

DE TANK

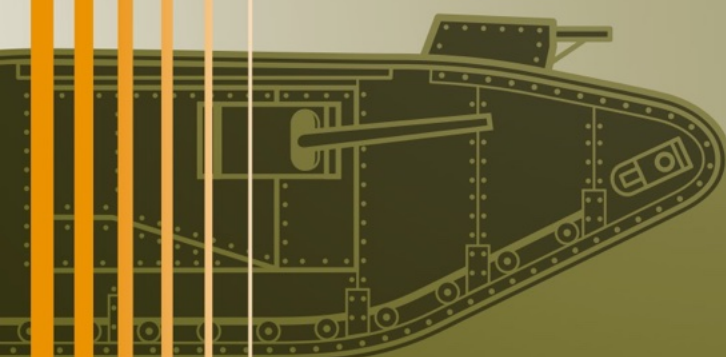
Juni 2017

nr. 246



Tankwerkplaats Leusden (2)
Panzers op de Golan hoogte (2)
Vliegen met een tank?
Terugblik Overloon

IN DEZE
UITGAVE



Voorzitter

Jan Willem Stokkers, [REDACTED]

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, [REDACTED]

Secretaris

Arno Cornelissen, [REDACTED]

Penningmeester

Kees Blijleven, [REDACTED]

Lid

Johan Bijl, [REDACTED]

Richard Cramer, [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

Steven Huiskes, [REDACTED]

NOORD-OOST

André Jonker, [REDACTED]

MIDDEN

Peter Vierhout, [REDACTED]

ZUID-WEST

Johan Bijl, [REDACTED]

ZUID-OOST

Bas Slaats, [REDACTED]

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

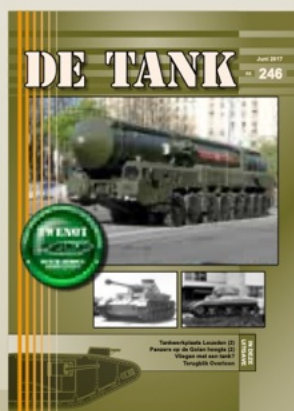
grote foto: PT-2YTTX «Тополь-М» (RT-20ETCH Topol-M) (NAVO: SS-27 Sickle B) tijdens de generale repetitie van de Russische 9 mei overwinningssparade in Moskou 2017

kleine foto links: Deze PzKfw. IV, buitgemaakt op Syrië, staat nu in Latrun, Israël (zie pagina 12).

kleine foto rechts: RAM "poortwachter" bij de 574 Tankwerkplaats in Leusden (zie pagina 26).

**INHOUD**

Van de voorzitter	3
Verenigingsnieuws	4
TWENOTbijeenkomst	5
Agenda/Nieuwe leden	6
Regiobezoek	7
Terugblik Overloon	8

**12**

Panzers op de Golan Hoogvlakte (deel 2)

18

Vlieg tankje, vlieg!

26

Tankwerkplaats Leusden (deel 2)

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 32,50

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,

We mogen terugkijken op een zeer geslaagde TWENOT bijeenkomst in het Oorlogsmuseum Overloon. Druk bezochte dag, volop en vooral diverse handelaren die op het einde van de dag ook nog goed tevreden waren over hun verkopen. Veel bouwactiviteiten, veel bekende en onbekende gezichten die volop deelnamen aan de onvervalste TWENOT gezelligheid. Velen troffen elkaar weer bij de wedstrijd- en bouwtafels, tussen de voertuigen of onder het genot van een hapje en een drankje. Beide presentaties werden goed bezocht en trokken meer toehoorders dan tijdens ons mooie jubileum feest.

Vanzelfsprekend onze wedstrijd met bijna 170 modellen in competitie, een mooi visitekaartje voor de TWENOT. Onze wedstrijdleiding is er enorm druk mee geweest en in de loop van de dag kon de conclusie getrokken worden dat we het volgend jaar nog weer beter gaan organiseren om het nog beter te laten verlopen. Dit is inherent aan de groei van het aantal inzendingen en het nog meer volwassen worden van onze wedstrijd.

Een enkeling heeft wat zorg geuit over de wedstrijd en, hoewel ik het in eerste instantie al eens heb gecommuniceerd, zal ik hierover kort wat zeggen. De wedstrijd is een onderdeel van de dag maar zeker niet het belangrijkste onderdeel. We streven er ook niet naar om de grootste wedstrijd van het land neer te zetten; vandaar ook dat we in de wedstrijdreglement een maximum aantal inschrijvingen per persoon hebben vastgelegd. Als TWENOT zijn we van mening dat er andere evenementen zijn die dat veel beter kunnen en waar dat ook veel meer in hun doelstelling past. De TWENOT heeft een eigen DNA profiel. AFV is onze *core business*, het delen en vergaren van kennis. We zijn zeker geen specifieke modelbouwclub, maar wel een club waar modelbouw

een belangrijk onderdeel van is. Hierbij wil ik wel opmerken dat het voor ieder verschillend is hoe hij of zij deze dag / dagen invult en dat ik niet kan bepalen dat men aan de show- en wedstrijdtafels met elkaar van gedachten moet wisselen.

Je ziet al een geruime tijd de heel duidelijke trend dat forum/facebook groepen en de bouwgroepen/-avonden deze rol deels hebben overgenomen. Samen hebben we kunnen zien dat de behoefte om deel te nemen op een bedroevend niveau zat. Dat is wel een merkwaardige situatie want velen van ons doen aan modelbouw, de bouwgroepen schieten als paddenstoelen de grond uit en ons forum/facebook loopt over van modelbouw. We zijn met elkaar regelmatig onderweg naar de diverse evenementen in binnen- en buitenland maar juist de behoefte om deel te nemen aan de TWENOT wedstrijd was al geruime tijd heel erg laag. We hebben situaties gehad waar het normaal was als we 100+ modellen in competitie hadden staan maar de laatste jaren was het een paar keer bij zo'n 20 inzendingen al veel! Dan kan je de keus maken het te laten voor wat het is, dan weet je dat je op een zeker moment de stekker uit de wedstrijd kan halen, of wel je luistert naar je achterban en pakt het aan.

Uit de signalen kwam duidelijk naar voren dat men een verdeling miste in klasse/categorie. Vooral de beginnende of wat minder op de wedstrijd gerichte bouwer voelde zich ondergewaardeerd. We zijn van mening dat we, door juist hierop te reageren, diverse niveaus een eigen plek op de wedstrijdtafels hebben gegeven zodat er nu voor iedereen wat te winnen valt, ongeachte welk niveau je hebt. Dan ook nog aangevuld met leuke extra prijzen die we mogen/mochten ontvangen van de diverse handelaren.

Dat de modelbouwhobby zich het afgelopen decennium heeft uitgebreid en

vele bouwers zich hebben ontwikkeld is een onderdeel van de evolutie van de modelbouwhobby en daar heeft de TWENOT geen invloed op. Die sentimenten zijn iets waar we als bestuur niets aan kunnen doen. Dat is een normaal proces van iets wat zich ontwikkelt, of bouwers die zich ontwikkelen, en daar zal ieder zelf zijn/haar eigen weg in moeten vinden.

We denken dat we de juiste keuzes hebben gemaakt en er dus, ongeacht welk niveau je hebt of nastreeft, voor iedereen wat te winnen valt en iedereen een eerlijke kans krijgt.

De open klasse is iets wat we als een soort service aanbieden aan hen die ook iets anders bouwen dan alleen AFV, maar daarin zullen we geen onderscheid gaan maken in klassen of categorieën. We zien dat een Open Klasse ook bij andere clubs een vast gegeven is, het elkaar ook zeker niet bijt en het was op 19 maart met een 1/6 aandeel een bescheiden deel van het totaal. AFV gerelateerd blijft de kern van het TWENOT DNA en daar gaan we niets aan veranderen.

De diverse juryteams waren er enorm druk mee en via deze weg wil ik hen nogmaals danken voor hun inzet. Diverse juryleden hebben al hun feedback gegeven en als je het nog niet heb gedaan, probeer het dan alsnog te doen zodat de wedstrijdleiding een plan van aanpak kan maken. Organisatorisch is zeker niet alles goed verlopen, maar dat zijn meer de zaken achter de schermen en ook dit is een onderdeel van het volwassen worden en vooral op sommige momenten een gebrek aan "handjes". Ik hoop dat we volgend jaar weer op een aantal beroepen mogen doen om ons, het bestuur, hierin actief te ondersteunen. Bijvoorbeeld bij het op- en afbouwen maar ook om het inschrijven van de modellen voor de wedstrijd meer soepel te laten verlopen.



Onze dank gaat vanzelfsprekend ook uit naar het Oorlogsmuseum Overloon, Marc Tempels, Peter Vierhout, Rob Linssen, Eric Jacobs, Dan Seifert, Robert Blokker en Sem Deenen voor alle hulp. En een van onze leden, ik ben door alle drukte helaas je naam vergeten, die zich zondag spontaan bij mij meldde om te helpen afbreken. Enorm bedankt!!!!

Onze vrienden van de IMM uit Duitsland hebben sinds kort in de persoon van Christian Schiller een nieuwe voorzitter. Ik hoop hen later dit jaar te ontmoeten om te zien of we nog nauwer met elkaar kunnen samenwerken. En zo de AFV hobby nog meer te laten groeien en kennis met elkaar kunnen delen. Waar het kan ook elkaars bijeenkomsten te boeken, wat nu ook al deels gebeurt.

Wij zien elkaar ieder geval 1 juli weer in Breda en de actieve TWENOT vrienden aldaar wens ik alvast heel veel plezier met het voorbereiden.

Groetend uw voorzitter

Jan Willem Stokkers

VERENIGINGSNIEUWS

Regio Noordoost

Dag vrienden,

Hoewel de Ureterbijeenkomsten tot nu toe nog wat tegenvallen worden de bouwavonden (Groningen en Boelenslaan) goed bezocht. Sterker nog, tijdens de bouwavonden van Groningen was het de afgelopen keren krap zitten, wegens de hoge opkomst. Dit belooft wat voor het 10-jarig bestaan in juni!! Houd tegen die tijd de berichten op het Forum in de gaten

Groet,

André Jonker

Regio Noordwest

Morri plakzusters & -broeders.

De beursdrukte in de regio is nu wel voorbij. Even onder voorbehoud, in het najaar is er nog Fort Veldhuis, maar dan is het wel gebeurd.

Wel is er in het weekeind van 17 en 18 juni **Operation Medemblik** in Medemblik. Dit is de moeite van een bezoek zeker waard. Op 12 plaatsen in Medemblik is er reënactment te zien van de bevrijding van Medemblik en ook zijn er gevechten te zien tussen de Duitse

bezetter en geallieerde troepen. Zoals gewoonlijk zijn er ook veel voertuigen uit die tijd en lopen er zowel Duitse als geallieerde soldaten rond. Er is zelfs een landing gepland op de stand van Medemblik.

We zien jullie graag in Medemblik.

Groetjes

Steven Huiskes
Regiocoördinator

AIRBRUSH  **SERVICES ALMERE**

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



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

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

Dé airbrush specialist in Nederland.



STRELA

MODELBOUW

DE RIJZENDE STER IN MODELBOUWLAND

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

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



1 JULI, TWEDE TWENOT BIJEENKOMST 2017

Beste leden,

Via deze weg wil ik jullie van harte uitnodigen om op **1 juli** naar **Breda** af te reizen om deel te nemen aan de **Demo Doe Dag** van bouwgroep Breda. Daar er in Breda (nog) geen militair museum aanwezig is, hebben we gekozen om een ander aspect van de TWENOT te belichten, namelijk modelbouw in de breedste zin van het woord. Veel leden beoefenen deze fantastische hobby en de vele bouwgroepen in het land getuigen hiervan.

Er zijn in de loop der jaren vele mogelijkheden bij gekomen om van een doorsnee modelbouwpakket een waar kunstwerk te maken. Daarbij kan ook geconstateerd worden dat, met name nieuwkomers en herintreders in deze hobby, soms enigszins overdonderd worden en soms zelfs bang worden om deze mogelijkheden optimaal te gebruiken. Meestal echter is het zelf uitproberen, zo nodig onder begeleiding van een deskundig iemand, de eerste stap om verder te komen in deze fascinerende hobby. Speciaal voor hen hebben we een aantal interessante demo's en workshops gepland, zodat in een "veilige" omgeving (nieuwe) ervaringen kunnen worden opgedaan. De ervaring leert dat zelf doen, fouten maken, feedback krijgen en weer uitproberen, veruit de beste leerschool is. "Beter goed gejat, dan slecht verzonnen" is ook in de modelbouwwereld geen onbekende uitspraak. Daarbij richten we ons deze dag specifiek op de "gevorderde" beginners, personen die al leuk een model kunnen bouwen en nu iets meer uit de hobby willen halen.

Op het programma staan een ochtend- en een middagsessie met de volgende thema's, waarbij we diverse fantasti-

sche "coaches" bereid hebben gevonden invulling te geven aan deze dag.

- Patrick Kamsma - figuren schilderen, specifiek gezichten.
- Pascal Rooze – "zenithal light"; licht en donker op je figuur.
- Robert Crombeeke – presentatie over diorama's qua layout, opbouw & ontwerp
- Bas Slaats - detailleren met PE & Evergreen
- Jan Kort – de presentatie van je model op een mooie ondergrond m.b.v. blauwschuim
- Johan Bijl – basis airbrush technieken
- Evert Wassens – werken met Balsa Foam
- Arie van Kessel – het maken van loofbomen

Op korte termijn zal op het TWENOT forum info beschikbaar komen over het

Alles vindt plaats op zaterdag **1 juli 2017** van **10.00 tot 16.30 uur** in de vaste ruimte van bouwgroep Breda: **Ontmoetingscentrum "De Vlieren", Mgr. Nolensplein 1, 4812 JC Breda**, <http://www.ocdevlieren.nl>

Naast deze activiteiten zullen ook de bouwgroepen aanwezig zijn om hun creaties te laten zien. Dit is uiteraard de ideale gelegenheid om raad en daad te vragen voor toekomstige projecten en/of vastgelopen *shelfqueens*. Specifiek wil ik alvast wijzen op de doorlopende demo "**bouwen met resin**" bij de stand van bouwgroep Breda. Mocht je zelf ook deel willen nemen aan het bouwen, dan is het advies even contact op te nemen met je regiocoördinator over de mogelijkheden.

Uiteraard wordt deze dag gecompleteerd met een assortiment aan handel zodat de geleerde technieken direct

aanmelden voor al deze activiteiten. Daarbij zullen ook de details worden vermeld over de tijden en wat de deelnemers zelf moeten meenemen en voorbereiden.

thuis op een nieuw model kunnen worden toegepast. Hierbij streven we niet naar de meeste meters met "stash" aanvulling, maar naar een gebalanceerd aanbod.



Als laatste wil ik nog de **"Matchbox contest"** onder de aandacht brengen. In Breda zal geen competitie gehouden worden in de gebruikelijke zin van het woord, maar er is wel een prijs te winnen. We zijn namelijk op zoek naar het meest interessante, creatieve, opzienbarende Matchbox model. Ik vermoed dat iedere modelbouwer wel ooit in zijn leven een kitje van dit legendarische merk heeft gebouwd. Met name de 2

kleuren 1/76 modelletjes zijn noemenswaardig, met hun instant diorama in een doosje. Vandaar dat we dit merk op deze speciale modelbouwdag in de spotlights willen plaatsen en diegene willen belonen die hier het meest memorabele model presenteert, hetzij recent gebouwd, hetzij al 30 jaar trots in zijn collectie aanwezig.

Al bij al genoeg om een heel interessante bijeenkomst te worden en hoop u allen dan ook in grote getale in Breda te mogen begroeten.

Namens de organisatie en gastbouwgroep Breda,

Bas Slaats

AGENDA

3+4 juni	Sonderausstellung Modellbau, Munster (D)	3 sept.	Open Modelbouwdag Fort Veldhuis, Heemskerk
4 juni	Figz, Arnhem		
10 juni	Bahna, Plzen (CZ)	10 sept.	KMK Scaleworld, Mol (B)
17+18 juni	Operation Medemblik		
1 juli	TWENOT bijeenkomst, Breda	21+22 okt. 9 t/11 nov.	SMC, Veldhoven Hobby & Vrije tijd, Leeuwarden
12+13 aug.	Wings & Wheels, Ussel (B)	25 nov.	ESM, Houten
19+20 aug.	Santa Fe, Overloon	26 nov.	TWENOT bijeenkomst, Joure

NIEUWE LEDEN

J. JISSINK, Ossendrecht
B. LENDERS, Budel
MDMB-Modelbouw, Hoogblokland
H. STIGTER, Gameren
J. UITTERDIJK, Hellevoetsluis

ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel en modelbouw webshop.

ONZE MERKEN ZIJN O.A.

Tamiya	Academy
Takom	IBG
Meng	Eduard

en vele andere plastic modelbouw merken

Militaire voertuigen

Schepen

Vliegtuigen

Diorama en Upgrades

Figuren

Verf & Weathering

Civiele voertuigen

Gereedschap & Penselen

Vleeshouwersstraat 15 - 3311 CS Dordrecht
info@robimodelbouw.nl - 0614208253

WWW.ROBI MODELBOUW.NL

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
E-mail : sales@daxmagic-webshop.nl

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL





ModelBouwCompany

Merken modelbouwtreinen:



Scenic's:



Merken modelbouwpakketten:



Kom langs! U bent van harte welkom

Woensdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

Donderdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

Vrijdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 20.00

Zaterdag Aankomsttijd 10.00 - vertrektijd 17.00

De Hertog 10, 1831 EK Koedijk | 072-5825562

SHOP-/CLUBBEZOEKEN IN DE REGIO (DEEL2)

Morri plakzusters & -broeders,

Dit keer een sigaar uit eigen doos. Ja, wel; Modelbouwgroep Noord-Holland Noord. Deze club is in 2011 opgericht door mij, Gerard Zuurmond en Timo de Porto. Wat aan de keukentafel met drie man begon is in zes jaar uitgegroeid tot een club van 18 leden en nog steeds groeiende.

Gezelligheid en plezier in het modelbouwen staan voorop. Iedereen is welkom. Of je nu oud bent of jong (►), beginner of gevorderde, vliegtuigen of boten of auto's plakt is bij

ons onbelangrijk. We plakken nu nog in een scoutinggebouw, maar als iedereen komt is het wel erg vol aan het worden. Misschien moeten we toch eens op zoek naar een grotere ruimte.

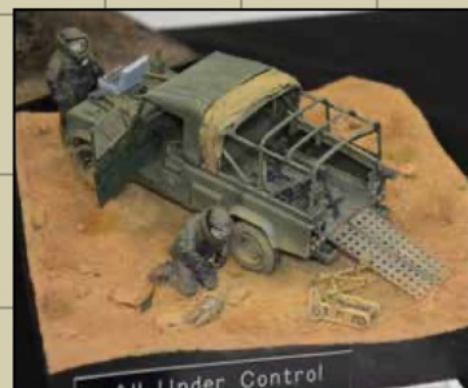
In 2015 hebben we met ons vijfjarig jubileum in Berkhout een Open Dag gehouden en dat beviel zo goed dat we dat in 2016 met veel plezier nog een keer hebben gedaan. En de voorbereidingen voor 2017 zijn alweer gestart, dus kom begin volgend jaar gerust (weer) eens kijken.

Steven Huiskes



LEDENBIJEENKOMST OVERLOON, 19 MAART 2017





Foto's:
Robert Blokker
Marc Tempels
Marcel von Hobe
Dan Seifert

LEDENBIJEENKOMST OVERLOON, 19 MAART 2017





www.modelbouwenzo.nl

**NIEUWE
WINKEL**



- Webshop en eigen winkel in Hoorn
- 100% topkwaliteit en topmerken
- Persoonlijke service en vakkennis
- Scherpe prijzen en aanbiedingen
- Snelle levering met Track & Trace



Bezoek ook eens onze nieuwe winkel:
Kerkplein 13, 1621 CX te Hoorn

Uitgebreide collectie van topmerken

Tanks, geschut, tracks, wheels en ammo
Exclusieve modellen en upgrade-sets (o.a. Eduard)

Plastic Model Kits, verf & accessoires, tools,
Airbrush, Weathering, Diorama's, lijm etc.
Alles voor uw modelbouwhobby!

Bekijk ons volledige assortiment op de website
www.modelbouwenzo.nl

Email naar info@modelbouwenzo.nl
of bel ons op tel. 06 - 101 684 56
voor vragen en meer informatie



PANZERS OP DE GOLAN HOOGTE (DEEL 2)



Misvattingen

Er werd vaak gedacht dat veteranen van de Wehrmacht de Syriërs hebben getraind of zelfs hebben geholpen bij het werken met de tanks en andere voertuigen. Ten tijde van de Zesdaagse Oorlog waren de Duitsers die zelf nog met deze voertuigen hadden gewerkt en gevochten mannen van in de 40 of nog ouder. De laatste krijgsgevangenen waren in 1956 door Rusland vrijgelaten en er waren maar weinig voormalige Duitse militairen die in de buurt wilden komen van Russische militairen, in die tijd de belangrijkste bondgenoot van



Syrië. Medio jaren '60 was er in Damascus misschien wel een kleine groep militaire adviseurs uit Oost-Duitsland, maar de Oost-Duitse regering zou nooit voormalige Wehrmacht soldaten op zo'n gevoelige overzeese missie hebben gestuurd. En als Oost-Duitsland al hulp had gestuurd dan was die bedoeld als ondersteuning bij de standaard Warschau-Pact wapens en zeker niet bij antiek WO2 materiaal.

Een ander verhaal is dat er na de Syrische nederlaag enkele overlevende Panzers naar Cuba zijn verscheept

▲ Een Panzer IV en een T-34 van het Syrische leger, midden jaren '60.

(sommige bronnen plaatsen dit zelfs vóór het uitbreken van de oorlog). Ook dat is niet waar. Syrië schraapte zelf met veel moeite overal vandaan wapens bij elkaar en zou die dan zeker niet weer weggeven aan een of ander land in het Caraïbisch gebied.

Organisatie

Vóór de Zesdaagse Oorlog was het Syrische leger bijzonder ongeorganiseerd, kijkend naar de hoeveelheid geld die er was ingepompt. Er was geen eenheid groter dan een brigade en het hele Syrische leger had een soort "as met spaken" systeem, waarbij de "as" in Damascus lag en iedere individuele formatie rechtstreeks aan het hoofdkwartier rapporteerde.

◀ Een ingegraven Syrische Panzer IV. Deze foto is gemaakt nadat Israël het gebied in de Zesdaagse Oorlog had veroverd.

De Panzer IV's en Stug III's waren ingedeeld in drie onafhankelijke bataljons, sterk onder bezet, die de normale tankbataljons van drie infanteriebrigades (het 8^{ste}, 11^{de} en 19^e) op de Golan Hoogte ondersteunden.

De Jagdpanzer IV's waren ingedeeld in een apart zelfstandig peloton dat deel uitmaakte van een tankbataljon met T-34 tanks en SU-100 gemechaniseerde artillerie. Het is niet bekend hoe en waar de Hummels waren ingedeeld.

De strijd om het water

De strijd om het water was geen echte oorlog maar meer een reeks schermutselingen tussen Israël en Syrië in het midden van de jaren '60. Vanaf 1964 plaatste Syrië steeds meer tanks op de westelijke hellingen van de Golan Hoogte, en zelfs bijna op de grens met Israël, om van daar af Israëlische boeren en werklieden te beschieten. Heel verrassend gebruikte Syrië hiervoor de Panzer IV tanks. Dit was niet omdat deze tanks hiervoor beter geschikt werden geacht, maar simpelweg omdat ze het beste konden worden gemist in het geval dat Israël zou terugschieten. Door het hoogteverschil en doordat ze waren ingegraven, was het niet eenvoudig ze vanaf de Israëlische kant uit te schakelen.

In 1964 maakte Syrië plannen bekend om 35% van het Jordaanwater om te leiden en zo de Israëlische drinkwatervoorziening af te snijden. Israël antwoordde hierop dat het dit als een oorlogsdad beschouwde en beschoot de arbeiders aan dit project met scherp-schutters en artillerie.

In 1965 namen Israëlische M4 Sherman tanks de Syrische Panzer IV tanks onder vuur. Een VN peacekeeping team gaf beide partijen opdracht zich van de grens terug te trekken en een afkoelingsperiode in acht te nemen. Zowel Israël als de Syriërs hadden echter geen boodschap aan de "blauwe baretten" en gebruikten de afkoelingsperiode om hun posities te verbeteren en hun



Een Syrische Panzer IV, uitgeschakeld door een Israëlische Centurion tank.

volgende acties voor te bereiden. Toen de overeengekomen periode was afge-



lopen plaatsten de Syriërs hun tanks weer terug op hun oude posities. Israël had inmiddels Centurion tanks klaar gezet en had zorgvuldig de schootsvelen bepaald. De Centurion tanks waren zwaar gepantserd, hadden een 105 mm kanon met hoge aanvangssnelheid en moderne Britse vuurleidingsapparatuur. De voormalige WO2 Panzer IV's waren op elk gebied de mindere en vrijwel onmiddellijk werden twee ervan uitgeschakeld. De andere werden door hun bemanningen verlaten en daarmee was de actie afgelopen.

De Zesdaagse Oorlog

De Syrische deelname aan de Zesdaagse Oorlog was slecht voorbereid en verliep rampzalig. De bedoeling van Israël was een preventieve aanval op Egypte om te voorkomen dat dat land als eerste zou aanvallen. Hierbij werd rekening gehouden met defensieve gevechten met Syrië en Jordanië indien deze landen Egypte te hulp zouden komen.

De oorlog tegen Egypte begon op 5 juni 1967. Vanwege de slechte organisatie van het Syrische leger kwamen de berichten van het hoofdkwartier in Damascus over de gevechten in de Sinai woestijn pas laat binnen bij de Syrische brigades. Veel Syrische eenheden, waaronder het Algemeen Hoofdkwartier, gebruikten civiele korte golf radio's om het nieuws van Radio Cairo te volgen. Dit meldde vrijwel alleen maar fantastische Egyptische overwinningen, zelfs toen de Israëlische troepen al onderweg waren naar het Suez Kanaal.



▲ De belangrijkste Syrische tanks in 1967 waren de T-54/55, hier op de voorgrond, de WO2 T-34 en Panzer IV, hier achter de T-54/55.

In de avond van 5 juni wezen de generaals in Damascus de regering er met klem op gebruik te maken van de situatie en een onmiddellijke aanval op Israël te beginnen.



maken, koos de verkeerde plek om de Jordaan over te steken en spoelde in zijn geheel weg. Volgens een rapport van de KGB toonde ten minste een Syrische eenheid "buitengewone lafheid" en negeerde domweg alle orders.

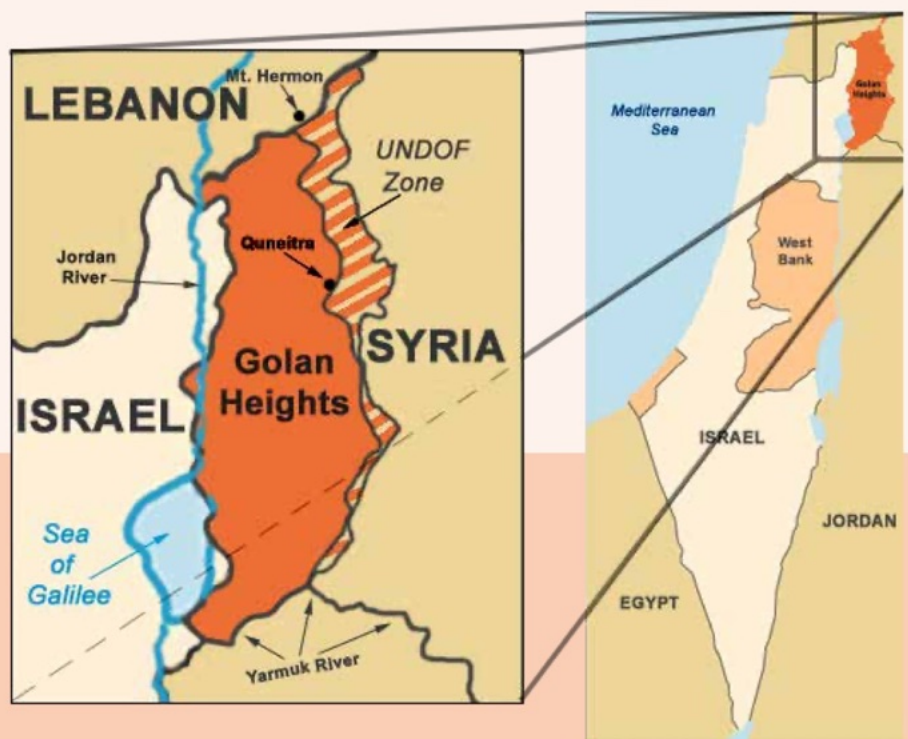
◀ Het wrak van een Syrische Panzer IV op de Golan Hoogte in 1967. Uit de lege granaathulzen naast de tank blijkt dat er nog enkele schoten zijn gelost voordat de tank werd vernietigd.

Voor de planning en de voorbereiding waren op de avond van 5 juni nog maar een paar uren beschikbaar en kort na middernacht, op 6 juni, werden de Syrische commandanten gewekt met de opdracht onmiddellijk Israël aan te vallen. De drie infanteriebrigades op de Golan Hoogte, ondersteund door verschillende zelfstandige bataljons, moesten de aanval beginnen terwijl de rest van het Syrische leger werd gemobiliseerd.

Er was geen enkele samenhang. Afzonderlijke bataljons begonnen met hun opmars zodra ze klaar waren. Brigades trokken op zonder hun ondersteunende eenheden welke meer naar achteren waren gelegerd. Een peloton dat probeerde een omweg naar het zuiden te

Op 7 juni, 24 uur na hun aanval, waren de Syriërs nog maar 3 kilometer in Israël doorgedrongen. Op 8 juni dreef het Israëlische leger de Syriërs terug naar de grens. Laat in die middag elimineerden Israëlische eenheden de laatste Egyptische strijdkrachten in de Sinai Woestijn en begon een grootscheepse operatie om eenheden terug te brengen naar Israël. Nu kwamen de Syriërs voor grote problemen te staan..

Op 9 juni trokken Israëlische troepen op naar de Golan Hoogte. Ze namen een route die de Syriërs totaal niet hadden verwacht, namelijk in een boog langs de grens met Libanon. Nu kwamen ze ook voor het eerst in contact met Syrische tanks, die te langzaam en te zwak wer-



den geacht voor een aanval. De volgende dag, 10 juni, werd een slachting omdat de Syriërs in de rug werden aangevallen door Israëlische eenheden die een omtrekkende beweging hadden uitgevoerd, plus Israëls tweede aanvalsgolf die uit het westen kwam. Aangenomen wordt dat Syrië in een tijdsbestek van ongeveer 15 uur 20 tot 25 % van al z'n militaire voertuigen verloor. Die nacht, om 12.00 uur, werd een staakt het vuren van kracht, waarmee het Syrische avontuur ten einde was. Gekomen. Syrië verloor de Golan Hoogte aan Israël en zo is de situatie nog steeds.



▲ Een paar vernietigde Panzer IV's op de Golan Hoogte, na de Zesdaagse Oorlog.

▼ Een door zijn bemanning verlaten Panzer IV op de Golan Hoogte. Op de zijkant van de toren is door de Israëliërs na het staakt het vuren het getal 94 aangebracht. Op deze manier werd geteld hoeveel verliezen het Syrische leger had geleden.



Het lot van de Syrische ex-Duitse WO2 voertuigen

Syrië had op 6 juni 1967 ongeveer 25 StuG III's operationeel, en daarnaast nog ongeveer 10 StuG's in niet operationele staat. Bij hun opmars over de Golan Hoogte zagen de Israëliërs dat de meeste in een ingegraven positie waren geplaatst. Verschillende niet-

operationele StuG's dienden als versterkte opstelling ("pill box") op een strategische plaats.



De buitgemaakte StuG III in een Israëlisch museum. Foto David Pride, 2004)

Drie Syrische StuG's zijn geclaimd als "vernield", maar ongetwijfeld zijn dat er meer geweest. Een operationele StuG werd intact buitgemaakt en als trofee naar Israël gebracht. De meeste andere werden door hun bemanningen onklaar gemaakt en daarna achtergelaten toen duidelijk was geworden dat het hele Syrische leger wel eens helemaal omsingeld zou kunnen worden. Daarna is er binnen het Syrische leger nooit meer over de StuG III gesproken.

Er is maar weinig bekend over de Hummels, waarvan er op 6 juni 1967 vijf in actieve dienst waren. In een Israëlisch inlichtingenrapport staat dat ze alle vijf wegens mechanische problemen niet voor het eind van de oorlog nog konden worden gemobiliseerd. Verondersteld wordt dat ze door Israëlisch artillerievuur zijn vernietigd. Ook de Hummels zijn later

nooit meer genoemd.

Syrië had bij het begin van de oorlog ook zes Jagdpanzer IV operationeel, waarvan er een door een Israëlische tank werd uitgeschakeld. Verrassend genoeg bleven de andere vijf in gebruik, maar tijdens de Yom Kippur oorlog in

1973 kwamen ze niet in actie. In 1990/91, toen Syrië en de Verenigde Staten gedurende korte tijd bondgenoten waren, stonden de vijf Jagdpanzers op de lijst als "in langdurige opslag" op de "Al-Zabadani" legerbasis ten noorden van Damascus. Midden jaren '90 probeerde koning Hoessein van Jordanië, een liefhebber van historische tanks, er een te kopen, maar hij

had geen succes. Tijdens de huidige oorlog in Syrië zijn ze (nog) niet waargenomen, dus misschien zijn ze inmiddels gesloopt of in hun opslagplaats vernield.



Een VN "blauwe baret" bij een uitgeschakelde StuG III

Voor zover bekend had Syrië op 6 juni 1967 25 Panzer IV's operationeel, met misschien nog een stuk of tien gedeeltelijk operationeel of in ieder geval geschikt genoeg om in de strijd te worden ingezet. De meeste voormalige Franse tanks waren waarschijnlijk niet meer in gebruik, de ex-Spaanse tanks wel alsmede enkele ex Tsjechoslowaakse tanks.

▼ Deze Jagdpanzer IV incasseerde in 1967 een fatale treffer op het frontpantser. Tijdens WO2 werd de Jagdpanzer IV beschouwd als een van de best gepantserde voertuigen.





▲ Een Syrische Panzer IV, hoogstwaarschijnlijk ex-Spaans. Op de achtergrond een StuG III. Beide werden in 1967 door Israël buitgemaakt.

Naast de paar Panzer IV's die al tijdens de Wateroorlog waren uitgeschakeld hebben Israëlische tanks en vliegtuigen tijdens de Zesdaagse Oorlog nog ten minste tien Panzer IV's buiten gevecht gesteld.



▲ Een uitgeschakelde Syrische Panzer IV Ausf.J.

De Golan Hoogte lag vol landmijnen. Na de oorlog kwamen daar nog veel niet geëxplodeerde granaten bij. Het is een zwaar terrein, wat het bergen van voertuigen heel moeilijk maakt. Wrakken die voor de Israëliërs geen waarde hebben liggen er dus nog steeds te roesten.



De laatste "kill" was op 10 juni 1967, toen een Panzer IV werd uitgeschakeld door een Israëlische M50 Super Sherman. Dit was een M4 Sherman tank met

een nieuwe Amerikaanse motor en een aangepast toren met Israëlische electronics en Frans 75 mm kanon met hoge aanvangssnelheid dat brisant-pantsergranaten gebruikte. Evenals de Centurion tanks waren ook deze Sherman tanks hun Syrische tegenstanders veruit de baas.

Vier andere tanks werden intact overvond en als trofee naar Israël gebracht. Omdat ze geen enkele tactische waarde

meer hadden gingen ze meteen naar een museum. Twee andere Panzer IV's waren ook uitgeschakeld en nog voldoende intact om ze naar Israël te brengen voor onderzoek naar de uitwerking van de Israëlische munitie.

Omdat Syrië de beste van deze tanks had ingezet (en verloren) was het merendeel van de nog resterende Panzer IV's in een marginale staat.

Sommige van de slachtoffers van de slachting op 10 juni hadden mechanische problemen. Uiteindelijk had het niet veel uitgemaakt. Na het conflict was het duidelijk dat er voor tanks uit WO2 geen plaats meer was op een slagveld ten tijde van de Koude Oorlog. Voor zover bekend wisten ze geen enkele

Israëlische tank uit te schakelen. Hoewel het een compliment was aan de Duitse industrie dat ze 22 jaar na te einde van WO2 nog steeds inzetbaar kon-

◀ Nog een vernietigde Panzer IV. Dit is een "Frankenstein", met onderdelen van de D, H en J uitvoeringen



▲ Van deze Syrische Panzer IV in de omgeving van Mount Hermon was na een treffer de munitie geëxplodeerd.



▲ Een buitgemaakte Panzer IV onderweg naar Israël terwijl Israëlische personeelsvoertuigen dieper Syrië binnendringen. Rechts op de foto een uitgeschakelde Panzer IV in de berm.

den worden gemaakt, was het duidelijk een vergissing ze in te zetten tegen moderne tanks uit het tijdperk van de Koude Oorlog.

Tussen 1968 en 1973 bouwde Rusland het hele Syrische leger vanaf de grond weer op en reorganiseerde het volgens de strikte richtlijnen van het Warschau Pact. Er was geen plaats meer voor tanks van de voormalige Duitse Wehrmacht en bovendien kon Tsjechoslowakije geen onderdelen en munitie meer leveren. De in Syrië nog overgebleven Panzer IV's werden gesloopt, behalve een die werd verkocht aan een verzamelaar in Jordanië.

De Zesdaagse Oorlog was het laatste gewapende conflict waarin Duitse WO2 tanks waar ter wereld ook zijn ingezet.





▲ Een Panzer IV, een Ausf.G, nog helemaal intact.



▲ Dezelfde tank na aankomst op een verzamelplaats ergens in Israël.



▲ Ook dezelfde tank, maar nu in een Israëlisch museum.
(foto Janko Paliga)



Het informatiebord bij de tank in het museum bij Latrun



Een Israëlische M50 Super Sherman en een 4x4 Ford M151
MUTT met een 106 mm terugstootloze vuurmond. Beide vorm-
den een grote bedreiging voor hun Syrische tegenstanders.



Als een geest uit het verleden. Van onder de afgesleten ver-
lagen wordt het Duitse balkenkruis weer zichtbaar.

**IN DE VOLGENDE
'DE TANK' EEN
UITGEBREID
(FOTO)VERSLAG
VAN DE
RUSSISCHE
9 MEI PARADE IN
MOSKOW**



MILITARY MODEL SHOP

DE ONE-STOP SHOP VOOR AL JE MODELBOUW WENSEN!

**DE militaire
modelbouw
specialist**

MET BIJNA 40 JAAR BOUW ERVARING



Naast opsturen kunnen de bestellingen
ook afgehaald worden in ons afhaalpunt.
Informeer naar openingstijden.

westereiland 97, 1671HZ Medemblik
info@militarymodelshop.nl 0031630400368

NIEUW BINNEN!!



55,-



55,-



45,-



42,50

**TWENOT LEDEN KORTING: 10% KORTING OP HET ASSORTIMENT
ALS JE JE REGISTREERT ALS KLANT**

ONZE MERKEN:



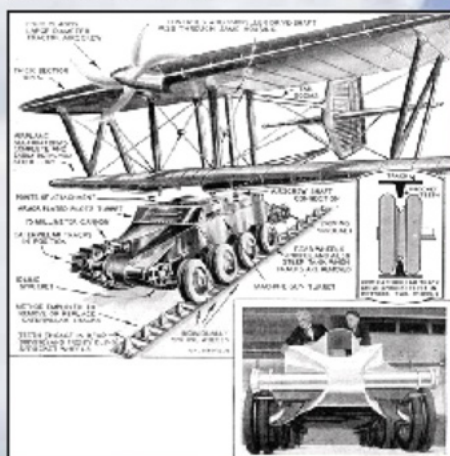
www.militarymodelshop.nl

ONE DAY I FLY AWAY...

DOOR:
MARCEL VON HOBE

...moeten de ontwerpers gezongen hebben. "We gaan een tank laten vliegen!" In principe weten we dat dat niet kan. Er wordt wel eens iets een vliegende tank genoemd. Denk bijvoorbeeld aan de A10 Thunderbolt of een Apache helicopter, maar een tank die vliegt?

Toch zijn er wel experimenten geweest om een tank te laten vliegen. Dat blijkt uit tekeningen die ik vond op internet.



▲ Ontwerp van Christie waarbij aan de tank een vleugel werd bevestigd die bij het landen losgekoppeld zou moeten worden, waarna de tank operationeel was.

Christie heeft bij de ontwikkeling van zijn loopwerk/tank het idee gehad vleugels te bevestigen en zo zijn ontwerp op eigen kracht te laten vliegen. Op eigen kracht, want een tank in een vliegtuig kunnen we ons allemaal wel voorstellen. Dat is meer "vervoer van een tank door de lucht".

Op zoek naar foto's kwamen onder de zoekterm "flying tank", "jumping tank" en "jump+vehicle+military" verschillende leuke foto's naar boven. Die verzameling

wil ik jullie graag tonen. Misschien leuk als diorama-idee.

Wat bij de zoektocht nog meer naar voren is gekomen, is dat er verschillende ontwerpen zijn geweest waarbij serieus werd onderzocht of je een tank ook kon laten springen. Bijvoorbeeld over een tankgracht, sloot of ander obstakel. Zowel de Russen als de Engelsen hebben tests gedaan, hoewel er uiteindelijk geen voertuigen in productie zijn genomen.

De Russische poging was de TPP-2 (►). Deze moest met een aanloop over obstakels springen door de grote wielen te draaien waardoor de voortgaande beweging omgezet werd in een opgaande beweging. Door de snelheid sprong de tank dan enkele meters vooruit. In de rapporten is te lezen dat het voertuig niet voldeed omdat het geheel te zwaar werd. Wel is het ontwerp van de vering onder de bestuurdersstoelen overgenomen in andere voertuigen. Vandaar dat nu nog steeds met Russische tank graag gesprongen wordt.

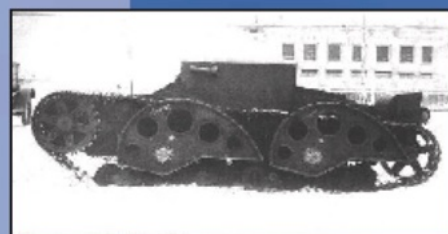
Ook de Engelsen hebben geprobeerd een 'jumping tank' te maken. Zij gebruikten aan weerszijden van het voertuig geplaatste raketten. Er is geprobeerd een Bren Carrier en een Valentine te laten springen. Beide experimenten zijn gestopt nadat de



voertuigen op de kop waren geland.

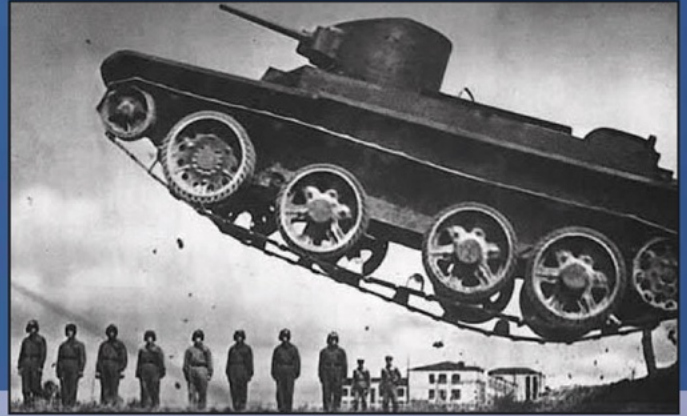
In de rest van dit artikel zal ik je het resultaat laten zien van mijn internet zoektocht naar vliegende tanks.

► Valentine met raketten.





▲ In de Eerste Wereldoorlog werd ook geprobeerd met een tank te vliegen. Maar met die lage snelheden kwam je niet erg hoog. Zeker niet als je ook nog passagiers wil meenemen.



▲ Een Russische poging om een BT-7 te laten vliegen.

▼ Ook deze komt meermalen voor op internet. Of dit echt zo gegaan is? T'is wel hoog!



Al in de Tweede Wereldoorlog werd met tanks gevlogen. Natuurlijk voornamelijk om te zien hoe de landing zou zijn. Of het onderstel zulke klappen kon overleven. Of überhaupt de bemanning de landing zou overleven. Eigenlijk kunnen we beter spreken van springen.

Hier een aantal bewonderenswaardige pogingen serieus los te komen van de grond (v.l.n.r.: 2x een Cromwel, een Universal Carrier, 2x een Lee en een Stuart).





Ook met de welbekende Jeep is geprobeerd te vliegen. Het resultaat vloog wel, maar operationele inzet zat er toch niet in.



Verder kunnen we dan nog lucht in een tank blazen i.p.v. een tank de lucht in blazen... Hij kan dan wel makkelijker vliegen!



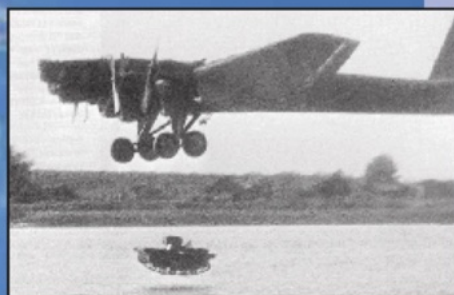
▲ TB-3

Na Russische tests in 1939-1940 werd besloten beugels te maken om de T-37 en T-38 lichte tanks te bevestigen aan de Tupolev TB-3, TB-4 en TB-7 vliegtuigen en daarmee een "luchtmobiele" tank te maken. De order werd echter gecancelled omdat de productie van deze grote vliegtuigen gestopt werd. Zo blijven ons alleen de foto's van de tests... en een dubieuze drop vanuit een TB3. Daar heeft hoop ik niemand ingezeten, alleen al omdat hij op het water "landde".



▲ TB-7

▼ TB-4



▼ "Tanks opblazen" is trouwens iets dat de Russen nog steeds doen.





▲ Indiase T-72



▲ Tsjechische T-72

Als het om springen met tanks gaat dan zijn de Russische tanks mijlenver vooruit op hun concurrenten. Of het nu een T-72, T-80 of T-90 is, springen doen ze. Als het moet zelfs terwijl ze schieten . . . of andersom, schieten terwijl ze springen. Hoe maakt eigenlijk niet uit. Zeker is dat de eerste-schot-raak kans heeeeeeel erg laag is.

▼ T-80



▼ T-90



▲ Deze Amerikanen hebben het verkeerd begrepen. Het is vliegen met een tank, niet met je tank over een vliegtuig! Verder is het vrij moeilijk om een vliegende moderne Amerikaanse tank te vinden. Misschien KUNNEN ze wel niet vliegen. Hier (►) wel een gewaardeerde poging met een Abrams.

▼ En dan toch . . . toch een sprong, met schot.





Springende wielvoertuigen zijn wat lastig te vinden. Al zou je denken dat het springen met een wielvoertuig juist eenvoudiger zou moeten zijn. Toch heb ik een paar pogingen gevonden.



Als je een voertuig wilt laten vliegen kan je er ook voor kiezen het eerst op een bepaalde manier de lucht in te brengen en het dan los te laten. Alleen spreken we dan over "vallen" in plaats van "vliegen". Als je dat gecontroleerd doet heet het weer parachutenvliegen



Alle lange tijd worden voertuigen op deze manier over grotere afstanden verplaatst. Dat dat niet altijd goed gaat kan je je ook voorstellen. Vooral bij het "gecontroleerd afdalen met parachute" kan het wel eens mis gaan (◀).



Een paar foto's op een rij. Zeg maar, om de vliegueren vol te maken.



▲ Leopard 2



▲ Eigenlijk ook een vliegende tank



▲ BMP-3



▲ Challenger 2



▲ Leopard 1 tijdens tests in Australië



▲ FV-101 Scorpion



▲ Leopard 2



▲ Thaise Cadillac Cage Stingray



▲ MTL-B



En natuurlijk is daar nog de virtuele wereld. Daarin kun je ALLES met een tank doen.



To the moon!





▲ Een Merkava vliegt... maar moet ook weer landen (►). "What goes up, must come down!"

▲ Technisch gezien een militair voertuig, al zij het fictief. Coroneel Decker's MP auto in 'mid air'. (uit The A-team)



▼ T-72 met schot. Gewoon een mooie om mee te eindigen





**TWENOT
LEDEN
7,5%
KORTING**

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



**NIEUW
BINNEN**

TAK2066
FV432 MK.2/1
British APC
met interieur



**NIEUW
BINNEN**

TAK2049 **MAUS V1**



TAK2050 **MAUS V2**

AH35A015
E-100 HEAVY TANK



AH35A016
E-100 FLAKPANZER



**PRE-
ORDER
ARTIKEL**



WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE



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



Site in:



De **574 Tankwerkplaats** in Leusden ging ondanks de vertragingen tijdens de bouw in september 1955 van start. Deze nieuwe werkplaats was opgezet voor het reviseren (5^e-echelonsonderhoud ofwel Basisonderhoud) van de kort daarvoor binnen de Cavalerie geïntroduceerde Centuriontank. Door middel van het zogenaamde "bay-lijn" systeem konden in een soort van 'lopende band' jaarlijks maximaal 250 rupsvoertuigen worden gereviseerd. Het reviseren in de Tankwerkplaats van maar liefst 235 Pattontanks (M47 & M48) van de Duitse *Bundeswehr* zorgde er in de jaren zestig voor dat het tekort aan werk kon worden gecompenseerd. De toenmalige commandant, luitenant-kolonel van de Technische Staf ir. H.G. Donkers, verloor hierbij het nationale werkaanbod nooit uit het oog. De laatste Pattontank verliet de werkplaats op het moment dat de eerste motoren van de nieuwe generatie voertuigen de Koninklijke Landmacht (KL) binnenkwamen.

Om het kostbare paradepaardje van de Technische Dienst (TD) economisch te laten renderen, was het noodzakelijk een goed inzicht te krijgen van het jaarlijkse aantal te reviseren KL-rupsvoertuigen. Dit bleek gemakkelijker gezegd dan gedaan. Er kwam meer op de werkplaats af, zoals de steeds groter wordende diversiteit (en complexiteit) van rupsvoertuigen en een niet aflatende reorganisatiedrang van de Landmachtstaf. Op de vraag hoe de **574 Tankwerkplaats**, met ongeveer 500 man personeel in de gelederen, hiermee omging probeert dit artikel antwoord te geven.

De M-voertuigen komen!

Als we kijken naar het jaarverslag van 1969 dan valt op dat slechts 18% van de capaciteit van de werkplaats werd besteed voor het reviseren van 58 Centuriontanks tegen 50% voor het reviseren van zogenaamde directe ruilcompo-



De Tankwerkplaats van de TD uit 1978 aan de kolonel H.L. van Royenweg 3 in Leusden. Hier in beeld het kantoorgebouw met de hoofdingang. (NIMH)

nenten ¹⁾. Hoe kon dat, wat was er aan de hand?

Door het zogenaamde 'beperkte revisiebeginsel' ²⁾ van de zestiger jaren werd 30% bespaard op het aantal manuren. Als er een defect ruilcomponent werd aangetroffen, dan werd deze direct vervangen. Deze vorm van onderhoud (direct ruilsysteem) begon in 1965 met Centurionmotoren. Dan was het wel zaak om voldoende ruilcomponenten op voorraad te hebben! Directe ruil vond niet alleen plaats bij volrupsvoertuigen die in onderhoud waren bij de Tankwerkplaats, ook de Herstelcompagnieën (3^e echelons onderhoud) konden met hun defecte ruilcomponenten in Leusden terecht. Ondanks het beperkte aantal te reviseren rupsvoertuigen wist luitenant-kolonel Donkers in het jaarverslag van 1969 te melden dat vanaf 1972 "... er zes jaar lang een werkaanbod zal zijn, dat de capaciteit van 574 Tankwerkplaats ver overtreft". Dit was een rechtstreeks gevolg van de voortgaande mechanisering en motorisering van de KL, welke halverwege de jaren zestig was ingezet. Met de paraatstelling in 1967 van het M 113 pantservoertuig werd een begin gemaakt met de invoer-

ring van veel modern Amerikaans legermaterieel, de zogenaamde M-voertuigen ³⁾. Het ingrijpend veranderende voertuigenpark van de KL had uiteraard gevolgen voor de Tankwerkplaats. In 1970 werd een begin gemaakt met de zogenaamde 'revisie rijpheids-onderzoeken' van M 113 familie voertuigen, met als doel om door middel van inspectie van onderdelen het 5^e-echelonsonderhoudinterval vast te stellen (zie tabel). Een jaar later kon dit worden vastgesteld voor een viertal andere M-voertuigen.

Dat de diversiteit aan voertuigen weinig efficiënt werkte voor de werkplaats, zal duidelijk zijn. De toenmalige commandant, kolonel van de Technische Staf ir. E. van den Hoogen, liet zich hierover ook niet onbetuigd "... het orderpakket waarin alle soorten rupsvoertuigen die de KL kent zijn opgenomen is niet bevorderlijk voor serievorming en specialisatie" ⁴⁾. Om de revisietijd zo kort mogelijk te houden, ontstond de neiging het aantal directe ruilcomponenten op te voeren. Een voertuigtype had in 1974 ongeveer 25 ruilcomponenten. Een meer gecompliceerd voertuig zoals de

vijf jaar daarvoor ingevoerde Leopard 1 tank had er (al) 62!

Het jaar 1975 ging (niet geheel onverwacht) de boeken in als het jaar dat alle rupsvoertuigen van de KL gelijktijdig bij de 574 Tankwerkplaats in onderhoud waren. Door toename van de diversiteit aan voertuigen werd het vertrouwde "bay-lijn" systeem zoals luitenant-kolonel van de Technische Staf ir. G. van Amstel (de eerste commandant van de werkplaats) het bedoeld had, naar de prullenbak verwezen. In de praktijk hield dit voor de Tankwerkplaats in dat het reviseren volgens het lopende bandsysteem voorgoed had afgedaan. De voor revisie aangeleverde rupsvoertuigen werden in het vervolg over de hele lengte haaks op de oude demontage- en montagelij geplaatst middels een zware bovenloopkraan van 50 ton. De verschillende typen voertuigen hadden directe gevolgen voor het productiepersoneel. Niet alleen de specifieke vakkennis van de nieuwe voertuigen was laag, ook het aloude probleem van het tekort aan reserve onderdelen stak de kop weer op. Het gebrek aan onderdelen was zo nijpend dat er, ironisch genoeg, voor het productiepersoneel onvoldoende werk was. In 1975 kwam het bij herhaling voor dat personeel tijdelijk te werk moest worden gesteld bij 575 Centrale Werkplaats in Utrecht

Ondanks deze tegenvallers zag de Tankwerkplaats toch kans om in dit jaar, net als in 1974, twaalf Canadese Centuriontanks Mk 11 te reviseren. Volgens kolonel Van den Hoogen hadden, evenals voorheen de *Bundeswehr*, ook de Canadese autoriteiten schriftelijk hun tevredenheid aan hem tot uitdrukking gebracht over het uitgevoerde werk. Een vervolgorder om nog eens negen Canadese Centuriontanks te reviseren, werd door de commandant resoluut van de hand gewezen. Dit alles neemt niet weg dat in 1975 de problemen voor de Tankwerkplaats groot waren en dit viel ook op buiten Leusden!

Een weerbarstige planning

Halverwege de jaren zeventig was het werkproces veranderd van grote serie-revisies (Centuriontanks) naar seriematige revisies van kleine aantallen van meerdere typen (M-voertuigen). In 1976 werd er door de Directie Interne Controle Krijgsmacht onderzoek gedaan naar de situatie bij de Tankwerkplaats. De voornaamste tekortkoming was, naast het hoge ziekteverzuim en het tekort aan reserveonderdelen, dat de werkplaats niet wist hoeveel voertuigen jaarlijks voor onderhoud binnenkwamen. De sterke en onvoorziene schommelingen in het aanbod van voertuigen stond efficiënt werken in de weg. Een betere planning in meerjarenprogram-

ma's van het werkaanbod door de Directie Materieel van de Koninklijke Landmacht (DMKL) was dringend gewenst om bijvoorbeeld tijdig de benodigde onderdelen op voorraad te hebben. In de praktijk bleek dat het rijgebruik van rupsvoertuigen, gebaseerd op de kilometer c.q. mijlenstand, dusdanig ongelijk verdeeld was dat een goede planning onmogelijk was. Alleen met een ruime marge op het daadwerkelijke rijgebruik konden voertuigen worden aangewezen voor 5^e-echelonsonderhoud in een gegeven jaar. Op deze manier kon in 1978 voor de komende tijd (2 à 3 jaar) een redelijk betrouwbare prognose worden gegeven voor het aantal rupsvoertuigen welke voor revisie in Leusden zouden binnenkomen.

Van rijgebruik naar kalendertijd

Met de komst van de M-voertuigen werd in 1970 ook begonnen met een studie naar de herziening (ook wel genoemd "rationalisering") van de TD organisatie. Deze vorm van sanering was wenselijk omdat het 4^e-echelonsonderhoud aan rupsvoertuigen plaatsvond bij vijf eenheden. Uiteindelijk kwam het Basisonderhoud in 1977 terecht bij slechts twee eenheden, te weten de 102 Herstelwerkplaats in Wezep en de 574 Tankwerkplaats in Leusden. In dat zelfde jaar kwam het 5^e-echelonsonderhoud van de AMX-familie in zijn geheel terecht bij de 102 Herstelwerkplaats ⁵⁾.

In de begroting van het Ministerie van Defensie in 1976 was het beleidsvoornemen opgenomen om onder meer te komen tot meer internationale samenwerking op het gebied van de instandhouding (het onderhouden) van materieel. De kern van dit voornemen was de noodzaak om de exploitatiekosten terug te dringen. Maar ook omdat voor de jaren tachtig uitgebreide plannen bestonden voor de aanschaf en vervanging van nieuwe wapensystemen, zoals het tankvervangingsproject van de

◀ **Een zojuist gereviseerde Canadese Centuriontank Mk 11 verlaat in 1975 de montagelij van de Tankwerkplaats. (TD-Museum)**



KL en de introductie van de F-16 bij de Koninklijke Luchtmacht.

De opdracht tot het formuleren van een langetermijnvisie over de toekomst van het Basisonderhoud van de Krijgsmacht werd in 1977 gegeven aan de "Stuurgroep Defensiebedrijven in de Tachtiger Jaren" ⁶⁾. Binnen het totaal van deze Defensiebedrijven nam de 574 Tankwerkplaats niet bepaald een unieke positie in. Hoewel de werkplaats geen klein bedrijf was (voor KL begrippen), hielden zich binnen de gehele krijgsmacht maar liefst 7.200 man bezig met revisiewerk. Toen twee jaar later het eindrapport verscheen was de conclusie dat door de instroom van meer tactische rupsvoertuigen de vraag naar 5^e-echelonsonderhoud alleen maar zou toenemen. Het rapport adviseerde dan ook om de capaciteit van de Tankwerkplaats zo efficiënt mogelijk te benutten. Over internationale samenwerking werd met geen woord meer gerept. Hiermee was het met de herziening van het Basisonderhoud voor de toekomst echter bepaald nog niet gedaan!

Van groot belang voor de 574 Tankwerkplaats in de eerste helft van de jaren tachtig was het tankmodificatieprogramma van de Leopard 1 naar de Leopard 1V(erbeterd). De werkplaats kreeg opdracht alle 468 tanks te modificeren zodat deze in technisch opzicht gelijkwaardig zouden zijn aan de Leopard 2.

Vanaf 1982 tot 1984 was ten behoeve van de modificatie capaciteit gereserveerd voor gemiddeld 20 tanks per maand. Het verbeteringsprogramma, geconcentreerd rond het vernieuwde vuurleidingssysteem, liep zowel technisch als financieel uit de hand. De Tankwerkplaats was niet berekend op een dergelijk groot project. Dit uitte zich onder meer in een slechte voorbereiding. Niet alleen de Tankwerkplaats maar ook de TD (en de Cavalerie) mocht het boetekleed aantrekken.

De afstemming van het moderne elektronische vuurleidingssysteem met het

bestaande hydraulische en mechanische deel van de vuurleiding (zoals gyrotollen en torenlagers) bleek bijzonder nauw te luisteren. Met andere woorden: onvoldoende onderhouden kanon- en torensystemen werden nu door een modern vuurleidingssysteem aangestuurd en dat leverde grote problemen op ⁷⁾.

Daar kwam bij dat de TD vaak niet wist in wat voor staat van onderhoud de tanks verkeerden voorafgaand aan de modificatie. Dat het 5^e-echelonsonderhoud halverwege de tachtiger jaren werd bijgesteld, was niet meer dan een logische reactie hierop. De revisie-interval, gebaseerd op het aantal gereden kilometers (of mijlen), maakte plaats voor onderhoud op jaarbasis ofwel kalendertijd. Hiertoe werd ook de zogenaamde "Tussenbeurt" voor rupsvoertuigen in het leven geroepen. Door de modificatieperikelen met de Leopard 1V werd voortaan in vervolg van de toren van ieder rupsvoertuig het aantal speciale (kritische) componenten vastgesteld ⁸⁾. Naast de 5^e-echelonsonderhouds Tussenbeurt voor de torens werden ook controles uitgevoerd op onderdelen die in aanmerking kwamen voor correctief onderhoud. Op deze manier werd het complete systeem (rupsvoertuig) getest en afgeregeld.

Tabel: van rijgebruik (kilometer/ mijl) naar kalendertijd in de jaren tachtig ⁹⁾.

Belangrijkste rupsvoertuigen van de KL	5 ^e -echelonsonderhoud interval (vóór 1985)	5 ^e -echelonsonderhoud (na 1985)		
		Onderstel interval (jaar)	Tussenbeurt interval (jaar)	Aantal (p/jaar)
M 113 C&V	10.000 mijl	14	7	38
M 113	10.000 mijl	14	-	34
M 109	5.000 mijl	10	5	22
YPR 765 PRI	6.000 mijl	14	7	100
YPR 765 PRAT	6.000 mijl	14	7	40
Leopard 1V	12.000 km	12	6	39
Leopard 2	-	12	6	37
PRTL	-	8	8	12
Centurion	3.000 mijl			
AMX-13	9.000 km			

Ondertussen in de Tankwerkplaats

Op 16 april 1982 verliet de 1.000^{ste} en laatst gereviseerde Centuriontank de 574 Tankwerkplaats. Op plechtige wijze werd deze laatste tank door de commandant, kolonel van de Technische Staf ir. W.J.P.H. Smulders, overgedragen, in het bijzijn van het volledige personeel van de werkplaats, aan majoor J. Riteco commandant van 555 Parkcompagnie.

In dat jaar nam kolonel van de Technische Staf ir. A.W. Koster het commando over van kolonel Smulders en daarmee ook zijn problemen. "Het in aanloop zijnde modificatieprogramma Leopard 1 vereist een inzet die in alle betrokken afdelingen ver boven het gebruikelijke werkpatroon uitgaat" ¹⁰⁾. De beperkte en vaak handgeschreven fabrieksdocumentatie en de (wederom) slechte toelevering van reserveonderdelen kenmerkte de aanloopfase. In 1983 zorgde de zeer hoge storingsgevoeligheid van het Honeywell vuurleidings-systeem van de Leopard 1V ervoor dat de 102 Herstelwerkplaats in Wezep met een controle- en reparatieteam moest bijspringen. Al deze vertragingen leidden zelfs in 1984 tot een volledige modificatiestop van juli tot september. Kolonel Koster sprak hierbij zelfs over "... een zekere onrust onder het betrokken personeel" ¹¹⁾. Toch ging het "overige" werk en de daarbij behorende modernisering, zoals de motoren-



De sectie Motoren in 1978. Rechts in beeld SOFAM motoren van de AMX pantserrupsvoertuigen. Links op de foto, tussen de beide (rokende) monteurs in, een gedemonteerde M 109 Detroit Diesel motor. (NIMH)



De sectie Koepel en Geschut op 28 april 1981. Links in beeld Leopard 1 torens met op de voorgrond een drietal torenlagers. (NIMH)



Overzichtsfoto genomen in juli 1989 van de oude montagelij (links) en oude demontagelij (rechts). Links op de foto M 113 voertuigen met daarachter Leopard 1V tanks. Rechts op de foto zijn twee M 109 houwitsers te zien.

Opmerking: rupsvoertuigen staan reeds vanaf ca.1982 zoals hier dwars op de lijn. (NIMH)



Nogmaals de sectie Koepel en Geschut ergens in de tweede helft van de jaren tachtig. Rechts twee torens van Leopard 2A4 tanks, links een M 113 C&V verkenningsvoertuig van de Cavalerie, reeds voorzien van een toren. (Afdeling Techniek)

proefstand, gewoon door. De totstandkoming van een aparte werkplaats voor de sectie Afgeleide voertuigen (J. Hijmissen-hal) en een nieuwe opslagruimte (Lkol. ir. Haccou-hal) waren de opvallendste op infrastructureel gebied.

In 1978 kreeg de KL de beschikking over een krachtig en geavanceerd *high tech* luchtafweersysteem op Leopard 1 onderstel, de zogenaamde Pantser Rups Tegen Luchtdoelen (PRTL). In de beginjaren zorgde dit wapensysteem voor veel onderhoudsproblemen en daarom ook voor problemen met de operationele inzetbaarheid. Net als de Leopard 1V verschenen over de PRTL ook met grote regelmaat negatieve berichten in de pers.

In 1984 vonden in de Tankwerkplaats twee proefrevisies van de PRTL plaats om van dit KL paradepaardje de onderhoudsinterval te kunnen bepalen. De 574 Tankwerkplaats liet weinig aan het toeval over om het toekomstige 5^e-echelonsonderhoud van dit prestigieuze wapen goed te doen verlopen. In 1985 werd binnen de sectie Diversen voor het toekomstige onderhoud speciaal de zogenaamde PRTL-hal opgeleverd waarin tevens was voorzien in een "integratie- en controleopstelling". Deze was weliswaar in 1985 nog niet gereed, maar hield voor de nabije toekomst de plaatsing in van een zogenaamde colli-matorwand voor het afstellen (justeren) van het geschut en een buiten op te stellen radarmeettoren (thans nog aanwezig).

Evenals de Tussenbeurt uit het rapport Beleidsgroep Logistieke Structuur (BLOS) werd ook het voorstel voor het Basisonderhoud voor de PRTL overgenomen. Dit hield in dat veel onderhoud zou worden uitbesteed. In grote lijnen ging het geschut naar Mauser, de toren naar Krauss-Maffei Wegmann, de optiek naar het Marine Electronisch en Optisch Bedrijf (MEOB) en de electronica naar de 527 Electronische Centale Werkplaats in Dongen. Wat er voor de Tankwerkplaats overbleef, was eigenlijk alleen het 5^e-echelonsonderhoud van het onderstel. Na de revisie van het

onderstel werd het voertuig in de PRTL-hal, ook wel genoemd "Integratie PRTL", wederom opgebouwd en afge-regeld.

Vier jaar later dan gepland (!) verliet op 16 december 1987 uiteindelijk de laatste van de 468 gemodificeerde Leopard 1 gevechtstanks de werkplaats in Leusden. De nieuwe commandant kolonel van de Technische Staf ir. B. Koster welke op 27 maart 1987 was aangetreden liet dit toch enigszins feestelijk gebeuren en dat zal niemand hem kwalijk hebben genomen.

regering opgelegde taakstelling tot reductie van het burgerpersoneel ..." ¹⁴⁾, waaraan ook de Tankwerkplaats een bijdrage moest leveren! Maar nog voor de presentatie van het eindrapport op 14 juni 1988 was het met de zelfstandigheid van de werkplaats in Leusden gedaan. De 574 Tankwerkplaats was binnen de KL voor de Centuriontank in het verleden systeemverantwoordelijk ¹⁵⁾, maar voor *high tech* rupsvoertuigen zoals de PRTL ging deze vlieger niet meer op. Met de voortschrijdende (electronische) complexiteit van rupsvoertuigen kon de Tankwerkplaats met de



Een zojuist gemodificeerde Leopard 1 tank (nummer 273) ergens midden jaren tachtig. Het voertuig staat voor gebouw 14, het onderkomen van de sectie Afgeleide voertuigen (J. Hijmissen-hal). (Afdeling Techniek)

Ingrijpende veranderingen

In 1987 riep de voorzitter van de Leger-raad luitenant-generaal P.J. Graaff de stuurgroep Herstructurering Onderhoud Nationale Sector (HONS) ¹²⁾ in het leven. Deze reorganisatie "... vond haar oorzaak in de metamorfose die de KL had ondergaan: van een krijgsmacht-deel met relatief eenvoudige middelen naar een organisatie met gecompliceerd materieel" ¹³⁾. Ook zorgde de strakke echelonsstructuur, welke was afgesteld op het operationeel optreden van 1LK in oorlogstijd, voor lange doorlooptijden bij verschillende werkplaatsen. Luitenant-generaal Graaff gaf de stuurgroep echter nog een opdracht mee "De door de

bestaande werktuigen, kennis en ervaring geen gelijke tred houden. De supervisie over het PRTL Basisonderhoud kwam in 1988 terecht bij een andere systeemverantwoordelijke eenheid, namelijk de fabrikant, in dit geval Krauss-Maffei Wegmann GmbH & Co. In november 1988 kwam voor het eerst een ander, eveneens zeer complex gevechtsvoertuig, de Leopard 2 tank, voor een proefrevisie binnen. Voor dit rupsvoertuig gold hetzelfde, namelijk dat de uitvoering van het 5^e-echelonsonderhoud (en interval) in samenwerking zou gaan met Krauss-Maffei Wegmann. Het gehele 5^e-echelonsonderhoud voor rupsvoertuigen

(een vredestaak van de KL) kwam daarmee in aanmerking voor uitbesteding. Het opbouwen en onderhouden van kennis moest hierbij wel behouden blijven door uitvoering te geven aan proefrevisies en het onderhoud aan directe ruilcomponenten en om te kunnen concurreren met het bedrijfsleven. Hiervoor werd, om werkprocessen vergelijkbaar te maken met de civiele industrie, een kwaliteitszorgsysteem opgezet. In feite ging de hele organisatie van de Tankwerkplaats op de schop. Dit klonk ook door in de woorden van kolonel Koster toen hij in het jaarverslag van 1988 benauwd optekende "... de introductie van HONS is in volle gang en zorgen voor grote belasting van het personeel" ¹⁶⁾.

En niet ten onrechte! Op 1 januari 1988 waren er 526 burgermedewerkers in dienst, een jaar later moest dit aantal volgens de OTAS ¹⁷⁾ zijn teruggebracht tot 447. Hiermee werd 15% van het personeelsbestand overbodig verklaard. Als pleister op de wond kon de commandant in hetzelfde jaarverslag mee-

delen dat dit met natuurlijk verloop kon worden gerealiseerd.

Dat bezuinigingen en de inkrimping van het personeelsbestand gevolgen hadden voor o.a. de noodzakelijke bedrijfskundige aanpassingen, werd ook in 1990 nog eens pijnlijk duidelijk. De reinigingsstraat voor onderstellen (roestkrabafdeling) werd op last van de arbeidsinspectie gesloten in verband met de zeer slechte werkomstandigheden. Het gevolg hiervan was dat deze werkzaamheden moesten worden uitbesteed tegen hoge kosten en lange doorlooptijden.

Op 1 september 1990 nam kolonel van de Technische Dienst H.J.M. Noordhuizen het stokje over van kolonel Koster, die als commandant de volle laag van HONS over zich heen had gekregen. Desondanks liet de zware hersteleenheid in Leusden zich niet zo makkelijk uit het veld slaan. De eis om professioneler te worden ging niet ten koste van het enthousiasme van de medewerkers. Broodnodige investeringen en infrastructurele aanpassingen vonden in

1991 doorgang. Zo werden in de buitengevel van de werkplaats een groot aantal roldeuren aangebracht om de diverse rupsvoertuigen zonder loopkranen direct in positie te brengen voor onderhoud. Met deze aanpassing werd een streep gezet onder de oude Tankwerkplaats en kwam er een einde aan de functie van de rails evenals de karakteristieke plateauwagens, die definitief konden worden opgeborgen.



Een recente foto van 22 oktober 2015 laat de opgestapelde oude karakteristieke plateauwagens zien bij de Afdeling Techniek. (NIMH)

Voetnoten

- Ondermeer: loopwielen, stoelen, startmotoren, benzinepompen, dynamo's en 900 motoren (Rolls Royce, Morris en Sofam).
- IROAN: *Inspect and Repair Only As Necessary*.
- Na de M 113 'familie' zoals de M 106, M 577, M 578 volgde nog de M 113 C&V, M 107, M 109 en M 110.
- Jaarverslag 1974, blz. 10.
- Het reviseren van de directe ruilcomponenten van AMX voertuigen bleef in handen van de 574 Tankwerkplaats.
- Defensiebedrijven zijn de Marinebedrijven, de Landmachtwerkplaatsen waar het Basisonderhoud plaatsvond en de Luchtmachtdepots.
- Willem Smit, *De Leopard 1. Gepantserde vuist van de Koninklijke Landmacht*, 96.
- Voor de Leopard tanks waren dit van de torensysteem o.a. de laserafstandsmeter, periscopen en torenlagers.
- Bron: rapport Beleidsgroep Logistieke Structuur (BLOS), werkgroep III hoger onderhoud wiel- en rupsvoertuigen, 25 februari 1985.
- Jaarverslag 1982 574 Tankwerkplaats, 4.
- Jaarverslag 1984 574 Tankwerkplaats, 7.
- Rupsvoertuigen waren ingedeeld bij het 1^e Legerkorps (1LK) of in de Nationale Sector (NS). Werkgroep 3 moest aanbevelingen opstellen hoe o.a. het 5^e-echelonsonder-
- houd in de toekomst te organiseren.
- Jan Hoffenaar, *Met de blik naar het Oosten*, 418.
- Eindrapport Stuurgroep Herstructureren Onderhoud in de Nationale Sector 14 juni 1988, bijlage A-1.
- Eindverantwoording voor het functioneren van het wapensysteem conform de technische voorschriften van de fabrikant.
- Jaarverslag 1988 574 Tankwerkplaats, 2.
- Organisatie Tabel Autorisatie Staat (OTAS): boekwerk waarin vermeld staat uit welk personeel en materieel een eenheid is opgebouwd.

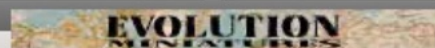
Scale World

SCALE MODELS AND ACCESSOIRES

NIEUW BINNEN!

Black Dog, Evolution en Mantis

Hieronder een greep uit het hele assortiment.
Kom naar de site voor meer.



KIJK SNEL OP

www.scale-world.nl