractdatum en bedrag: 22 augustus 1952. Onderdeel van een veel groter contract met een waarde van US\$ 30.000.000,= met de Federal Motor Truck Company, waarin ook de levering van een aantal 10 ton trucks voor het Army Ordnance was geregeld, alsmede de levering van een aantal zware kranen op vrachtwagen onderstel voor de U.S Navy.

Af te leveren in USAF Ground Support Yellow met een mat zwarte motorkap.

Marmon Herrington wielnaven. Cabines en romp vrijwel identiek aan de Coleman CF-55-AF

**Het 1954 contract, Coleman CF-55-AF, dubbele 1950 GM cabines**

Datum en waarde: 1 juli 1954, waarde ongeveer US\$ 400.000,=

Aantal eenheden: 18, af te leveren in Olive Drab

Vrijwel identiek aan de 1951 uitvoering. De laatst bekende opdracht voor de CF-55-AF.



na vele gereden rondjes zijn ze bijna klaar voor de terugreis naar hun veilige schuurtjes, garages en loodsen... ik zou hem in de woonkamer zetten!



# WWW.MODELBOUWENZO.NL

## Maak nu kennis met Modelbouw**enzo**

- Nieuwe winkel in Hoorn
- 100% topkwaliteit
- Persoonlijke service
- Scherpe prijzen
- Snelle levering
- Veilig en gemakkelijk betalen
- Voor en door ervaren liefhebbers
- Specialist in weathering en diorama's



**winkel**

**Kerkplein 13, 1621 CX Hoorn**

(achter de grote kerk) Tel. 06 - 101 684 56

**Plastic Model Kits**  
Verf, Weathering, Lijm,  
Diorama's en meer

Ruim assortiment o.a.  
Eduard, AFV-Club, Takom  
Ammo by Mig Jimenez  
AK Interactive, Zvezda etc.

**webshop**

[www.modelbouwenzo.nl](http://www.modelbouwenzo.nl)  
[info@modelbouwenzo.nl](mailto:info@modelbouwenzo.nl)

★  
**BEZOEK  
ONZE NIEUWE  
WEBSHOP**

★★★★★

**Zeer uitgebreide collectie tanks en  
geschut direct uit voorraad leverbaar**  
**Bekijk ook onze exclusieve modellen**



**DE WEBSHOP IS ONLINE PER 16 AUGUSTUS**  
**DE WINKEL TE HOORN IS OPEN PER 27 AUGUSTUS**



Veilig betalen met





## 15 SEPTEMBER 1916, DE EERSTE TANKAANVAL

### De aanleiding

In de zomer van 1916 ging het niet goed aan het Westelijk Front. Het Somme offensief, waar de Britse opperbevelhebber generaal Haig hoge verwachtingen van had, dreigde een ramp te worden, ongeacht de aantallen infanteristen die het prikkeldraad en het Duitse mitrailleurvuur werden ingejaagd. Op 1 juli, de openingsdag van het offensief, hadden de Britten al 60.000 man verloren, waarvan bijna 20.000 gesneuvelden. De zwaarste verliezen die op één dag ooit waren geleden.

Maar de generaals weigerden hun nederlaag te erkennen en dus ging de slachting door. En toen bij een nachtelijke aanval bij toeval een kleine doorbraak werd geforceerd was het moment gekomen voor de lang verwachte cavalerieaanval, de glorieuze charge met de blanke sabels en de lansen waar de Britse generaals al zo lang van hadden gedroomd. Drie divisies cavalerie vielen aan en werden door de Duitse mitrailleurs neer gemaaid. Nu begreep zelfs het Britse thuisfront dat de strijd op deze manier nooit gewonnen zou worden en derhalve werd de kritiek op Haig steeds sterker.

Die zocht intussen wanhopig naar mogelijkheden om het offensief voort te zetten en besloot de tanks in te zetten. De bemanningen waren nog niet voldoende getraind, er waren voor een grootscheepse aanval te weinig tanks beschikbaar en het terrein, vol granaattrechters door de wekenlange artilleriebeschietingen, was voor tanks volkomen ongeschikt. Alle door luitenant-kolonel Ernest Swinton ontwikkelde voorwaarden en tactieken voor de inzet van tanks werden volkomen genegeerd.

Zowel premier Lloyd George als Winston Churchill, beiden pleitbezorger voor de tank, waren geschokt door deze voorbarige onthulling van dit tot dan toe geheime wapen. Maar Haig was onvermurwbaar. Op 15 september 1916 gingen de 48 Mk.I tanks met het Vierde Leger van generaal Rawlinson in de aanval. Ze deden dat zelfs niet als één strijdmacht, maar verspreid over een front van bijna vijf kilometer. Op deze manier werd het grote voordeel dat de eerste verrassingsaanval met tanks had kunnen hebben, volkomen te niet gedaan.

### De voorbereidingen

De Slag aan de Somme was al bijna tien weken aan de gang toen de officieren en manschappen van de *Heavy Section* aankwamen in de sector van het front waar het Vierde Leger tijdens een nachtelijke aanval midden juli 1916 zes kilometer volkomen verwoest land had kunnen veroveren. De meesten van hen waren nooit eerder aan het Westelijk Front geweest. Ze bevonden zich opeens in een voor hen volkomen onbekende wereld waarin eindeloze rijen transportvoertuigen zich over modderige wegen en langs boomstronken en lijken van gesneuvelde mannen en paarden voortworstelden. De Duitsers waren een tegenaanval aan het voorbereiden en overal klonk artillerievuur.

In de nachten van 13 en 14 september werden de zorgvuldig gecamoufleerde tanks in het grootste geheim naar hun opstelplaatsen gedirigeerd. 's Nachts door de modder en langs granaattrech-

ters rijden was heel moeilijk, zelfs als de weg met witte linten was aangegeven en de commandanten voor de tanks uit liepen. Verschillende tanks haalde het eindpunt dan ook niet omdat ze pech kregen of hopeloos in de modder vast kwamen te zitten. Van de 48 tanks van de C- en D-compagnie van de *Heavy Section* haalden er dan ook maar 32 hun startpositie in de frontlijn. Een tankcommandant meldde dat zijn bestuurder volkomen instortte toen hij over een verzonken weg moest rijden die vol lag met lijken.



**De eerste echte tank, "Big Willie", ook wel aangeduid als "Mother". De officiële naam was His Majesty's Landship "Centipede".**

Het was een groot probleem geweest om de tanks voor het gevecht gereed te maken. Elk van de beide compagnieën beschikte in theorie over 25 tanks, verdeeld in vier secties van zes tanks en dan nog een reserve tank. Elke sectie bestond uit drie "mannelijke" en drie "vrouwelijke" tanks, bewapend met resp. twee kanonnen en enkele mitrailleurs en uitsluitend mitrailleurs. Elke tank werd



aangeduid met de letter van de compagnie en een getal tussen de 1 en 25 en had een naam die begon met de letter van de compagnie. Daarnaast had elke tank ook een serienummer uit de reeks "500" of "700". De tankbemanning bestond uit een officier en zeven manschappen.

Elk van hen had twee gashelmen, een beschermende bril, een leren tankhelm en zijn normale uitrusting die bestond uit een revolver, een knapzak, eerste hulp set, veldfles en nooddranksoenen. Dit alles werd zomaar ergens neergegoid zodra de mannen aan boord kwamen. Maar er was nog veel meer. Elke tank had 30 blikken voedsel, 16 broden, kaas, thee, suiker en melk, blikken motorolie en vet, een reserve Vickers mitrailleur en vier reserve mitrailleurlopen, blikken met water, dozen met revolvermunitie, draadscharen en nog veel meer. En natuurlijk ook de munitie. Voor de "mannelijke" tanks waren dat 324 57mm granaten en 6.272 mitrailleurpatronen, voor de "vrouwelijke" tanks 31.232 mitrailleurpatronen. Omdat de communicatie tussen de tanks onderling en tussen de tanks en de infanterie een probleem was had elke tank een primitieve radiozender gekregen met 100 meter kabel. Daaraan zat een ander apparaat dat op de startplaats moest worden achtergelaten. Tijdens het rijden van de tank werd de kabel afgerold zodat berichten "naar achteren" konden worden gestuurd. Wat er moest gebeuren als de tank meer dan 100 meter had afgelegd was niet bekend. Bovendien was het in de tank zo'n herrie dat er toch niets kon worden gehoord.

De communicatie tussen de tanks ging door het omhoog steken van metalen schijven of door middel van een semafoor met metalen armen of met seinvlaggen die door een gat in het dak omhoog konden worden gehouden. Verschillende tanks kregen ook twee postduiven mee. Het idee was dat deze zouden worden losgelaten als bepaalde doelen waren bereikt. De tankcommandanten hadden rijstpapier gekregen waar ze de boodschap op moesten

schrijven en dat dan in een metalen kokertje aan de poot van een duif moest worden gedaan. Het schijnt dat dit in de hitte van de strijd nogal eens werd vergeeten en dat de duiven achteraf werd omgezet in duivenpasta, zodat niet meer kon worden vastgesteld of ze wel echt waren gelost.

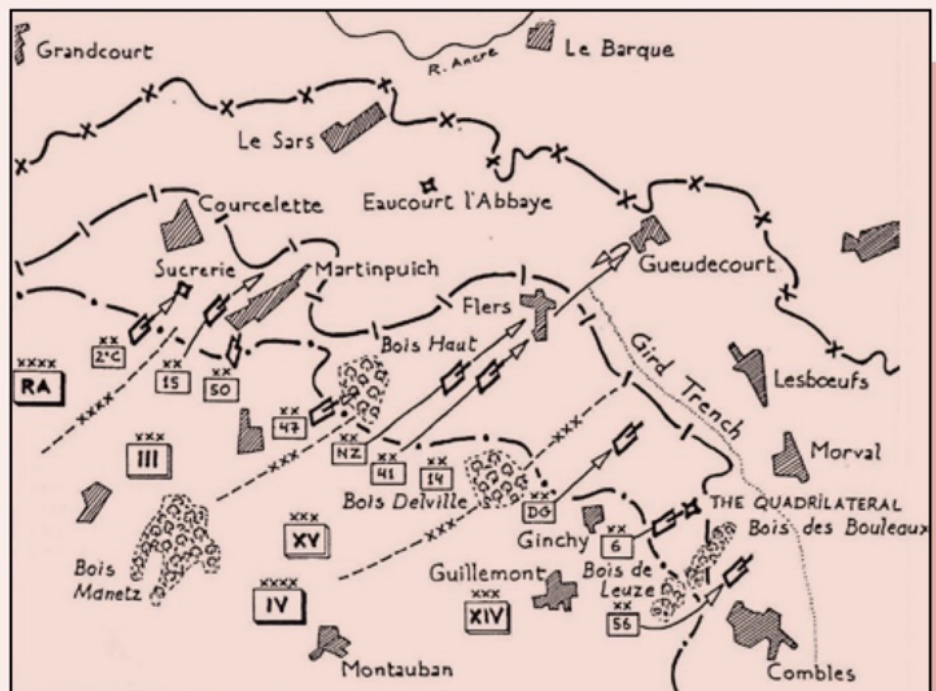
De voorbereidende artilleriebeschieting, zonder welke in 1916 geen enkel offensief kon worden uitgevoerd, begon drie dagen van tevoren. Over een front van acht kilometer, dat door de negen divisies van het IVe leger werd bezet, werden de Duitse linies geteisterd door het vuur van 1.258 kanonnen en howitzers, waaronder 338 zware. Dat was dus elke tien meter een stuk veldgeschut en elke 27 meter een stuk zwaar geschut.

Het doel van het offensief was een doorbraak door de Duitse linies naar het belangrijke knooppunt van wegen bij Bapaume. Dat zou de weg vrijmaken voor een cavalerieaanval waarmee het vijandelijke front in noordelijke richting kon worden opgerold. Zo was het ook in het oorspronkelijke plan van 1 juli bedoeld. Aan de rechterkant zouden tien

Duitse positie. Aan de linkerkant waren acht tanks toegewezen aan het 3<sup>e</sup> Korps, dat moest aanvallen door het Bois Haut en ten oosten van Martinpuich. Achttien tanks tenslotte waren toegevoegd aan het 15<sup>e</sup> Korps. De resterende zes tanks waren voor het Reserve Army, het 15<sup>e</sup> Canadese Korps, dat op de linker flank tussen Pozières en Martinpuich moest aanvallen.

### De aanval

Het offensief begon op 15 september 1916 om 05.15 uur met een voorbereidende actie van drie tanks van de D compagnie. Ze waren toegevoegd aan de 14<sup>e</sup> Divisie en moesten een versterkte Duitse positie tussen het dorpje Ginchy en het bos van Delville aanvalen. Helaas kon slechts één van deze drie tanks aan de gestelde verwachtingen voldoen. De tweede was met pech uitgevallen en de derde was in een greppel vast komen te zitten. Het was de tank D.1 van kapitein H.W. Mortimore die de geschiedenis zou ingaan als de eerste tank die, ter ondersteuning van twee compagnieën van het 6<sup>e</sup> King's Own Yorkshire Light Infantry, een



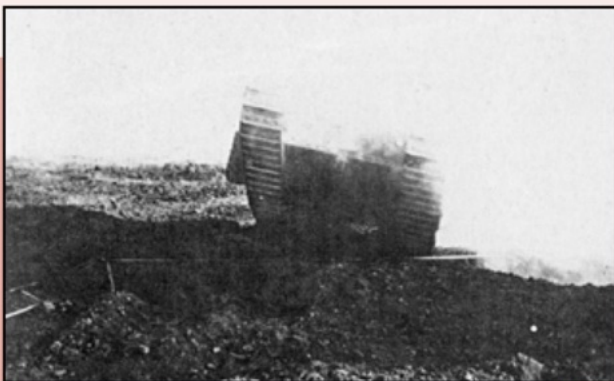
tanks samenwerken met de Guards Divisie en zes met de 6<sup>e</sup> en 56<sup>ste</sup> Divisie. Hun doelen waren Ginchy en de Quadrilateral (de Vierhoek), een versterkte

-.-.- het front op 15 september 1916  
-|-|- het front op 16 september 1916  
-x-x- het front op het eind van de slag





aanval op de vijand had uitgevoerd. De Duitsers waren volkomen verrast en raakten in paniek toen ze het stalen monster, al schietend met zijn twee kanonnen en de mitrailleurs, uit de ochtendmist op zich af zagen komen (▼).



Ze gaven zich over zonder een schot te lossen. Het vervolg zou minder gelukkig zijn: toen D.1 zich even later bij de hoofdaanval wilde voegen werd hij door twee granaten geraakt en buiten gevecht gesteld. Hierbij sneuvelden twee bemanningsleden.

Het Uur U voor de hoofdaanval van de tanks was vastgesteld op 06.20 uur. *“De hel brak los en stuurde zijn duivels in de richting van de vijand”*. Bij de vuurwals welke voor de aanval uit ging werden de stroken waarover de tanks moesten oprukken niet beschoten om het terrein niet al te veel om te woelen. Ook hier veroorzaakten de tanks angst en paniek onder de Duitse troepen, die deze voor hen volkomen onbekende monsters uit de ochtendmist zagen opdoemen.

### Het front van het XIVe Corps.

De 56<sup>ste</sup> Divisie, die op de rechter flank van het XIVe Corps opereerde, begon zijn aanval op het Bois des Bouleaux en de ruïnes van het versterkte dorpje Combles. Van een van de drie tanks

van C-compagnie, nummer 716 van luitenant Dashwood, brak een rupsband waardoor hij niet verder kon. De tweede tank rukte op langs de rand van het Bois des Bouleaux, maar kwam vast te zitten in een modderpoel. Alleen de tank die bij de rechter brigade was ingedeeld bleef in

beweging en kon de infanterie ondersteunen, die zich zonder moeite van de Duitse loopgraaf meester kon maken. De bezetting daarvan was in paniek gevlucht.

Bij de 6<sup>e</sup> Divisie misten twee tanks de start. Het waren C.19 “Clan Leslie” (kapitein A.H.Walker) en nr. 513 (luitenant Murpy). Van de eerste was de staart onklaar geraakt en de tweede had een gebroken rupsband. De enige tank die op weg ging naar zijn doel, een formidabel steunpunt met de naam “Le Quadrilateral” (de Vierhoek) dat de toegang tot het dorpje Morval verdedigde, was nummer 533 van luitenant Henriques. Hij begon met zich in de richting te vergissen en daarna opende hij per abuis het vuur op manschappen van het

Norfolk Regiment. Maar hij wist toch de Duitse loopgraven te vinden die hij vervolgens onder vuur nam. De ondersteunende infanterie bleef intussen steken voor een prikkeldraadversperring die nog niet was vernield en werd daar onder vuur genomen door Duitse mitrailleurs die aan de artilleriebeschietingen waren ontkomen. Zonder deze ondersteuning moest de tank terugkeren, zijn geschutposities doorzeefd en bijna zonder brandstof.

Meer naar links kreeg de Guards Division steun van tien tanks van C-compagnie. Ze waren verzameld langs de rand van het Bois de Trônes. Om 06.20 uur trokken drie bataljons van de Coldstream Guards in linie op, net zo kalm alsof ze in Londen over de Mall paradeerden. Ze werden al snel door de Duitse mitrailleurs ontdekt en leden zware verliezen. De tanks waren te laat vertrokken en kwamen hen dus achterop in plaats van dat ze vooraan gingen. Hotsend en stotend tussen de granaatrechters en met rokende uitlaten zouden ze het al snel heel moeilijk krijgen. Drie van de tien waren al direct door mechanische defecten uitgevallen. Dit waren nummer 553 (luitenant Ambrose), nummer 503 (luitenant Smith) en nummer 523 (luitenant McPherson). Twee andere, nummer 722 (luitenant Arnaud) en nummer 507 (kapitein Hiscocks) kwamen vast te zitten in een granaatrechter en de zesde, nummer 741 (luitenant Tull) verloor zijn aandrijfwielen. Twee tanks verdwaalden terwijl ze een loopgraaf mitrailleurden die niet hun doel was en moesten vanwege brandstofgebrek terug keren. De laatste twee van de tien dwaalden maar op goed geluk wat rond, waarbij ze alles onder vuur namen wat ze tegenkwamen. Een raakte uiteindelijk onklaar, de andere keerde terug naar de eigen linies.



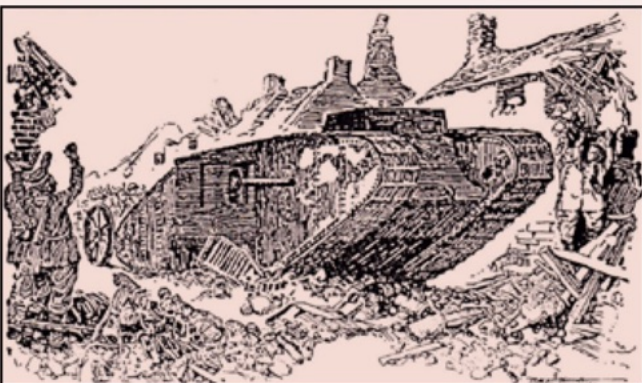
◀ *De eerste officiële foto van een tank in de aanval, gemaakt op 15 september 1916 in de omgeving van Flers. Het bemanningslid draagt een leren tankhelm. De gazen “tent” dient om vijandelijke handgranaten af te weren.*



### Het front van het XVe Corps.

De magere successen van de zestien tanks van het XIVe Corps werden gelukkig goedge maakt door de zeventien tanks van D-compagnie die waren toegevoegd aan het XVe Corps van generaal Horne. In het vak van de 14<sup>e</sup> Divisie ging alleen tank D.3 (luitenant Head) van start; tank D.1 van kapitein Mortimore was al op het slagveld achtergebleven en tank D.5 van luitenant Blowers kon niet starten. D.3 drong wel door in de Duitse linies, maar moest zich weer terugtrekken.

In het centrum trokken zeven van de tien tanks van D-compagnie met de 41<sup>ste</sup> Divisie ten aanval. Vier ervan bleven steken in het terrein, maar de drie andere, D.6 (luitenant Legge), D.16 (luitenant Arnold) en D.17 (luitenant Hastie), gingen met de 11<sup>e</sup> Royal West Kent en de 15<sup>e</sup> Hampshires richting Flers. Dit was niet meer dan een verzameling ruïnes die werden verdedigd door troepen uit Beieren. Tijdens hun rit vernorzelde de tanks mitrailleurnesten, reden restanten van muren omver en veroorzaakten paniek onder de verdedigers, waarvan de meesten op de loop gingen richting Gueudecourt. Tank D.17 onder commando van luitenant Hastie en bestuurd door chauffeur Westcombe zou hier geschiedenis maken. Om 08.20 s' morgens reden ze door de hoofdstraat van Flers, gevolgd door de infanterie die er bijna een gewone wandeling van kon maken. Het was op dat moment de meest verre doorbraak en hij werd waargenomen door een Brits verkenningsvliegtuigje dat prompt het bericht stuurde dat *"er een tank door de hoofdstraat van Flers rijdt en Britse troepen lopen er juichend achteraan"*. ▼



▲ C-19 "Clan Leslie" onderweg naar het front

De infanteristen waren inmiddels behoorlijk aan het eind van hun latijn. Niemand had een idee hoe de situatie was en derhalve werd besloten in Flers te blijven. Omdat er geen aflossing werd verwacht trokken vier tanks van de 41<sup>ste</sup> Divisie verder in de richting van Gueudecourt. Twee van hen werden zodanig geraakt dat ze moesten worden achtergelaten en de derde keerde weer om toen de bemanning in de gaten had dat niemand hen was gevolgd. Alleen tank D.6 (luitenant Legge) bereikte Gueudecourt, waar hij op een Duitse batterij stuitte. Na een van de kanonnen te hebben uitgeschakeld werd de tank zelf door een Duitse treffer buiten gevecht gesteld. Een schitterende mogelijkheid voor de verdere doorbraak was hiermee verloren gegaan.

Tank D.5 ("Dolphin" van luitenant Blowers) van de 14<sup>e</sup> Divisie, waarvan de motor niet had willen starten, was met wat vertraging toch op weg gegaan richting Gueudecourt en raakte daar in gevecht met een Duitse batterij aan de oostkant van het dorp. Toen de beman-

ning hiervan was gevlucht wachtte de tank enige tijd op versterking van de infanterie. Toen deze niet kwam opdagen draaide de tank weer om en vertrok. De Duitse artilleristen maakten hiervan gebruik om

hun batterij weer te bemannen en namen vervolgens D.5 onder vuur en schoten hem in brand. Slechts twee bemanningsleden konden de brandende tank verlaten.

Deze twee tanks, D.5 en D.6, hebben dus de grootste opmars van die dag gemaakt.

De Nieuw-Zeelandse divisie op de west flank van het XVe Corps had vier tanks van D-compagnie. Ze vertrokken iets te laat maar slaagden er toch in de infanterie in te halen en hen te helpen bij het veroveren van een loopgraaf in de tweede lijn. Twee uur later ontdekte tank D.10 (onderluitenant Darby) een andere loopgraaf die groter was dan de eerste. Toen hij op zoek was naar een plek waar hij hem kon oversteken werd D.10 door vijandelijk vuur geraakt waardoor een rupsband brak. Ook de periscopen werden beschadigd waardoor de commandant en de bestuurder niets meer konden waarnemen. De bemanning kon de tank nog net verlaten en voegde zich bij de infanteristen. Twee andere tanks, D.11 (luitenant Pearsall) en D.12 (kapitein Nixon) vernielden de prikkeldraad versperringen en verschillende mitrailleurnesten op weg naar Flers en bewerkstelligden zo de overgave van talloze Duitsers. Van tank D.12 werd de staart door een Duitse granaat beschadigd en daardoor





*Onderweg naar de frontlijn passeert C-15, een Mark I "mannelijk" tank van C-compagnie, een Britse loopgraaf in de tweede lijn.*

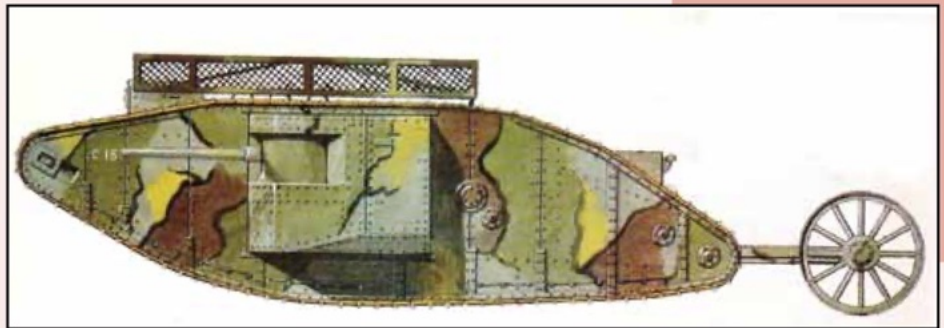
kwam hij in een gat terecht en was uitgeschakeld. Tank D.11 bereikte zijn derde doel van die dag en wist zich daar gedurende de nacht te handhaven. De vierde tank, D.8 van luitenant Bown, werd door Duits vuur beschadigd, maar kon zich terugtrekken.

### Het front van het IIIe Corps

Het IIIe Corps, dat links van het XVe Corps zou aanvallen, had slechts acht tanks van D-compagnie toegewezen gekregen. Dit omdat hun doelen, de aanval op de sector van het Bois Haut en het dorp Martinpuich, van secundair belang werden geacht. De vier tanks van de 47<sup>e</sup> Divisie hadden tot taak het zuiveren van het Bois Haut; dit ondanks de bedenkingen van de officieren die zich afvroegen of de tanks niet te veel gehinderd zouden worden door de boomstronken en omgevallen bomen. Maar de orders van de commandant van III Corps waren duidelijk, de tanks moesten het bos in. De vrees van de officieren was terecht, de tanks liepen vast in het gebied dat totaal niet aan hun capaciteiten was aangepast.

De twee tanks van de 50<sup>ste</sup> Divisie troffen het beter, hoewel een van hen, tank D.24 (luitenant Stones) bij zijn eerste

doel onklaar raakte. Het lukte echter de Duitse loopgraaf onder vuur te houden tot de Britse infanterie arriveerde. Tank D.25 van onderluitenant Colle vervolgde zijn weg en slaagde erin de weg tot



Martinpuich voor de infanterie vrij te maken. Door buitengewoon geluk ont-snapte hij aan het vuur van een Duitse batterij die het een hele tijd op hem gemunt had.

Een tank van de 15<sup>e</sup> Divisie werd al voor de start door een directe treffer buiten gevecht gesteld. De tweede tank, D.20 van onderluitenant Drader, vertrok te laat vanwege de problemen die werden veroorzaakt door het moeilijk begaanbare terrein. Toen hij zijn eerste doel bereikte sloegen de daar aanwezige Duitse soldaten op de vlucht en dus vervolgde hij zijn opmars naar Martinpuich, waarbij hij verschillende mitrailleur-nesten tot zwijgen bracht en schuilplaatsen vernielde.

### De reacties

Nu was het geheime wapen dus bekend. Het publiek kreeg voor het eerst

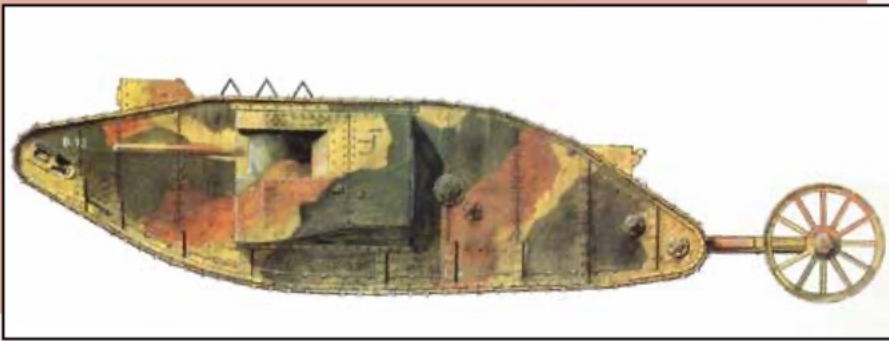
iets over tanks te horen. "Reuzen Pad", "Landslagschip" en "Motor Monster" waren een paar van de benamingen die in enthousiaste verslagen werden gebruikt. Er werd breeduit geschreven over het zonder enige moeite omverrijden van bomen en het over de loopgraven heen wippen.

In de Duitse pers werd de tank afgeschilderd als het toppunt van onmenselijkheid en een barbaars wapen waartegen fel moest worden geprotesteerd, net zoals de Geallieerden hadden gedaan toen de Duitsers voor het eerst gifgas hadden gebruikt. Dit veranderde echter weer toen een officiële verklaring werd uitgegeven dat de tank in feite een Duitse uitvinding was en dat de Duitse Generale Staf hier al lang van af had geweten en er ook al mee had geëxperimenteerd.

Dit was natuurlijk niet waar. Toen de eerste rapporten over het nieuwe wapen het Duitse Hoge Commando bereikten veroorzaakten ze wel enige paniek. Er werd meteen een zoektocht uitgevoerd naar een zekere mijnheer Steiner die hen in 1912 al had benaderd met ontwerpen voor rupsvoertuigen, maar hij werd niet gevonden. Toen de Duitsers echter inzagen dat de tanks betrekkelijk inefficiënt waren, simpelweg doordat er te weinig tegelijk waren ingezet en ook nog eens in de verkeerde omstandigheden, nam de paniek weer af. En toen ze door proefnemingen met twee buitgemaakte tanks ontdekten dat deze kwetsbaar waren voor hun pantserdoorborende K munitie verklaarden ze dat tanks eerder een noodmaatregel waren vanwege een gebrek aan conventionele munitie dan een baanbrekend nieuw wonderwapen.







Ook in de Britse militaire kringen bestond de nodige scepsis. Een paar tanks hadden het inderdaad heel goed gedaan, maar op andere delen van het front, bijvoorbeeld dat van Guards Divisie, was er eerder sprake van een complete mislukking.



### Conclusies

De Slag aan de Somme duurde nog tot eind november en de conclusie kon alleen maar zijn dat het een totale mislukking was geworden. De geallieerde linies waren op enkele plaatsen zo'n acht kilometer opgeschoven, maar de Duitse linies waren nog net zo sterk als voor de slag. Er was dus geen doorbraak gerealiseerd. De Britten telden zo'n 420.000 slachtoffers en de Fransen bijna 200.000, tegen ongeveer 450.000 slachtoffers aan Duitse kant. En dat zouden er heel wat minder zijn geweest als het Duitse opperbevel verstandiger was geweest dan de collega's aan de geallieerde kant en niet kostte wat het kostte verloren gegane loopgraven hadden willen heroveren.

Er waren in de eerste plaats te weinig tanks beschikbaar geweest en ze wer-

den versnipperd ingezet, in groepjes van twee of drie, in plaats van één massale aanval die een doorslag gevend effect had kunnen hebben. Veel tanks waren door artillerievuur uitgeschakeld nadat ze in de modder vast waren komen te zitten of moesten wegens

mechanische problemen worden teruggetrokken. In de golf van teleurstelling die volgde kregen de tanks de schuld dat ze hun eerdere beloftes niet hadden waargemaakt.

In plaats van na te denken over de

mogelijkheden van het superieure wapen waarover ze de beschikking hadden gekregen konden de Britse militaire leiders zich alleen maar druk maken over minder belangrijke details, waarbij ze gemakshalve vergaten dat zij het waren die hadden geweigerd om te wachten tot er voldoende betrouwbare tanks met goed getrainde bemanningen beschikbaar waren.

De reactie van generaal Haig, die beter dan wie ook wist dat er te weinig tijd en middelen beschikbaar

waren gesteld, was beduidend gunstiger dan die van de leden van zijn staf en zijn ondergeschikte commandanten. In een onderhoud met luitenant-kolonel Swinton op 17 september verklaarde hij: *"We hebben de grootste overwinning bereikt sinds de Slag bij de Marne. We hebben meer gevangenen gemaakt en meer terrein veroverd met minder verliezen. En dat is te danken aan de tanks. Overal waar de tanks optraden hebben we onze doelen bereikt en daar waar ze niet waren hebben we ze niet bereikt."*

Ook sprak hij de wens uit dat er met de grootste spoed 1.000 tanks van een verbeterd ontwerp moesten worden gebouwd. Teneinde de fabrieken aan het werk te houden werd er onmiddellijk begonnen met het bouwen van 100 Mark I tanks, samen met 50 Mark II en 50 Mark III tanks, die identiek waren maar zonder het staartwiel en met dickere pantsering. De meeste aandacht werd echter besteed aan de nieuwe Mark IV tank waarvan het ontwerp net gereed was gekomen. Dit zou de tank worden die in de Slag bij Cambrai in november 1917 de eerste echte doorbraak zou maken. Tot die tijd bleef het voor de tanks ploeteren en worstelen in de Vlaamse modder.

### Bronnen:

- Tank Battles of World War 1, Bryan Cooper
- AFV Profile 3, Tanks Marks I to V
- Les tanks entraient en action à Fiers – Coucelette, Raymond Surlemont





**GUY QUAD ANT Field Artillery Tractor**

Guy Motors uit Wolverhampton heeft altijd een prominente plaats ingenomen bij het ontwikkelen commerciële voertuigen en had een goede naam als bouwer van militaire en terreinvoertuigen. Zo experimenteerde het bedrijf in 1920 met een terreinvoertuig met special geprofileerde banden en bouwde het verschillende typen voertuigen in het kader van de speciale subsidieregeling van de Britse regering. In 1924 bouwde het een speciaal halftrups terreinvoertuig voor de Admiraliteit, het Ministerie van Oorlog en voor de Kroonagent voor de Koloniën. De trupsbanden betekenden een aanzienlijke verbetering van de terreinvaardigheid, maar hadden een korte levensduur door het schuren van zand en modder op de punten waar de schakels met elkaar waren verbonden.

De inspanningen richtten zich toen op een zeswielig onderstel waarvan de twee achterste en tevens aangedreven assen door middel van een dwars-as een draaibaar onderstel vormden. Waar nodig kon de terreinvaardigheid worden verbeterd door het gebruik van kettingen welke over de achterwielen konden worden gelegd. Dit voertuig werd de basis voor een zeswielige pantserwagen welke in 1928 werd gebouwd voor Indiase gouvernment. In 1931 volgde ook een achtwielige pantserwagen.

Vanwege deze ervaring is het niet verwonderlijk dat Guy Motors in april 1936 van het War Office het verzoek kreeg een licht vierwielig voertuig te maken waarbij zoveel mogelijk gebruik moest worden gemaakt van standaard commerciële componenten. Het verzoek omvatte een korte wielbasis, een kleine draaicirkel, grote bodemvrijheid, een vooraan geplaatste positie voor de bestuurder en toepassing van lage druk banden. Dit resulteerde in het voertuig dat bekend werd als de Guy Ant 4x2 GS truck en dat in productie werd genomen als een lichte infanterietruck.

De Guy Ant was ook het uitgangspunt toen het War Office in 1937 de specificaties vaststelde voor een vierwiel aangedreven voertuig dat de trekker zou worden voor het nieuw ontwikkelde 25 pponder kanon. Het door Guy gebouwde voertuig was de eerste van een lange reeks soortgelijke voertuigen. Het prototype had een houten open romp, voorzien van een afneembare canvas kap (▼).



De serievoertuigen hadden een geheel stalen romp, waarvan de vorm een beetje deed denken aan een kever. Deze vorm zou typerend worden voor de hele Quad familie. Vanwege de vierwielaandrijving stond het officieel bekend als de Guy Quad Ant, hoewel de naam "Quad" de populaire aanduiding werd van alle Field Artillery Tractors die door de vijf eerder genoemde fabrikanten tussen 1937 en 1945 werden gebouwd.



*Een Guy Quad Ant van de Prinses Irene Brigade, 1943. Fotocollectie Historische Verzameling van de Artillerie, via Wim den Dunnen*

De totale productie van Guy Quad Ant onderstellen bedroeg 3.878 stuks, waarvan het merendeel werd afgewerkt

als Field Artillery Tractor. 87 Guy Quad Ant Field Artillery Tractors werden gebouwd voor het Egyptische leger, dat ze gebruikte als trekker voor 17 pponder antitank kanonnen.

In 1940 beschikte het BEF over een groot aantal Guy Quad Ants, waarvan de meeste in Frankrijk en met name bij Duinkerken verloren gingen. De productie van de Guy artillerietrekker stopte in 1942, het onderstel bleef in gebruik als de basis van een vierwielige pantserwagen.

**Morris Commercial C8 Mk.I Field Artillery Tractor**

De geschiedenis van de betrokkenheid bij militaire voertuigen van Morris Commercial Company gaat langs dezelfde lijnen als bij Guy Motors, een verschil is echter dat Morris zich meer richtte

op de lichtere voertuigen tot 3 ton. De meeste van hun vroege voertuigen waren aanpassingen van standaard civiele onderstellen, zoals hun "B" Model 12 cwt truck uit 1929 en de succesvolle "D" serie 30 cwt trucks die werden gebouwd van 1927 tot 1932.

Op het gebied van terreinvoertuigen verliepen de ontwikkelingen vrijwel gelijk aan die bij Guy. De eerste betrokkenheid van Morris bij terreinvaardige artillerietrekken was de Morris-Martell halftrups trekker uit 1926. Dit was een verdere ontwikkeling van de eenpersoons tank van Majoor Martell. Hij had een Roadless Traction draaibaar onderstel aan de voorkant en stuurde met de achterwielen. Na 1926 werden nog verschillende andere halftrups voertuigen gebouwd, voornamelijk op experimentele basis, en deze gebruikten allemaal het draaibare onderstel van de Roadless Traction Company. In 1929 bouwde





*Een Canadese artillerie antitank eenheid. Een Guy Quad Ant met een Frans 75 mm kanon, gevolgd door drie Bedford MWD 15 cwt 4x2 vrachtwagentjes. De foto is gemaakt omstreeks 1944 in een niet geïdentificeerd dorpje in Kent.  
The War & Peace Glass Negative Collection nr. WanPs.0231*

Morris een aantal Half Track Artillery Tractors Mk.III voor het Indiase Leger.

Na 1930 stopte Morris met de verdere ontwikkeling van halftrups voertuigen en richtte zich volledig op wielvoertuigen met verbeterde terreinvaardigheid. De oorzaak van deze verandering was dat de slijtage van rupsbanden en onderstellen de levensduur van deze systemen verkleinde en de onderhoudskosten ervan vergrootte. Het bedrijf richtte zich voortaan op zeswiel voertuigen met twee aangedreven achterassen. Het eerste voertuig van dit type werd gebouwd in 1935. Het was de CDSW Artillery Tractor 6x4. Deze had een 6 cilinder motor 60 pk motor en werd, tot de komst van de eerste Quads in 1938, de standaard trekker voor het 18 en 25 pponder kanon en de 3,7 inch houwtser. Er werd ook een gepantserde uitvoering van dit voertuig gebouwd.



*Morris-Commercial, FAT 4x4 prototype*

In 1939 bouwde Morris Commercial hun eigen versie van een 4x4 Field Artillerie Tractor volgens de specificaties die een jaar daarvoor waren vastgesteld. Het

was de Mark I C8 Field Artillery Tractor, die sterk leek op de Guy Quad Ant. Het eerste model had permanente vierwiel aandrijving en een lier met een kracht van 4 ton. De motor was de Morris 4 cilinder zijklepper met een vermogen van 70 pk. Er zijn tussen oktober 1939 en begin 1940 ongeveer 200 Mk.I's gebouwd. Ze zijn herkenbaar aan de twee ronde ventilators in het horizontale deel van het dak.

Er zijn nog twee uitvoeringen gebouwd, de Mark II (ca. 4.000 stuks) vanaf eind 1940 en de Mark III vanaf 1942. De uiterlijke verschillen tussen de drie types waren heel klein. De Mark I had de vooras op de veren geplaatst, bij de Mark II was deze onder de veren gemonteerd waardoor de bodemvrijheid iets groter was geworden. Pas bij de laatste 1000 exemplaren van de Mark II werd het iets duidelijker. Het voorste deel van het dak was afgedekt door een canvas huif waardoor deze uitvoering

veel beter geschikt was voor gebruik in gebieden met hoge temperaturen. Hij is dan ook veel gebruikt door eenheden van het 8<sup>ste</sup> Leger in Noord-Afrika.

Van de Mark III zijn er ongeveer 6.000 gebouwd. Het meest herkenbare verschil met de Mark II was het ontbreken van het bagagerek achter op de romp. In de loop van 1944 werd de Type 5 romp ingevoerd en toen was het verschil veel duidelijker. De vertrouwde geheel stalen romp met het schuin aflopende dak was vervangen door een rechte constructie met een canvas huif en aan beide zijken twee deuren. In een ronde opening in het dak kon een mitrailleur voor luchtafweer in stelling worden gebracht. Achterin was berg-ruimte voor munitie. De Mark III was niet alleen geschikt voor het trekken van de 25 pponder plus de munitiewagen, maar ook voor het 17 pponder antitank kanon.



*Morris Commercial C8 Mk.III. 92<sup>nd</sup> Field Regiment Royal Artillery, 5<sup>th</sup> Infantry Division. Italië, herfst 1943*

De C8 FAT was een betrouwbaar en makkelijk te onderhouden voertuig. Hij was echter moeilijk te besturen, vooral de eerste voertuigen met het gaspedaal in het midden en zijramen alleen aan de kant van de bestuurder. Een karakteristieke eigenschap was een trilling in het stuur die zich voordeed bij een snelheid van ongeveer 50 km/uur. Voor onervaren bestuurders kon dit heel vervelend zijn. Het kon alleen worden opgeheven door harder of langzamer te gaan rijden. Ook riskant was de plaatsing van de accu's naast de bestuurder, waardoor deze bij een ongeluk makkelijk in aanraking kon komen met het accuzuur. Ook het Autovac brandstoftoevoersysteem





*Morris Commercial C8 Mk.III met Type 5 romp  
War & Peace Show 2006*



*Morris-Commercial C8 Mk.II of III veldartillerietrekkers van de  
KL in NOI. Fotocollectie John van Hest, via Wim den Dunnen*

gaf regelmatig problemen, met name op hellingen.

Ondanks deze bezwaren was de Morris Quad bij de 25 pponder bemanningen een populair voertuig en hij bleef dan ook beduidend langer in gebruik dan de andere Quads. Pas in 1958 werden de laatste in Hong Kong buiten gebruik gesteld

#### **Karrier KT4 Field Artillery Tractor**

Even als de andere Britse Quad fabrikanten bouwde ook de Commer-Karrier Car Companie vanaf 1920 grote aantallen voertuigen voor militair gebruik. Wel neigde het in Luton, Bedfordshire gevestigde bedrijf wat meer naar de zwaardere voertuigen van 3 ton en meer. Het maakte ook voertuigen voor de strijdkrachten in India. Het was de eerste Britse fabrikant die in 1926 een zeswielig voertuig met dubbele aangedreven achterassen maakte, de Karrier WO6 6x4.

In 1938 bouwde Karrier, toen onderdeel van de Rootes Group, een veldartillerietrekker voor de artillerie van het Indiase leger. De hieraan gestelde eisen

waren nagenoeg gelijk aan die welke het Britse leger in 1938 had gespecificeerd en de trekker was bestemd voor hetzelfde geschut, te weten de 18 pponder, 18/25 pponder en 25 pponder kanonnen.

Er is maar weinig bekend over de productiegeschiedenis van de Karrier KT4. Er zijn er tussen september 1939 en januari 1940 400 gebouwd voor het Indiase leger en het was de grootste van de vijf Quad types. Daarna moest de KT4 op de productielijn plaats maken voor de Humber Mk.I pantserwagen. De KT4 had ook wel het kever-profiel maar met een andere voorkant. Het grootste deel van de motor stond in de cabine, waardoor er stompe neus ontstond. De 6 cilinder motor leverde een vermogen van 80 pk, wat voldoende was om het 25 pponder kanon en de munitiewagen te kunnen trekken. De KT4 is vooral ingezet in het Verre-Oosten en in Noord-Afrika, bij de Indiase divisies van het 8<sup>ste</sup> Leger.

*10 december 1940, Een Karrier KT-4 "Spider" van het 25<sup>th</sup> Field Regiment Royal Artillery, 4th Indian Motor Division rijdt Sidi Barrani binnen*



#### **De Ford en GMC Chevrolet Field Artillery Tractors**

Deze twee in Canada gebouwde voertuigen worden gezamenlijk behandeld omdat de twee betrokken bedrijven, de Ford Motor Corporation of Canada en de General Motors Corporation of Canada, in 1941 hun productie van militaire voertuigen samenvoegden teneinde een serie gestandaardiseerde voertuigen te bouwen waarvan de belangrijkste componenten uitwisselbaar waren.

Na 1940 had de Britse auto-industrie onvoldoende capaciteit om de in Frankrijk verloren gegane voertuigen te vervangen en ook nog eens voldoende voertuigen te bouwen voor het snel groeiende Britse leger. Bovendien had de auto-industrie veel te lijden van de Duitse luchtaanvallen die de productie danig verstoorden. Derhalve werd begin 1941 besloten dat de Canadese auto-industrie de belangrijkste leverancier zou worden voor de Britse en geallieerde legers. Deze voertuigen werden bekend als de Canadian Military Pattern (CMP) voertuigen. Behalve de motoren waren de GMC en Ford voertuigen grotendeels identiek. De meest zichtbare belangrijkste verschillen betroffen de assen (banjo resp. split), het gaas voor de radiator (diagonaal resp. vierkant), het logo op de radiator en de veren van de takkenvanger (dubbel blad resp. gelamineerd blad).



### Varianten van Ford en GMC Quads

Verreweg het grootste aantal (22.891) Quads werd door deze twee Canadese fabrieken gebouwd. Beide types hadden een sterkere motor dan hun Britse equivalenten. De Ford had de V8, 3.916 cc motor met een vermogen van 95 pk bij 3.600 tpm; de Chevrolet had de standaard GMC 6 cilinder lijnmotor, 3.548 cc, met een vermogen van 85 pk bij 3.600 tpm. De iets sterkere Ford was waarschijnlijk de meest populaire van de alle Quads.

Ford en GMC bouwden zes verschillende uitvoeringen van hun Field Artillery Tractor:

**FAT 1:** deze had de CMP Type 11 cabine en een geheel gesloten stalen romp met twee ventilators in het dak.

**FAT 2:** was identiek aan de FAT 1 behalve de opening in het dak boven de ruimte voor de passagiers, die met een canvas zeil kon worden gesloten. In de achterkant van het dak waren twee kleine ventilatieluikjes aangebracht. Dit type is op grote schaal gebouwd.

**FAT 3:** deze had de CMP Type 13 cabine met de schuin naar binnen geplaatste voorruit. Hiermee werd weer-



kaatsing van het zonlicht voorkomen. Dit was een experimenteel model dat niet in serieproductie is gekomen.

**FAT 4:** de FAT 3 met een voorziening voor een reservewiel op het schuin aflopende deel van het dak. Ook dit type is in grote aantallen gebouwd.

**FAT 5:** in feite een FAT 4 die geschikt was gemaakt voor gebruik bij lage temperaturen. Hiervan zijn er maar een paar gebouwd.

**FAT 6:** deze uitvoering kwam overeen met de Morris Commercial C8 Type 5 romp. Dus een vierkante opbouw met een canvas huif over het achterste deel hiervan, twee ronde dakluiken en in elke

zijwand twee deuren.

Volledigheidshalve moet ook worden vermeld dat tijdens WO2 een groot aantal chassis naar Australië is verscheept en daar is afgebouwd tot complete Quads. Er waren wel kleine verschillen met de Canadese Quads en daarom kregen ze de aanduiding FAT 8 en FAT 9

De CMP Quads werden tot 1944 – '45 gebouwd, ze werden gebruikt door het Britse, Canadese, Australische, Nieuw-Zeelandse, Indiase en andere Gemeenbest strijdkrachten, op vrijwel alle fronten. Evenals de Morris Quad hebben ook de Canadese Quads tot lang na de 2<sup>e</sup> Wereldoorlog bij verschillende legers dienst gedaan. Zelfs de Japanse politie heeft tot 1953 enkele Quads gebruikt voor het onder controle houden van binnenlandse onlusten.



▲ : 29 oktober 1942, uit deze foto van een Ford FAT 2 in de voorbereidingsfase van Operatie Supercharge blijkt duidelijk het voordeel van het open dak.

◀ : 7 februari 1943, 4 x Quad FAT 2 met munitiewagen en 25 pondeur tijdens het defilé van het 8<sup>ste</sup> Leger in Tripoli voor Winston Churchill en generaal Montgomery.



De verschillen tussen de GMC en Ford Quad op een rijtje:

|                                | <u>GMC</u>                | <u>Ford</u>       |
|--------------------------------|---------------------------|-------------------|
| a. Aanduiding                  | GMC CGT                   | Ford FGT          |
| b. Motor                       | 85 pk 6 cilinder lijn     | 95 pk V8          |
| c. Assen                       | Banjo                     | Split             |
| d. Grille gaas                 | Diagonaal                 | Vierkant          |
| e. Radiator logo               | Vierkant                  | Ovaal             |
| f. Veren radiator takkenvanger | Dubbel blad               | Gelamineerd blad  |
| g. Radiator overlooptank       | Buitenkant motorkap links | Onder motorkap    |
| h. Claxon                      | Onder motorkap            | Aan de buitenkant |
| i. Stuurwiel                   | Hout                      | Zwart hard rubber |



**GMC FAT 3 ▼**



**GMC FAT 2 ▲**



Bronnen: zie DE TANK 240



Een paar foto's als voorproefje op DE TANK nummer 242. Bahna 2016

## ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel  
en modelbouw webshop

Militaire voertuigen

Vliegtuigen

Figuren

Civiele voertuigen

ONZE MERKEN ZIJN O.A.:

Tamiya  
Takom  
Meng  
Academy  
IBG  
Eduard  
en andere plastic  
modelbouw merken

Schepen

Diorama en Upgrades

Verf & weathering

Gereedschap & penselen

VLEESHOUWERSSTAAT 15 • 3311 CS DORDRECHT • INFO@ROBIMODELBOUW.NL • 0614208253

**WWW.ROBIMODELBOUW.NL**





# MBK

## MODELLBAU KOENIG

Dé plek voor uw online  
modelbouw aankopen



**TWENOT  
LEDEN  
7,5%  
KORTING**

AUB: voordat u bestelt eerst een  
account aanmaken en dan  
accountnummer doorgeven op:  
info@modellbaukoenig.de



Verkrijgbaar in drie verschillende  
versies. De Tiger II's zijn voorzien van  
zimmerit en een volledig interieur.  
Ook zijn de originele wanddiktes van  
het pantser op schaal in het model  
aangebracht.  
Verkrijgbaar in september maar nu al  
met korting te bestellen (t/m 10 aug.).



**PRE-  
ORDER  
ARTIKEL**



**NIEUW  
ARTIKEL**



**WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE**



**GRATIS VERZENDING** Voor bestellingen boven de €150,- (naar Nederland)



website in:  
Germany United Kingdom

PayPal

MasterCard

VISA





Eind jaren negentig begonnen de voertuigen van de Amerikaanse marine en mariniers na 20 tot 25 jaar gebruik veel gebreken te vertonen. Er was dus behoefte aan een nieuwe voertuigserie ter vervanging van de 6x6, 2½ en 5 tons vrachtauto's. De nieuwe vrachtauto, die door Oshkosh werd ontworpen, werd de eerste militaire truck met onafhankelijke vering door middel van schroefveren op de voorwielen en ook op de achterwielen. De voorwielen hebben een veerweg van 460 mm, bij de achterwielen is dit 325 mm. Door deze vorm van vering is het mogelijk een veel hogere snelheid in het terrein te halen, ongeveer twee keer zo snel als met een voertuig met bladveren. Tevens is het veel comfortabeler voor de chauffeur en de meegevoerde personen.

Het voertuig heeft C.T.I.S. (Central Tire Inflation System) waarmee de bandenspanning tijdens het rijden aan de terreinomstandigheden kan worden aangepast. Het systeem is dusdanig krachtig dat het in staat is een lek geslagen band tijdens het rijden op voldoende spanning te houden om het voertuig te kunnen blijven inzetten. Het voertuig heeft hierdoor geen reservewiel nodig en dit scheelt ruim 400 kilo gewicht. Een andere optie is een doorwaadsysteem, dat absoluut nodig is voor amfibische operaties.



**Truck, Algemeen, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder lier, Mk.23**

Van het voertuig zijn diverse uitvoeringen gebouwd, te weten een vrachtwagen algemeen, zowel normaal als extra lang, een bergingstruck, een kieper, een tractor-truck, een voertuig met dubbelcabine en twee verschillende

containerdragers, een 9 en een 16½ ton uitvoering. Enkele uitvoeringen zijn er met of zonder voorbouwlier.

In totaal zijn er bij de eerste contracten 5.666 trucks algemeen, 545 kiepers en 325 bergingstrucks geleverd. De cabine is van aluminium, de motorkap is van met glasvezel versterkte kunststof. Deze motorkap gaat als geheel naar voren open zodat men voor onderhoud en revisie makkelijk bij de motor kan komen. De cabine is deelbaar op taillehoogte, net boven de motorkap, waarbij voorruit en dak naar voren, plat op de motorkap komen te liggen. Het voertuig kan met een C-130 "Hercules" door de lucht worden vervoerd. De basisversie is de MK 23. Deze heeft een laadvermogen in terrein van ruim 13 ton. Daarnaast kan hij negen ton aan vracht trekken. De laadbak heeft neerklapbare zijkanten, een neerklapbare achterklep, verwijderbare bogen en een zeildoek.

De truck heeft allerlei elektronische snufjes, zoals ABS en een beladingsafhankelijk systeem. Dit heeft drie standen, "light" (0 tot 2 ton), "medium" (2 tot 6 ton) en "heavy" (6 tot 15 ton). Bij de keuze van een stand wordt automatisch het verbruik en de zetting van de versnelling aangepast, zodat er te allen tijde zo voordelig mogelijk met de brandstof wordt omgegaan. Alle voertuigen hebben een onafhankelijke ophanging en een diagnosesysteem aan boord dat gebruikt wordt voor routineonderhoud en reparaties. Voorts hebben ze een corrosie werende behandeling gekregen waardoor ze op z'n minst 22 jaar moeten meegaan. Hierom zijn ook alle



**Truck, Algemeen, 6x6, wielbasis 4673 mm; Mk.23  
Met gepantserde cabine (▲ en ▼).**



moeren en bouten van roestvrij staal gemaakt en is er een speciale zinkverf toegepast.

De MTVR heeft een Caterpillar zes cilinder lijnmotor (een diesel) van 11,9 liter, die 425 pk levert bij 1800 toeren. Deze is gekoppeld aan een Allison HD4070 P automaat met zeven versnellingen vooruit en één achteruit. Ook is er een Oshkosh 30.000 tussenbak, waardoor er 14 resp. 2 versnellingen beschikbaar zijn. De chauffeur kan de drie differentieelsperren naar eigen inzicht zelf in- en uitschakelen. De MTVR kan een zijdelingse helling aan van 30 % en heeft een waadvermogen van 1,52 meter. Ook een verticale hoek van meer dan een halve meter is voor deze truck geen probleem. Hij kan opereren bij temperaturen van -46 tot +52 graden. De maximale snelheid op de weg is 100 km/uur, de actieradius is 500 kilometer.



De volgende uitvoeringen zijn uitgebracht:

- Truck, Algemeen, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder / met lier – Mk.23 / Mk.25
- Truck, Algemeen, 6x6, wielbasis 5486 mm; zonder / met lier – Mk.27 / Mk.28
- Kieper, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder / met lier – Mk.29 / Mk.30
- Tractor-Truck, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder lier – Mk.31
- Bergingstruck, 6x6, wielbasis 5486 mm; met lier – Mk.36
- Truck, Load Handling System, 6x6, 9 ton, wielbasis 5766 mm
- Truck, Load Handling System, 8x8, 16½ ton, wielbasis 6477 mm

Deze laatste is een uitvoering met een derde achteras die ook is gestuurd, waardoor de draaicirkel kleiner wordt en de hanteerbaarheid toeneemt.

De Trucks, Load Handling System kunnen een 20 voet standaard ISO container vervoeren. Ze kunnen deze door middel van een adapter welke aan de voorzijde van de container wordt bevestigd, ook op- en afzetten en eventueel plaatsen op een mee te voeren twee-assige aanhanger. Dit gebeurt door middel van een haakarmsysteem dat ook in de civiele wereld wordt gebruikt en wereldwijd is gestandaardiseerd.

Alle uitvoeringen kunnen worden voorzien van een frame met een ringaffuit boven de cabine en ook kan er een HIAB 144 ATD2 laadkraan worden geplaatst. Deze heeft een laadvermogen

van 4.600 kilo op 3,2 meter en 2.500 kilo op 6,1 meter.

De MVTR wordt ook gebruikt door het Engelse leger, te weten in de 6x6 tractor-truck uitvoering (357 stuks). Hij wordt daar gebruikt als trekker voor drie verschillende opleggers:

- Trailer A: een Close Support Tanker van 5.280 gallon;
- Trailer B: een Close Support Water tanker van 4.755 gallon;
- Trailer C: een Tactical Aircraft Refueller van 3.960 gallon.

Al deze zelfdragende tanks zijn gemaakt koud gerold "AISI"316L roestvrij staal. Ze zijn door middel van langs- en dwarschotten in compartimenten verdeeld om klotsen tijdens het rijden te voorkomen. Ze hebben één mangat en één reservewiel, gemonteerd staand linksvoor op de tank. Uiteraard hebben ze ook een pompkast met alle apparatuur voor het in- en uitpompen van de vloeistof.



*Van boven naar beneden:*

- *Kieper, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder / met lier – Mk.29 / Mk.30*
- *Truck, Load Handling System, 6x6, 9 ton, wielbasis 5766 mm*
- *Truck, Load Handling System, 8x8, 16½ ton, wielbasis 6477 mm*

*Hiernaast: Tractor-Truck, 6x6, wielbasis 4673 mm; zonder lier – Mk.31 met een Trailer A (Close Support Tanker van 5.280 gallon)*









## UITSTAPJE NAAR DE WEHRTECHNISCHE STUDIENSAMMLUNG IN KOBLENZ

DOOR: NICKY DRENT

Een paar maanden terug kreeg Bas Slaats het idee een uitstapje te organiseren naar de Wehrtechnische Studiensammlung te Koblenz in Duitsland. In tegenstelling tot wat ik aanvankelijk dacht is dit geen echt museum maar, zoals de naam al zegt, een studieverzameling. Denk hierbij aan vele prototypes en dergelijke.



Zondag 3 Juli was het eindelijk zo ver. De wekker stond ingesteld op 05:00 's morgens om op tijd bij de bus te kunnen zijn. Deze vertrok namelijk om 07:30 uit Tilburg, nadat hij eerst Breda had aangedaan. Om 8 uur kwamen we nog langs de opstapplaats in



Eindhoven, waarna de echte reis kon beginnen.

Na een gezellige, mooie en leerzame busreis van ongeveer 3 uur kwamen we aan in Koblenz. De verzameling is gevestigd in een oud militair gebouw. Op de begane grond waren vooral de grotere objecten te bezichtigen, welke ik zelf het interessantst vond. In de grote hal stonden o.a. een FT-17, een Famo, MBT-70 en enkele grote kanonnen en andere stukken geschut. Maar ook waren er een paar vliegtuigen, helikopters, een experimentele tank met twee lopen en wat marine materieel te bekijken.

De wapencollectie op de bovenste verdieping was ook erg interessant, omdat hier een grote verscheidenheid aan wapens hing. Zo was bijvoorbeeld de ontwikkeling van het Sturmgeschütz te zien. Ook verschillende versies van de Kalasjnikov waren hier te bewonderen. Verder was er een groot scala aan handwapens te ontdekken, van oud tot nieuw.

Doordat de afstand eigenlijk net te groot is om zelf even een dagje op en neer te rijden, was dit uitstapje de ideale gelegenheid om de verzameling



te bezoeken. Mocht je een keer in de buurt zijn dan is deze verzameling zeker het bezoeken waard. Namens iedereen die mee is gegaan wil ik Bas Slaats nogmaals bedanken voor de top organisatie en het uitstapje zelf!





# Scale World

## SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

Beste Klant,

Helaas zijn er wat problemen met de site geweest waardoor de voorraad van producten verkeerd aangegeven stond. Ik ben druk bezig geweest met een oplossing en zal de ontstane problemen met bestellingen natuurlijk passend oplossen.

Met vriendelijke groet, Rob



**kurk**  
(verkrijgbaar in verschillende diktes)



**balsa hout**  
(verkrijgbaar in verschillende diktes)



**Lindenholz**  
(verkrijgbaar in 0,5/1/2/3/4/5 mm dik en verschillende breedtes)

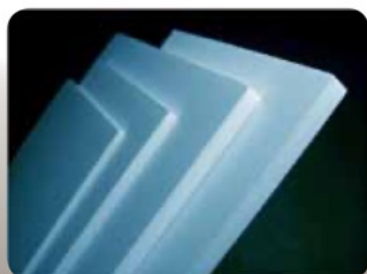


**Albion Fine Precision Metals**

- plaatmateriaal in verschillende diktes en materiaalsoorten
- verschillende strips, profielen, stamateriaal en buis in diverse afmetingen en materialen



Het complete assortiment is verkrijgbaar



**styrodur plaat**  
Verkrijgbaar in diktes van  
1 / 1,5 / 2,5 / 3 / 4 / 5 / 6 / 8 / 10 / 12 / 15 / 20 / 25 mm.



Meer lijmsorten op de site.

KIJK SNEL OP

**www.scale-world.nl**