

DE TANK

nr. 250
Februari 2018



IN DIT NUMMER

p.18



EAGLE IV BAT EN EAGLE V

p.22



DE OORSPRONG VAN DE TANK

p.8



SALADIN PANTSERWAGEN



BESTUUR

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]

REGIOCOORDINATOREN

Noord-West
Steven Huisjes, [redacted]
Noord-Oost
André Jonker, [redacted]
Midden
Peter Vierhout, [redacted]
Zuid-West
Johan Bijl, [redacted]
Zuid-Oost
Bas Slaats, [redacted]

REDACTIE

Kees Blijleven
[redacted]
Jan van Veen
[redacted]

SECRETARIAAT

Arno Cornelissen
[redacted]

SOCIAL MEDIA

www.twenot.nl
twenot@twenot.nl
www.facebook.com/#!/TWENOT
ISSN 1382-8991

INHOUD

3. Van de voorzitter
Inclusief de clubagenda.
4. Eerste bijeenkomst 2018, Overloon
en
Ook naar Moskou en Kubinka?
5. Verenigingsnieuws
6. Van 1 tot 250
Een overzicht van De Tank in al haar oude vormen.
8. De Saladin pantserwagen
Het ontstaan en geschiedenis van de Saladin.
16. Duitse voertuigen in Nederland, mei 1940
Een greep uit een zoektocht op internet
18. Eagle IV BAT en Eagle V
Een aangename verrassing tijdens het bezoek aan de
Marine dagen van afgelopen jaar.
22. De Oorsprong van de tank
Via gepantserde landbouwvoertuigen, Big-Wheels,
tractors en Pedrails naar de eerste echte tank:
"Mother".
30. Weekendje Ardennen
Marinus Buiten bezoekt re-enactments in de winterse
sneeuw en daarna de warmte van een opslaghal in de
Ardennen.



OMSLAG FOTO

YPR-765 PRI rijdt tijdens een verkenning door een
greppeltje de 'openbare weg' op in Afghanistan.
De foto is genomen in 2009.
foto: Alex

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 per e-mail. Tekstopmaak in Word en digitale
foto's tenminste 300 dpi.

ERELEDEN

Rob Evers
Marc Tempels
Jan van Veen
Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe
met dank aan
Jan-Kees Kense

CONTRIBUTIE

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

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

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKEL 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
INHOUDLIJK TE WIJZIGEN.

VAN DE VOORZITTER

Beste TWENOT vrienden,

Op het keerpunt van 2017 naar 2018 kwam het trieste nieuws binnen van het overlijden van Rob de Jong. Door Rob zette ik de eerste voorzichtige stappen in de huidige wereld van de modelbouw. Tijdens mijn militaire dienst kwam ik via een artikel meer te weten over Rob's modelbouwwinkel "De Lancier" in Gouda. Met de trein voor een eerste bezoek op weg naar Gouda, waar ik letterlijk met de neus in de boter viel, want mijn eerste bezoek viel samen met een open dag die hij toen nog veelvuldig organiseerde. Vanaf dag 1 tot aan het sluiten van zijn winkel was Rob mijn hofleverancier. Maar veel meer nog kijk ik met veel warmte terug op de vele gesprekken die we samen voerden. De gesprekken met



"De Lancier", Gouda
(foto gemaakt rond 2009)

Rob konden heel diep gaan. Hij had niet alleen een bijzondere kijk op het leven, maar ook een zekere overtuiging dat er na het leven ook nog iets te doen is. Dus Rob zal dan nu ongetwijfeld ergens zitten, druk te zijn met modelbouwen en zijn nimmer aflatende positieve kijk op het leven ook daar vasthouden. Een bijzonder mens is ons ontvallen maar dat gevoel haalt het niet bij het verdriet van zijn lieve vrouw Bella. Rob sprak altijd vol liefde en warmte over haar en ik wens Bella dan ook heel veel sterkte toe, nu en vooral voor de toekomst.

Dit is mijn laatste voorwoord als voorzitter van onze mooie TWENOT en ik wens mijn opvolger zonder dat ik weet wie dat zal zijn alvast heel veel succes en vooral heel veel plezier toe. Het was mij een enorm genoegen om ruim 15 jaar bestuurslid te zijn. Het was mooi dat ik de afgelopen maanden in Overloon diverse TWENOT leden heb mogen begroeten die mij daar kwamen opzoeken en dank voor het warme welkom door vele TWENOT vrienden in het zuidelijke deel van ons land. Ik heb links en rechts diverse uitnodigingen gekregen om een avondje aan te schuiven en deels heb ik daar al aan kunnen voldoen.

Voor de komende maanden heb ik onderdak gevonden in Horst aan de Maas (Limburg) en ik heb nu ook wat meer tijd om af en toe in mij appartementje wat aan modelbouw te doen. En tijd zal ik zeker nodig hebben als ik zie hoeveel Panthers er de komende tijd door diverse fabrikanten zullen worden uitgebracht. Er schijnt een soort competitie te zijn ontstaan tussen Meng en Takom. Beide komen met diverse Panthers A Early, Mid en Late op de markt en heel bijzonder, waar ook velen op hebben gewacht, een heuse Bergepanther A van Takom. Beide merken leveren ook een volledig interieur zoals we ook al hebben gezien bij hun Tiger II releases. Persoonlijk hoop ik dan nog op de serie Panther G's en dan vooral een waardige opvolger van de Panther G Steelwheel van Dragon. Mijn

persoonlijke favorieten zijn de modellen van Takom, vooral om hun pasvorm en details. Ondertussen is er nog een aantal merken in de "Panther markt" gestapt, dus keus volop en voor elke portemonnee is er wel wat te koop.

Ik heb ook mijn bibliotheek aangevuld en een pareltje is het boek van Abteilung 502, "Panther External Appearance & Design Changes". Voor de liefhebbers van deze bijzondere Duitse tank, ook wel omschreven als wellicht de beste tank van die tijd, een must have. En wees er snel bij want het is een boek in beperkte oplage.

Het zal toeval zijn maar sinds onze aankondiging dat we op 4 maart een presentatie hebben over alles wat met IDF te maken heeft is er een serie Merkva's uitgebracht. Waarschijnlijk ook toeval, maar na het bezoek van een groep TWENOT vrienden aan Rusland en hun bezoek aan de overwinningssparade in Moskou zien we ook steeds meer AFV's uit die hoek verschijnen. Dus wat het plakken aangaat hoeven we ons ook dit jaar niet te vervelen.

Helaas, ondanks de presentatie tijdens onze Overloon bijeenkomst van 2017, zal deel 4 van de serie *Duel in the Mist* over de KG Peiper tijdens de slag om de Ardennen niet worden uitgegeven. Laten we het erop houden dat de auteurs elk hun eigen weg zijn gegaan en hebben gekozen om het finale deel niet te publiceren. Het deel dat meer licht had moeten werpen op de op voorhand al gedoemde aanval op Bastogne en omgeving. Klein sprankje hoop is dat wellicht één van de auteurs op een of andere manier toch iets gaat publiceren, maar een uniek document, dat KG Peiper tot in het detail beschrijft, zal niet verschijnen. Als enorm geïnteresseerde van deze laatste stuip-trekking van Nazi Duitsland in het westen mag het duidelijk zijn dat ik het enorm betreurt.

Verder in deze TANK doet Kees, de drijvende kracht achter ons fantastische blad, een dringende oproep doen voor meer copy voor DE TANK. Zowel om deze gevuld te krijgen maar ook meer divers te houden. Ik heb het zelf ook al vaker aangegeven, je hoeft echt niet op AKO literatuurprijs niveau te schrijven, dus elk artikel is welkom. Vanzelfsprekend moet het wel raakvlak hebben met onze hobby, dus museumbezoek, een review, 1 op 1, bouwverslag, een boekrecensie, etc. etc. Alles is welkom. Heb je hulp nodig of ben je niet zo goed met de digitale pen, neem gerust contact op met Kees. Hij is altijd bereid om te helpen, dus gewoon doen! Laten we samen zorgen dat DE TANK het fantastische blad blijft dat het al decennia lang is.

Rest mij verder alleen nog om iedereen weer een fantastisch mooi TWENOT jaar te wensen en ik hoop velen van u op 4 maart in Overloon te kunnen begroeten. Een reminder: vergeet niet je ledenpas voor de gratis entree!

Groetend, uw voorzitter, Jan Willem Stokkers

AGENDA

24 en 25 februari	Modelbouwbeurs, Zeelandhallen, Goes
4 maart	TWENOT bijeenkomst, Overloon
17 maart	Flanders Modelling Festival, Antwerpen
22 september	TWENOT bijeenkomst, Breda
24 november	IPMS ESM, Houten

VRAAG & AANBOD

Theo Mensing, [redacted] zoekt de bouwdoos van Italeri 1:32, nummer 6877, met daarin de Mamalukken in dienst van Napoleon. Losse figuren zijn ook welkom. Graag een telefoontje naar [redacted]

Eerste landelijke TWENOT bijeenkomst, 4 maart 2018 MUSEUM OVERLOON

Over (ongeveer) vier weken beginnen we het TWENOT jaar met onze grote bijeenkomst in het Oorlogsmuseum Overloon, het "mekka" van alle liefhebbers van militaire voertuigen in Nederland en omstreken.

De deuren van het museum gaan op deze speciale dag al om 10.00 uur open. Zoals gebruikelijk is de toegang voor TWENOT leden gratis, mits je aan de kassa je lidmaatschapskaart kunt laten zien. Met een Museum Jaarkaart heb je natuurlijk ook gratis toegang. Belangstellenden die geen TWENOT lid zijn en geen Museum Jaarkaart hebben krijgen bij inlevering van de bij deze en bij de vorige TANK gevoegde flyer 25% korting op de toegangsprijs.

Het leidende thema van deze dag is "moderne oorlogvoering". En "modern" begint dan direct na de Tweede Wereldoorlog. Dus Korea, Vietnam, conflicten in het Midden Oosten (bijv. de zesdaagse oorlog), Desert Storm, vredesmissies, etc.! We zijn en blijven wel de TWENOT, dus vanzelfsprekend met extra aandacht voor de voertuigen. Wellicht een leuk moment om je gebouwde jubileum presentje van twee jaar geleden mee te nemen en te tonen.

De speciale gast van deze dag is de Israëlische Michael Mass, IDF kenner bij uitstek en bekend van het label "Desert Eagle Publishing" (<http://www.deserteagle-publishing.com/>). Hij zal voor ons twee presentaties verzorgen, te weten "70 years of the armored forces of Israel" en "IDF Armor and new Tanks - present and future." Michael zal ons veel nieuw en onbekend fotomateriaal laten zien, dus niet alleen een must voor IDF liefhebbers maar voor iedereen die meer wil weten over de IDF en geïnteresseerd is in AFV's en moderne oorlogvoering. Iets om niet te missen!

Natuurlijk is er ook onze modelbouwwedstrijd en het zal duidelijk zijn dat we hopen, maar ook wel rekenen op jullie enthousiaste deelname. De categorieën zijn bekend: voertuigen, recht uit de doos; voertuigen, gedetailleerd, diorama's en figuren. Er is geen Open Klasse, maar iedereen mag natuurlijk net zoveel modellen van vliegtuigen, schepen, vrachtauto's, raceauto's, etc. meebrengen als hij wil. We hebben daarvoor een hele grote showtafel beschikbaar.



En dan is er ook een bestuursvergadering, deze keer met wat meer inhoud dan in voorgaande jaren. Drie leden van ons bestuur hebben te kennen gegeven dat zij hun termijn niet willen verlengen. Onze voorzitter Jan Willem Stokkers heeft dit enige tijd geleden al bekend gemaakt, en behalve hij leggen ook Marcel von Hobe en Johan Bijl hun bestuursfunctie neer. Het bestuur dankt hen van harte voor de bijdragen welke ze in de afgelopen jaren hebben geleverd. Gelukkig zijn er twee opvolgers gevonden, te weten Pepijn Heerkens en Rob Swart. We zullen hen tijdens de vergadering aan jullie voorstellen en jullie vragen met hun benoeming tot bestuurslid accoord te gaan. Individuele leden kunnen ook zichzelf of een ander lid als bestuurslid voordragen. Deze voordracht moet door tenminste tien andere leden worden ondersteund en vóór de vergadering schriftelijk bij het bestuur worden ingediend.

We verwachten ook nu weer onze bekende handelaren. Op het moment dat ik dit schrijf hebben we de volgende aanmeldingen ontvangen: Modellbau König, Military Modelshop, Modelbouwhobbyshop, Tas Modelshop, Black Lion Decals, Mako Modelbouw, Robi Modelbouw, Poppy Books, Fortress Books, Yen Models, Modellbausatz, J.W.deBoer Modelbouw, Modelbouw Company. Verder verschillende bouwgroepen, de RC Armour Group Holland en het NIMH (Nederlands Instituut Militaire Historie)

Kortom, voor elk wat wils. We hopen op 4 maart heel veel TWENOT leden met hun familie en vrienden te kunnen begroeten.

Namens het TWENOT bestuur,
Kees Blijleven

Ook in 2018 naar Moskou en Kubinka!

Na de succesvolle reis van vorig jaar, gaat ook dit jaar weer een groep enthousiastelingen op reis naar de Overwinningssparade van 9 mei en de belangrijkste militaire musea in en rond Moskou. Natuurlijk gaan we ook naar Kubinka! En we gaan de stad en de metro van Moskou bekijken!

De vliegreis, met Bruno Ghijs als gids, duurt van 6 t/m 12 mei en wordt ook nu weer ondersteund door een gerenommeerd reisbureau. Begin januari waren er al voldoende aanmeldingen om de reis definitief door te laten gaan, maar er is nog plaats voor een klein aantal extra geïnteresseerden. De grootte van de groep wordt beperkt tot 15 man.



T-72B3M

De kosten van de reis zijn €894,- p.p. en daarnaast moet je rekenen op ongeveer €100,- voor je Rusland visum. Dat is dan inclusief vliegreis, het driesterren hotel met ontbijt en alle vervoer in Rusland.

Wil je mee? Stuur dan een e-mailtje naar [redacted]. Je krijgt dan zo spoedig mogelijk de volledige informatie. Een impressie van de reis in 2017 staat in "DE TANK" no. 247 en 248.

VERENIGINGSNIEUWS

REGIO ZUIDWEST

Beste plakkers,
Het nieuwe jaar is begonnen en als jullie dit lezen zitten de eerste plakmiddag(en) van dit nieuwe jaar er alweer op. Gelukkig hebben we nog genoeg bouwmiddagen voor de boeg en ook zal Bouwgroep ZHZ weer twee dagen aanwezig zijn op de Modelbouwbeurs in de Zeelandhallen te Goes op 24 en 25 februari.

Ook zijn we nog steeds bezig met onze groepsbuild, waarin een aantal leden een voertuig aan het bouwen is met betrekking tot "transport". Dit was een beetje stil gevallen maar we gaan er met het nieuwe jaar weer fris tegenaan.

Wie Facebook heeft kan altijd even kijken op onze FB pagina "Bouwgroep zuid-holland-zuid". Daarin staan alle data van de bouwmiddagen en er worden regelmatig foto's van de bouwmodellen plaatst.

Uiteraard plakken wij nog steeds op onze vaste locatie in wijkcentrum "De Erker", Jan van Avennesstraat 32, Schiedam.

Groeten, Marc Koppelman

REGIO ZUIDOOST

Beste leden,
Ik heb weinig verstand van de Chinese kalender, maar ik denk dat 2018 nu al het jaar van de Panther mag worden genoemd. Met alle recent verschenen en nog te verschijnen

Panther modellen kan ik alleen maar concluderen dat dit toch al populaire onderwerp de komende periode helemaal de forums, facebookpagina's en wedstrijden gaat domineren. Daarbij komt nog dat de Panther in 1944 in aanzienlijke hoeveelheden in mijn regio heeft rond gecroost, waarvan de actie bij de brug bij Best, samen met de gevechten in Overloon het meest bekend zijn. Een feit is dat de Panther met twee exemplaren (Breda en Overloon) ook nu nog de meest voorkomende Duitse tank in Brabant is, mogelijk uitgezonderd de Leopard, alhoewel die ook zeldzaam aan het worden is. Het blijft speculeren, maar er is potentie dat er vanuit Saumur zelfs nog een echte Panther gaat afreizen naar Overloon om daar zijn kunsten te vertonen. Een beetje "wishfull thinking", maar feit is dat Militair tracks vermoedelijk dit jaar alle verwachtingen gaat overtreffen, met of zonder Panther op de baan.

Om in Overloon te blijven: daar gaat ook de eerste bijeenkomst van de TWENOT plaatsvinden, met een grote wedstrijd, veel handel en een uiteraard vele bouwclubs. Ik verwacht daar weer veel mooie modellen

aan te treffen. Op specifiek verzoek dit jaar een "modern" tintje, waar ik graag aan bijdraag. Er is na '45 natuurlijk (helaas) genoeg gebeurd in de wereld ter inspiratie van onze hobby.

Op regioniveau loopt het allemaal lekker. Alle bouwgroepen hebben nog steeds nieuwe aanwas van mensen die onze hobby ontdekken of herontdekken. Ik denk dat de combinatie Youtube, Facebook en uiteraard diverse games zoals "World of Tanks" daar aan bijdragen. Het is af en toe lastig om de overdaad aan communicatiekanalen te stroomlijnen, maar met de aanwezigheid van de TWENOT op Facebook, en niet te vergeten het nog steeds goed gevulde forum, doen we het als club niet verkeerd.

Echter het allerbelangrijkste voor het groepsgevoel blijven de reguliere bijeenkomsten, zowel van de bouwgroepen als van de TWENOT als geheel. Een goed voorbeeld is het uitstapje in februari van bouwgroep Breda naar OnTracks in Folkstone. Ik krijg zelf in ieder geval ontzettend veel energie van een weekend vol vrienden, modelbouw en uiteraard af en toe een drankje.

Bas Slaats
Regiocoördinator

REGIO NOORDOOST

Het modelbouwjaar is inmiddels flink onderweg. Op het moment dat deze TANK voor je ligt heeft de eerste (grote) bijeenkomst in het noorden alweer plaatsgevonden. Dat was de 17e (of al de 18e ?) Open Plastic Modelbouwdag in Sneek. Ik ben verheugd dat dit evenement nog steeds een succes is en blijft voortbestaan.

Over een paar weken zal de eerste landelijke bijeenkomst van de TWENOT plaatsvinden. Zoals inmiddels (bijna) traditioneel gebeurt dit in Overloon. Tegenwoordig het werkterrein van onze recente bijna-oud-voorzitter. Ik ga er van uit dat hij ons ook in zijn nieuwe functie allemaal persoonlijk en breed welkom zal heten en zal bijdragen aan het faciliteren van opnieuw een succesvolle bijeenkomst.

De tweede landelijke bijeenkomst (Breda) lijkt ook al in de startblokken te staan, hoewel de komende zomer op dat moment alweer tot het verleden zal behoren. Op dit moment lijkt er nog geen duidelijkheid te zijn over de derde TWENOT bijeenkomst van het jaar, die in Joure. In oktober-november is het doorgaan voor de modelbouw erg druk. Maar daar zal in de loop van het jaar vast nog wel duidelijkheid over komen.

Daarnaast zullen ook de nodige nationale en internationale bijeenkomsten, waar doorgaans een goede vertegenwoordiging van de bouwgroepen uit het noorden aanwezig is, de revue weer passeren. Hoewel de grote bijeenkomst in Münster dit jaar wegens verbouwing van het museum niet door zal gaan, kijken we uit naar een volle (modelbouw)kalender voor 2018.

Ook de noordelijke bouwavonden draaien nog steeds goed. De eerste bijeenkomst van Bouwgroep Groningen was zelfs meer dan vol, terwijl er verschillende vaste krachten afwezig waren. Als alle mensen stevast alle keren komen, dan zal het nog krap worden binnen de huidige ruimte. Maar goed, als modelbouwers zijn we creatief en kunnen we ook binnen een beperkte ruimte aan onze kleine onderdeeljes werken, dus dat zal allemaal wel los lopen. Hiernaast moet echter wel gezegd worden dat Bouwgroep Boelenslaan (Friesland) de laatste tijd een graag geziene en zeer aanwezige gast moet missen. Daar is dus voor belangstellenden zeker nog wel ruimte om eens te komen en mee te bouwen!

Natuurlijk zullen er ook dit jaar weer de nodige regionale en plaatselijke bijeenkomsten plaatsvinden, maar daarvan zijn de data op dit moment allemaal nog niet bekend. Zo zullen in ieder geval de regiobijeenkomsten (in samenwerking met IPMS-noord) in Ureterp weer op de kalender staan. Ik zal ze t.z.t. in zowel DE TANK als op het forum aankondigen, want via die weg bereik je toch de meeste leden. Ook zullen dit jaar de modelbouwbijeenkomsten in Termuntenzijl en Hurdegaryp weer plaatsvinden. Deze zullen via hun gebruikelijke kanalen (Facebook heet dat geloof ik) te volgen zijn. Misschien moet ik zelf de moderniserings-slag ook eens gaan maken, want mijn GSM lijkt wat minder te worden. Hij moet tegenwoordig binnen een week al twee keer aan de stroom en vroeger was dat één keer per twee weken. De tijden veranderen

Op 3 maart a.s. houden we als TWENOT samen met de IPMS een gezamenlijke bijeenkomst. Locatie: Multifunctioneel Centrum "De Wier" in Ureterp. Komt Allen!

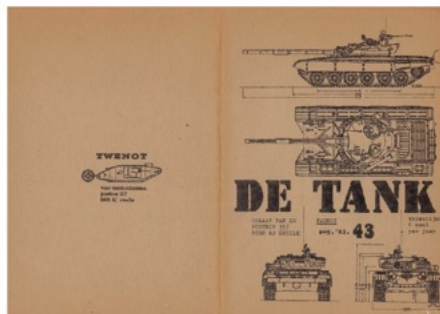
Met een Groningse groet,
André Jonker

Van 1 tot 250

DOOR: KEES BLIJLEVEN



Nr. 1 uit 1976



Nr. 43 uit 1983

250 maal DE TANK is wel iets om aandacht aan te schenken. Het eerste nummer verscheen in juli 1976. De eerste zin van TWENOT oprichter Bert van der Velden was: "Dit is dan het eerste exemplaar van 'De Tank'. We zullen hopen dat dit blad een lang en gezond leven beschoren is".

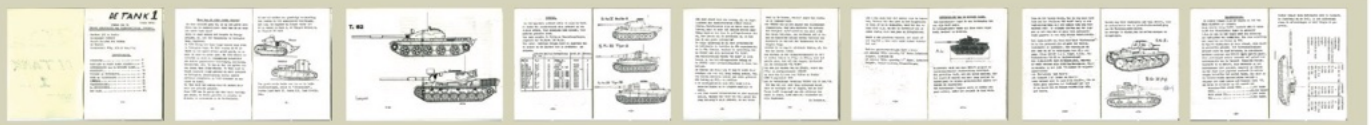
Welaan, ik denk dat we mogen stellen dat deze hoop in vervulling is gegaan. Voor u ligt nummer 250, voor de vijfde keer in een nieuwe en moderne opmaak, de vereniging is gezond, het ledenaantal is uit het dal van de crisis gekomen en ligt weer rond de 800 en DE TANK telt iedere keer weer 31 pagina's, opgemaakt in full-color en gevuld met gevarieerde artikelen en de nodige kleurenfoto's.

Het eerste nummer telde 28 pagina's, maar wel op A5 formaat en vrij ruim getypt. De onderwerpen waren gevarieerd: Waar kan ik echte tanks vinden, Ontwikkeling van de moderne tanks, Modelbouw, Diorama en fotografie, Boek en tijdschrift, een special over Duitse tanks en een vragenrubriek. De lay-out bleef redelijk lang hetzelfde, maar de inhoud verbeterde naarmate de tijd vorderde. In nummer 25 stond bijvoorbeeld een artikel van de hand van Rob Evers van maar liefst 19 pagina's A5 over de Sherman tank.

Nummer 43 (augustus 1983) was het eerste nummer op A4 formaat. De belangrijkste reden om het A5 formaat vaarwel te zeggen was een betere benutting van het papier en de mogelijkheid om ook grote schaaltekeningen te kunnen afdrucken. Het assortiment artikelen bleef gevarieerd: Komen er nog nieuwe modellen, Excursie naar het Legermuseum in Brussel, Gegevens uit het defensiebudget van de VS over het fiscale jaar 1984, Modelbouw: Chevrolet HUP, de Spaanse burgeroorlog, T-64 en T-72. En alles geschreven door verschillende auteurs!

Vanaf nummer 82 (februari 1990) was ook de omslag op A4 formaat en tevens stapten we over op glad papier. Er stond al regelmatig een fotootje bij de artikelen. Elk nummer telde 25 pagina's. Een paar nummers later werd ook de omslag op wit papier gedrukt en deze lay-out hebben we lang volgehouden. Pas bij nummer 130 (februari 1998) voerden we een (steun) kleur in. Uiteraard groen. Het ontwerp was van Lex Tempelman. De binnenkant bleef zwart-wit. Wel aantrekkelijker opgemaakt dan daarvoor. Tekst in kolommen en een duidelijke kop boven de artikelen. Het aantal pagina's ging naar 30.

Nr. 1 uit 1976



Nr. 82 uit 1990



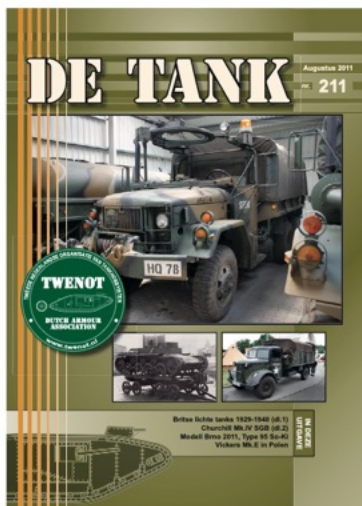
Nr. 87 uit 1990



Nr. 130 uit 1998



Nr. 200 uit 2009



Nr. 211 uit 2011



E-100 van Jan Peters-uit nr. 200

Nummer 200 (oktober 2009) mag niet onvermeld blijven. Een speciale jubileumuitgave, volledig in kleur en met maar liefst 64 pagina's. Bijna helemaal geweid aan de modelbouw. Want hoewel de TWENOT nadrukkelijk geen modelbouwvereniging is, is het bouwen van modellen van tanks, panterwagens en softskins, en niet te vergeten het maken en schilderen van militaire figuren, wel een belangrijke en bindende factor binnen onze vereniging. Ook de fraaie vormgeving door Marcel von Hobe is het vermelden zeker waard!

Nummer 201 was weer helemaal zwart-wit, maar vanaf nummer 202 bevatte DE TANK permanent een aantal pagina's in kleur. En vanaf nummer 211 (augustus 2011) waren we helemaal in full-color met maar liefst 32 pagina's. En dat zijn we nog steeds. Veel van de interne vormgeving werd overgenomen uit nummer 200. Er kwam alleen wel een andere voorkant.

En nu nummer 250. Opnieuw een stap voorwaarts. Ingegeven door moderne vormgeving in allerlei verschillende publicaties heeft Marcel von Hobe een compleet nieuwe vorm voor DE TANK opgezet. Daarbij wil hij graag Jan-Kees Kense bedanken voor zijn onmisbare hulp en inspiratie. Voor u ligt het resultaat met nieuwe lettertypes, opmaak, omslag en kleurgebruik. Wij zijn tevreden Wij vertrouwen dat onze leden, jullie, dit ook zijn.

Maar toch een kanttekening. Ik ben begin jaren '90 redacteur van DE TANK geworden. Ik ben dat al die jaren met veel plezier geweest en ik heb er nog steeds veel plezier in. In die hele periode heb ik zelf de nodige artikelen gemaakt, maar er waren altijd ook artikelen van anderen beschikbaar. Andere leden van TWENOT die het net als ik ook leuk vonden iets over een bepaald voertuig uit te zoeken en daar een artikel van te maken of die het leuk vonden iets in DE TANK te schrijven en te laten zien van een model dat ze hadden gebouwd of die op een vakantie tegen iets interessants waren aangelopen en dat de



Nr. 250 uit 2018

moeite waard vonden om het in DE TANK te zetten.

Maar gaandeweg werd dat minder. En dat had dan voor uw redacteur de consequentie dat hij zelf meer aan de bak moest. En nogmaals, ik vind het maken van artikelen een leuk onderdeel van mijn hobby, maar het moet wel leuk blijven. Deze TANK, die u nu leest, is de eerste die ik echt helemaal zelf heb moeten vullen. Afgezien dan van het verenigingsgedeelte, waaraan de voorzitter en de regiocoördinatoren altijd hun bijdrage leveren. En dat vullen is nu wel gelukt, maar dat kan niet zo doorgaan. Ik heb daar de tijd niet voor en ik heb er de informatie niet voor. En bovendien, DE TANK wordt dan ook heel eenzijdig. Ik weet bijvoorbeeld niets van Duits materieel en ik ben ook niet zo'n geweldige modelbouwer dat u altijd maar over mijn modellen zou willen lezen.

Ik doe dus bij deze een klemmend beroep op alle leden om bij zichzelf te rade te gaan en zich af te vragen "wat kan ik voor DE TANK doen?" En niet één keer, maar vaker.

En voeg dan ook de daad bij het woord! Maak een verhaal over het model waar je best gelukkig mee bent en waarover je al het nodige op Facebook hebt gezet. Of, als je in Duitse tanks bent geïnteresseerd, zoek eens uit hoe de ontwikkeling van bijvoorbeeld de Panzer III is gegaan en werk dat uit in een interessant artikel. Ik noem maar een paar voorbeelden.

Zonder jullie bijdragen zal DE TANK dit jaar best nog wel elke twee maanden verschijnen. Maar de inhoud zal steeds minder worden en het is vrijwel zeker dat nummer 300 niet meer zal worden gehaald.

En dat zou toch jammer zijn voor zo'n leuke vereniging waar we allemaal plezier aan beleven.

Uw redacteur, Kees Blijleven

"Wacht am Rhein" van Rob Linssen uit nr. 200



"Schlafe mein Prinzchen" van Peter Merts uit nr. 200





De SALADIN pantserwagen

DOOR: KEES BLIJLEVEN

Het Britse leger onderkende al vrij snel tijdens de Eerste Wereldoorlog de mogelijkheden van de pantserwagen. Ook tussen beide wereldoorlogen en tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte het veelvuldig gebruik van pantserwagens.

Er waren tijdens WO2 verschillende types in gebruik en hoewel bij de meeste was uitgegaan van het betrekkelijk eenvoudig vierwielconcept, werd de meerwaarde wel onderkend van pantserwagens met meer dan vier wielen, zoals de Marmon-Herrington Mk.VI, de Amerikaanse M8 Greyhound en het prototype van de Boarhound. Een van de redenen van het uiteenlopen van de verschillende ontwerpen schuilt in de klassieke controverse tussen de opvattingen over het gebruik van pantserwagens: de ene stroming vertrouwt om inlichtingen te verwerven bij voorkeur op onzichtbaarheid en zoekt daarom naar mobiliteit en een laag silhouet, ten koste van bescherming en vuurkracht, terwijl de andere stroming het accepteert dat er wel eens gevochten moet worden om inlichtingen te krijgen en dat de mid-

delen daarvoor dan ook adequaat en beschikbaar moeten zijn.

Een poging om van beide opvattingen de beste elementen te combineren leidde in de laatste fase van WO2 tot de ontwikkeling van de Coventry pantserwagen, een gezamenlijk ontwerp van Daimler en Humber. DE GEBRUIKER (het Britse leger) wees het ontwerp echter af vanwege de te geringe mobiliteit en bescherming (ondanks het totaal gewicht van 11,4 ton) en omdat er een geïmporteerde Hercules motor was gebruikt. Ondertussen had de Chevrolet divisie van General Motors de 6x6 T19 ontworpen, gebaseerd op de T18E1 zware pantserwagen. De T19 had een speciaal ontworpen zwaarlijg onderstel met onafhankelijke vering, maar men vond de E1 versie, die bewapend was met een 37 mm kanon, met een gewicht van 12½ ton te zwaar.

Het project was in eerste instantie opgezet voor het Tank Destroyer Command als de 75 mm Gun Motor Carriage T66, met een M3 75 mm kanon in een open toren, maar ook deze uitvoering werd door het Britse leger afgekeurd.



T19E1 (37mm)



T19 (75mm)

De door Chevrolet gebouwde T28 (later M38, bij de Britten bekend als de Wolfhound), bedoeld als opvolger van de M8 lichte pantserwagens (bij de Britten bekend als Greyhound) bevatte een aantal kenmerken van de T19E1, waaronder de indeling en de vering, maar deze M38 werd nooit in productie genomen.



Nadat deze "mock-up", bekeken is, werd besloten het prototype te bouwen.

Het Amerikaanse leger had inmiddels (eind 1944) besloten dat rupsvoertuigen voor het uitvoeren van verkenningstaken efficiënter en betrouwbaarder waren dan wielvoertuigen (niettegenstaande het feit dat de Duitsers het tegenovergestelde hadden bewezen) en omdat er voldoende M8 pantserwagens beschikbaar waren, werden er voorlopig geen nieuwe pantserwagens meer ontworpen. Gelukkig liet het Britse leger zich niet door de Amerikaanse argumenten beïnvloeden. Weliswaar was de Coventry verworpen, doch er werd besloten de Daimler Mk.II te handhaven, alsmede de zwaardere AEC Mk.III, in afwachting van de ontwikkeling van een "post war armoured car". Hier werd al enige tijd over nagedacht en het was opvallend dat de specificaties van de Generale Staf, die in januari 1946 werden uitgegeven, de behoefte omschreven aan "een voertuig met betere prestaties dan de Daimler Mk.II, doch met dezelfde afmetingen, pantsering en bewapening".

Het *Britse Fighting Vehicles Design Department* (FVDD) had al een aantal ontwerpen voor onderstellen geëvalueerd en dat van de M38 als het meest veelbelovend aangemerkt, ondanks de gecompliceerde indeling en een aantal nog niet opgeloste problemen, zoals de juiste plaats van de differentiëlen en het type vering dat het beste kon worden gebruikt. Dit leidde er toe dat, in tegenstelling tot de gebruikelijke gang van zaken, een Amerikaanse techniek voor een succesvolle ontwikkeling naar Europa werd gebracht en hoewel er nog verschillende ingrijpende veranderingen nodig waren, schijnt het dat de oorspronkelijke wielbasis, spoorbreedte en bandenmaten van de M38 ongewijzigd werden overgenomen.

De voorkeur ging uit naar een bemanning van vier personen, maar drie zou ook acceptabel zijn indien het vierde bemanningslid zou leiden tot een onaanvaardbare gewichtstoename. Het oorspronkelijke ontwerp voorzag in een driepersoons toren met een ingewikkelde contra roterende cupola voor de commandant. Proeven met het beproefde 2-ponder (40 mm) kanon leidden tot de vraag naar een verbeterde versie van hetzelfde kaliber, doch met een beter pantserdoorborend vermogen. De reeds vaker toegepaste "Little John Adapter" werd niet bruikbaar geacht omdat hiermee geen brisant granaten konden worden verschoten. De eisen leidden tot de ontwikke-

ling van de "Pipsqueak", een aanpassing die in februari 1946 beschikbaar kwam. Hiermee kon een APDS (Armour Piercing Discarding Sabot) granaat worden verschoten met een aanvangssnelheid van 1300 m/sec, waarmee op 900 meter 85 mm pantserstaal onder 30° kon worden doorboord.

FVDD zag al snel in dat het onmogelijk was het gewicht tot ca. 7 ton te beperken. Tien ton leek heel wat waarschijnlijker en er werd een 170 pk motor voorgesteld. Hiermee had men twee doelen. 1e: hiermee kon het voertuig behoorlijke prestaties leveren en 2e: het stimuleerde het werk aan de gestandaardiseerde B-serie van motoren voor militaire toepassingen.

Bescherming tegen de .303 inch AP munitie en een bijna-treffer door een 25-ponder granaat alsmede een optimale bescherming tegen de explosies van landmijnen waren ook aangegeven. In een later document werd de noodzaak uitgesproken van goede prestaties op zachte ondergrond en een comfortabele wegligging in alle soorten terrein, gemakkelijk te bedienen, een laag silhouet, een hoge achteruit snelheid, optimaal zicht onder pantser, makkelijk te onderhouden en een waadvermogen zonder voorbereiding van 105 cm.

In oktober 1947 kreeg Alvis Ltd. in Coventry een contract voor de productie van twee prototypes volgens deze FV601 specificaties.





Een Saladin prototype.
Tijdens test werd ook de
waterdoorwading getest.

De commandant/schutter kreeg een geheel nieuw ontworpen contra roterende cupola tot zijn beschikking om daarmee doelen op te sporen, doch hoewel ideaal in theorie, bleek deze erg onpraktisch te zijn in de praktijk.

De vóórproductievoertuigen hadden een contragewicht aan de loop van het kanon, een iets andere toren, andere richtmidde-len, trommelremmen en andere luiken voor de commandant en de schutter. De aandui-ding was Saladin Mk.I, er werd er een ge-toond op een demonstratie voor de FVRDE (later MVEE) in Chertsey in 1954.

FV601(A) EN FV601(B)

Het werk aan de FV601 was nauwelijks be-gonnen toen DE GEBRUIKER twijfels kreeg over het gekozen kanon en in februari 1948 kwam hij tot de overtuiging dat de brisant-inhoud van de 2-ponder granaat te klein was. Een vergroting van het kaliber was absoluut noodzakelijk, maar een goed ver-vangend kanon was niet makkelijk te vinden. Het lage gewicht van het voertuig en de beperkte diameter van de torenring verhin-derden de installatie van enig bestaand of in ontwikkeling zijnd tankkanon en het scheen dat het enig mogelijke alternatief de oude vertrouwde 3-inch houwitser was, die al in de Churchill Mk.I was gebruikt en ook was voorgesteld als wapening van de close support uitvoering van de Daimler. Men vond dit wapen echter te onnauwkeurig en daarom stelde het Armament Design Estab-lishment in Fort Halstead voor een nieuw 76 mm kanon te ontwikkelen, doch waar-schuwde dat het vijf jaar zou duren voordat dit gebruiksklaar zou zijn. Deze vertraging werd echter geaccepteerd.

De eerste mock-up met de 2-ponder als wapening was in april van het vooraf-gaande jaar gebouwd en nu ging men aan het werk om er een te bouwen met het nieuwe kanon. De ontwerpers van de toren maakten al snel duidelijk dat de keuze voor een zwaarder kanon, en dus ook voor gro-tere granaten, in ieder geval betekende dat er in de toren geen ruimte meer was voor een derde bemanningslid. DE GEBRUIKER besloot daarop in april 1949 dat de taken in de toren verdeeld moesten worden over twee man, hetgeen als gevolg had dat de commandant tevens schutter zou zijn en dat het andere bemanningslid het kanon moest laden, het coax machinegeweer moest bedienen, de radio's zou bedienen en het achteruit rijden voor zijn rekening zou nemen indien het voertuig snel moest terugtrekken.

In 1954 werd, na een aantal studies door DE GEBRUIKER en een adviesgroep van REME, besloten de achteruitrijmogelijkheid te laten vallen ten gunste van een verbeterde toegang tot het motorcompartiment, berg-ruimte voor acht extra 76 mm granaten en meer munitie voor de machinegeweren. De nieuwe aanduiding werd FV601(B).

Hoewel de twee Mk.I prototypes die bij Alvis waren besteld, begin 1953 waren afgeleverd, duurde het toch nog twee jaar voordat de zes vóórproductievoertuigen klaar waren. Dit kwam deels doordat de eer-der beschreven wijzigingen in het ontwerp voor vertraging zorgden, doch ook doordat FV603, het Saracen personeelsvoertuig, een hogere productieprioriteit kreeg. En ook werden in het begin van de vijftiger jaren bepaalde fondsen overgeheveld naar de dringend noodzakelijke ontwikkeling van de FV214, de Conqueror zware tank.

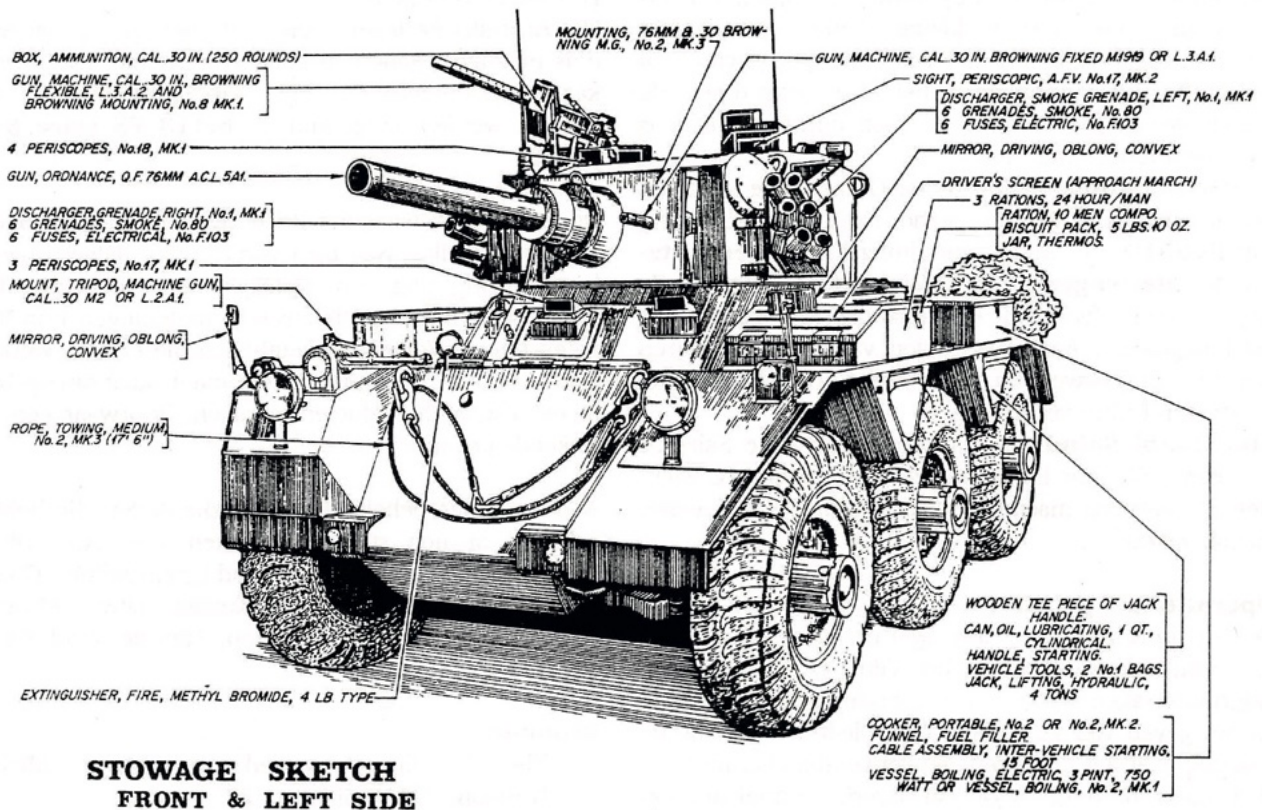
In afwachting van de bouw van een nieuwe productielijn in Coventry werden de vóór-productievoertuigen gebouwd door Cros-ley Ltd. in Stockport, hoewel Alvis het meeste van de voorbereidende werkzaam-heden verrichtte.

DE GEBRUIKER had intussen nieuwe ideeën ontwikkeld over de taakverdeling in de to-ren en besloten dat de commandant het ka-non moest laden terwijl de radio-operator tevens schutter moest zijn. Deze fundamen-tele verandering in de indeling van de toren leidde tot nieuwe vertragingen, hoewel het wel resulteerde in een vereenvoudiging van de bedieningsorganen van het kanon. De .50 mitrailleur tegen luchtdoelen, die was geplaatst op een ring boven de cupola van de commandant, werd in deze periode even-eens vervangen door een .30 mitrailleur op een eenvoudige standaard.

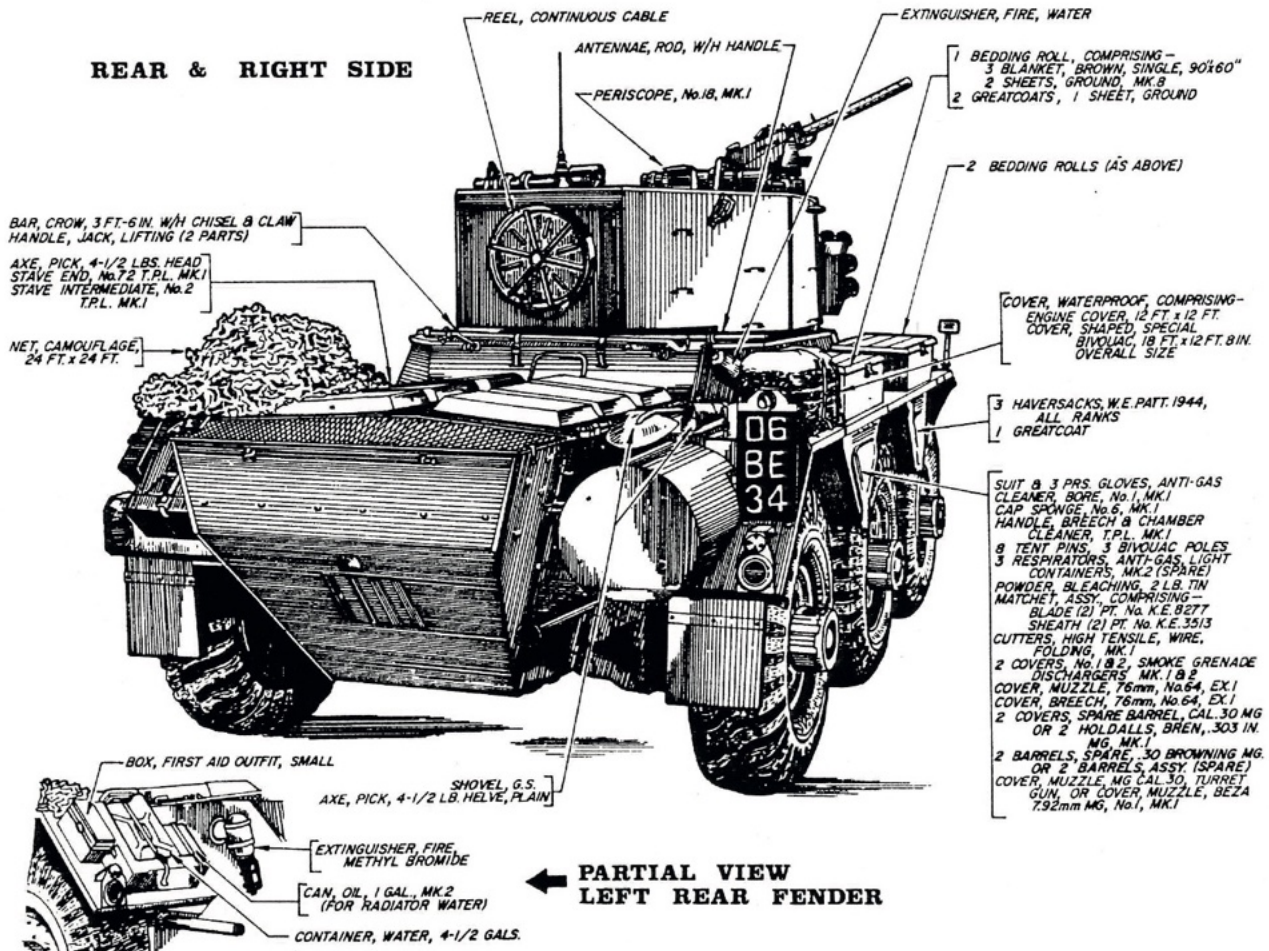
De nieuwe indeling van de toren werd, sa-men met de gewijzigde torenluiken, in juni 1956 geaccepteerd en de productie van wat inmiddels de Saladin werd genoemd, stond gepland voor begin 1958. Dit zou echter nog eens zes maanden worden uitgesteld als gevolg van nieuwe eisen betreffende de ballistische bescherming, welke leidden tot enkele veranderingen aan de voorkant en zijkanten van de toren en de romp. De Saladin Mk.2 [FV601(C)] werd uiteinde-lijk halverwege 1958 in productie genomen, bijna 13 jaar nadat de eerste ideeën vorm hadden gekregen. Nu was het de vraag of het allemaal de moeite waard was geweest.



ARMOURED CAR, 6X6, 76mm GUN, SALADIN MK.2



REAR & RIGHT SIDE



DE SALADIN MK.2

De romp van de Saladin is gelast en biedt bescherming tegen mijnexplosies, granaatscherven, kleinkaliber anti-tankmunitie en de schokgolven van nucleaire explosies. De pantsering heeft de volgende diktes: onderkant boeg 12 mm onder 45°, bovenkant boeg 14 mm onder 42°, zijkanten en achterkant 16 mm onder 20° en bodem 8 tot 12 mm. De voorkant van de toren is 32 mm dik onder 15°, de zijkanten en achterkant zijn 16 mm dik en het dak 10 mm.

De romp is verdeeld in twee ruimtes, de bestuurders- en gevechtsruimte voorin en de motorruimte achterin. Ze zijn van elkaar gescheiden door een brandvrij schot. De bestuurder zit voorin het voertuig op een verstelbare stoel. Hij heeft drie periscopen van het type AFV No.17 tot zijn beschikking, met een vergrotingsfactor x1. Een recht voor hem, de twee andere aan weerszijden in de zijwanden. Het bestuurdersluik scharniert naar voren en kan worden geopend als er geen vijandelikheden worden verwacht. De bestuurder heeft een gewoon stuurwiel dat onder een hoek van 40° achterwaarts is geplaatst. De voetpedalen zijn van links naar rechts het versnellingspedaal, de voetrem en het gaspedaal.

De schutter en de commandant (die dus tevens lader is) zitten in de toren; de commandant rechts en de schutter links. Beiden hebben een ééndelig luik dat naar achteren opengaat. De commandant heeft in totaal vijf AFV No.18 periscopen, vier vaste vóór zijn luik en een beweegbare achter het luik voor het zicht naar achteren. De schutter heeft een periscoop met een vergroting x6 voor het richten van het kanon en een x1 voor gewone doeleinden.

In de linker torenwand zit een ventilator voor het wegzuigen van de gassen die vrijkomen bij het afvuren van de bewapening. Achterin de gevechtsruimte zit een klein paneel tussen de bodem van de toren en de bovenkant van de motorruimte. Dit paneel kan worden geopend ter assistentie bij het achteruitrijden en diende oorspronkelijk voor de dubbele besturing.

In beide zijwanden van de romp zit boven de plaats van het middelste wiel een ontsnappingsluik. Sommige Saladins hebben aan de rechterkant van de toren een groot bagagerek, dit is een niet-standaard aanpassing. Op het rechter spatbord zitten drie opbergkisten en op het linker spatbord twee. Onder de spatborden tussen de wielen zitten driehoekige opbergkisten. Uiteraard horen een elektrische waterketel en een benzinebrander tot de standaard uitrusting. De motorruimte is toegankelijk via zes luiken in de bovenkant ervan (twee rijen van drie luiken), de achterkant scharniert naar beneden om toegang te geven tot de radiator.



DE MOTOR

De motor is achterin geplaatst. Het is een Rolls-Royce B80 Mk.6A acht cilinder watergekoelde benzinemotor, met een vermogen van 170 pk bij 3750 tpm. De cilinderinhoud bedraagt 5,67 liter. De brandstofvoorraad van 241 liter wordt opgeborgen in drie tanks, t.w. een aan elke kant en een links vooraan in de motorruimte. Er is een pomp geïnstalleerd om de brandstof van de ene tank naar de andere over te pompen.

De lucht wordt aangezogen via een zestal openingen in de bovenafdekking van de motorruimte. Deze openingen zijn zelf weer afgedekt met de reeds hiervoor genoemde luiken. De lucht wordt afgevoerd aan de achterkant van het motorkap. Hiervoor zijn twee ventilatoren aangebracht, welke worden aangedreven door een aandrijfriem op de motor. Grote oliebadluchtfilters zijn gemonteerd aan de inlaten van de Solex 40 carburateur. De motorruimte is voorzien van een branddetectiesysteem plus brandblussers. Nog meer brandblussers zijn aan de buitenkant van het voertuig aangebracht. De uitlaatdemper zit op het rechterachter spatbord. De motorruimte is vanaf de achterkant als volgt ingedeeld: de radiator, de motor, het vlieg wiel, de voorkeuzeversnellingsbak, de overbrenging en het differentieel.

TRANSMISSIE

De koppeling is een Daimler vloeistofkoppeling, de versnellingsbak een epiciclische met voorkeuze en vijf versnellingen. De overbrenging werkt met conische en spiraalvormige tandwielen en bevat een achteruitschakel- en differentieeleenheid. Er zijn zes wormwielkasten, een voor elk wiel. Ze zijn van het type spiraalworm en hebben een individuele verhouding van 1,77:1. De verhouding tussen de kasten onderling is 1:1. De eindaandrijving (een voor elk wiel) be-

staat uit een gelede as van de wormwielkast naar de epiciclische naaf-reductieversnelling via twee tracta koppelingen met constante snelheid. De aandrijfassen zitten in de romp en zijn dus beschermd door het pantser. Ook de versnellingsbak, overbrenging en het differentieel zitten onder pantser.

De schutter en de commandant (die tevens lader is) zitten in de toren.





Deze Saladin stond een paar jaar geleden op de "War & Peace Show" in Engeland met alle luiken open.



DE VERING

De vering is geheel onafhankelijk d.m.v. torsiestaven en telescopische dubbelwerkende hydraulische schokbrekers. De wielen hebben een uitslag van ca. 15 cm naar boven en naar beneden. Ze zijn voorzien van 12.00 x 20 run flat banden, het type band kan worden aangepast aan het terrein, b.v. terrein- of woestijnbanden. De voorste en middelste wielen zijn gestuurd, het voertuig kan nog rijden als het twee van de zes wielen mist.

HET ELEKTRISCHE SYSTEEM

De Saladin heeft een volledig afgeschermd 24 volts elektrisch systeem. Hij heeft twee 12 volts accu's, met een capaciteit van 60 amp/ uur. De generator werkt automatisch en heeft twee snelheden met een maximale gecontroleerde output van 75 ampère. Op elk voorspatbord staat een koplamp, een zijlicht en een richtingaanwijzer. Op de achterspatborden staat een richtingaanwijzer en een gecombineerd achterlicht/remlicht. De nummerplaat staat rechts achterop, de claxon zit op het linker voorspatbord. Aan de achterkant van het voertuig zit ook een konvoilicht. Op de toren is aan de kant van de commandant een zoeklicht geplaatst. De Saladins van het Britse leger hebben een C13 en een B47 radio, met twee antennes op de toren. Aan de achterkant van de toren zit een kabelhaspel.

BEWAPENING

De hoofdbewapening van de Saladin bestaat uit een 76 mm LSA1 kanon. Dit schiet brisant-, HESH (high explosive squash head), rook-, kartets- en squash head granaten. Er is ruimte voor 42 granaten. Het kanon heeft een verticaal schuivend sluitstuk en kan volledig rondraaien (mechanisch en handaan-

gedreven). De elevatie gaat van -10 tot +20°. Het richten van het kanon gaat op dezelfde manier als in de Centurion tank, de schutter heeft twee periscopen, 1x6 en 1x1 vergroting. Een coaxiaal .30 machinegeweer zit links van het kanon en een tweede .30 machinegeweer staat op de toren. Dit wapen kan door de commandant worden gebruikt tegen lucht- en gronddoelen. Als het niet wordt gebruikt, rust het op een houder. Het kan ook worden afgenomen voor gebruik op de grond. De munitievoorraad bedraagt 2750 patronen.

Aan elke kant van de toren zitten zes rookgranaatwerpers, de voorraad rookgranaten bedraagt 24 stuks. De bemanningsleden hebben uiteraard ook hun persoonlijke wapens.

De HESH granaat is tegen gepantserde doelen effectief tot op 1600 meter. Hij doet het ook goed tegen betonnen versterkingen en gebouwen en tegen ongedekte troepen. De brisant granaat is effectief tot op 5500 meter. Het kanon kan worden gebruikt voor zowel direct als indirect vuur. Het is eveneens toegepast op het SCORPION Combat Vehicle Reconnaissance (Tracked).

MOBILITEIT

De Saladin heeft een maximum snelheid op de weg van 75 km/uur. Het opstapvermogen bedraagt 45 cm, het overschrijdungsvermogen 1,5 m en het klimvermogen 46%. Het waadvermogen zonder voorbereiding is 105 cm, met voorbereiding 210 cm. Het maximum hellingspercentage voor stoppen en weer optrekken is 30%. De brugclassificatie is 10. De bodemdruk bedraagt 15,9 psi, de draaicirkel is 15,84 meter. Hij kan in een C-130 Hercules door de lucht worden vervoerd en eventueel met parachutes worden gedropt.

VARIANTEN

Swingfire(►): dit betrof een haalbaarheidsstudie van Alvis Ltd. en de British Aircraft Corporation (geleide wapens), waarbij aan elke zijkant van de toren een Swingfire geleide antitankraket met zijn lanceerkoker in een hoek van 45° werd bevestigd. Ook werden er periscopen aangebracht voor waarneming en afvuren onder pantser. De controle over de raketten gebeurde vanuit het voertuig of van enige afstand met behulp van gecombineerde richt- en geleidingsapparatuur. Achterop beide spatborden werden twee reserve projectielen meegevoerd, waarvoor twee opbergkisten waren verwijderd.

Amfibische Saladin: deze werd in 1966 beproefd en was in feite een standaard Saladin Mk.2, waaraan rondom een als een harmonica opvouwbaar drijfscherm was bevestigd. Ook waren kleine lieren aangebracht waarmee de bemanning het scherm kon oprichten of opvouwen. De aandrijving in het water ging d.m.v. de wielen, de snelheid bedroeg ca. 4 km/uur. Deze versie is niet operationeel ingevoerd.

Duitse Saladins: de Westduitse Grenzpolitie heeft een aantal Saladins in gebruik gehad. De Britse aanduiding was FV601D, de Duitse aanduiding luidde Geschützter Sonderwagen 111 (SW-111) of KFz-93. Ze hadden een afwijkend kanonpantser en geen coax machinegeweer. Aan weerszijden van de toren waren vier rookgranaatwerpers gemonteerd, ook hadden de voertuigen Duitse verlichting.

Abu Dhabi Saladins: een aantal van deze Saladins had een 7,62 mm i.p.v. het .30 coax machinegeweer. Het .30 torendak machinegeweer stond op een speciale luchtafweer-affuit.

OPERATIONEEL GEBRUIK

De Saladin is door het Britse leger operationeel gebruikt in Noord-Ierland, Aden en het Verre Oosten. Zijn belangrijkste taken waren het uitvoeren van verkenningen en het ge-

ven van vuursteun. Tevens bleek het een nuttig voertuig voor het uitvoeren van konvooibescherming. Ook tijdens de burgeroorlog in Nigeria en door het Jordaanse leger is de Saladin in gevechtsacties gebruikt. De oudere lezers herinneren zich wellicht nog de beelden van de Iraakse inval in Koeweit, augustus 1990, waarop is te zien hoe enkele Koeweitse Saladins de Iraakse indringers onder vuur nemen.

Het Australische leger heeft eind jaren zestig zijn Saladins uit dienst genomen en de torens met het 76 mm kanon gemonteerd op M113 rupsvoertuigen, die vervolgens werden aangeduid als M113 FS (Fire Support).

De laatste plek waar het Britse leger de Saladin operationeel gebruikte was op Cyprus, waar halverwege de jaren tachtig nog een zestal Saladins dagelijks "hun gezicht lieten zien" en tijdens schietoefeningen "hun stem lieten horen". Volgens de eenheden die er mee werkten waren de oude kanonnen nog prima in staat om op 1800 meter afstand hun doelen te raken. Voorwaar een uitstekende prestatie!

Van de 1661 gebouwde Saladins zijn er 1418 verkocht aan buitenlandse afnemers. De grootste klant was Zuid-Afrika, dat er 280 kocht. Dit was dus zelfs meer dan het Britse leger, dat er 243 had. Irak had er 250, Libië en Koeweit elk 100, Soedan 90, Oeganda en Noord-Jemen elk 50. De Verenigde Arabische Emiraten hadden er 70, Nigeria en Jordanië elk 30, Qatar 27, Tunesië 20, Ghana 9 en Kenia 3.

Ook in het Verre Oosten was de Saladin een gewild voertuig. In 1960 was Indonesië met 68 voertuigen de eerste buitenlandse afnemer. Australië kocht er 15, Ceylon (nu Sri



Lanka) 18 en Hong Kong 10. In Europa waren West Duitsland en Portugal de enige afnemers met resp. 80 en 30 stuks. De Duitsers betaalden £ 14.625 per stuk. In die tijd kreeg je nog wat voor je geld!

BRONNEN

- The Saladin Armoured Car, Major Michael Norman, AFV Profiles nr. 27
- The Alvis Saladin, Armies & Weapons
- Alvis Saracen Family, Bill Munro

Voertuigen op hetzelfde onderstel. Van boven naar beneden: Alvis Stalwart, Saracen en een R.A.F. brandweervoertuig



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

AIRBRUSH



SERVICES ALMERE

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



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

Airbrush Services Almere

Operetteweg 26
1323 VA Almere

telefoon/fax 036-5331531

info@airbrush-services-almere.nl
www.airbrush-services-almere.nl

Dé airbrush specialist in Nederland.

Dax Magic Webshop

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



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

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL



STRELA
MODELBOUW

DE RIJZENDE STER IN
MODELBOUWLAND

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

WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



Aankomst op de 13e of 14 mei van een verkenningsgroep in Rijsoord

Duitse voertuigen in Nederland, mei 1940

Struinend over het internet kun je nog veel foto's vinden die de begindagen van de Tweede Wereldoorlog in Nederland tonen. Hier een kleine greep daaruit. Foto's van verschillende bronnen dus. Verzameld door Bert Koopman.

Amsterdam, gepantserd verkenningsvoertuig op de Dam



Pantser III's. Opmars door Venlo, Holland, 1940





Rotterdam, intocht
van gemotoriseerde
Duitse troepen



Dubbeldam,
14 mei 1941

Gepantserde
verkenning-
voertuigen in
Amsterdam



Alkmaar

Panzer II's en
Duitse troepen op
de fiets onderweg
naar Rotterdam



Den Haag,
vernieelde DAF M39
pantserwagen

In colonne over de
Moerdijkbrug



Holland, 1940.
Waarschijnlijk
ergens aan de
kustlijn.



Eagle IV BAT

EAGLE IV BAT en EAGLE V

DOOR: KEES BLIJLEVEN

Afgelopen jaar waren er gelukkig weer Marinédagen. Ik schrijf "gelukkig" want het is de laatste jaren erg dunnetjes met de Open Dagen van onze strijdkrachten. Die van de Landmacht zijn over het hele land versnipperd en heel kleinschalig geworden. Nog maar een schimmetje van de interessante en gezellige dagen die het vroeger waren. De Luchtmacht sloeg een beurt over omdat het een te dure aangelegenheid werd gevonden en zo bleef alleen de Marine over. De schepen voeren daar natuurlijk de

bovenaan, maar er staan soms ook heel interessante voertuigen. Mijn aandacht werd vooral getrokken door een paar voertuigen van de Bundeswehr en dan speciaal van het Seebataillon, de Duitse mariniers. Er stonden er drie, een Eagle V, een Eagle IV BAT en een Dingo 2. In dit artikel hebben we het over de Eagle's.

EAGLE I T/M V

Begin jaren '90 begon de Zwitserse MOTO-WAGENfabrik in Kreuzlingen met de ontwik-

keling van een licht gepantserd verkenningvoertuig op basis van het onderstel van de HMMWV (Humvee of ook wel Hummer) van AM General. Het draagvermogen van het voertuig was 1.000 kilo. Op de romp stond een klein torentje met daarin warmtebeeldapparatuur en een richtkijker. Het 7,5 mm machinegeweer was aan de buitenkant gemonteerd. Het voertuig kreeg de naam Eagle. Het Zwitserse leger had belangstelling en kocht er 154. Denemarken kocht er 34.



Eind 1997 volgde een tweede opdracht, nu voor 175 voertuigen, maar wel in een verzwaarde uitvoering, met een draagvermogen van 1.500 kilo. Het onderstel was weer van de Humvee, maar nu de ECV (Expanded Capacity Vehicle) uitvoering en ook de motor was sterker dan die van de het vorige voertuig. Dit werd de Eagle II.

Weer enkele jaren later verscheen de Eagle III, een waarnemingsvoertuig voor de artillerie, uitgerust met dezelfde waarnemingskop welke ook op de Fennek wordt gebruikt. In 2003 kocht het Zwitserse leger er 120.

In 2003 werd ook begonnen met de ontwikkeling van de Eagle IV, een activiteit waarop de overname van MOWAG door het Amerikaanse General Dynamics begin 2004 geen invloed had. Vanwege de eisen welke aan het nieuwe voertuig werden gesteld moest een nieuw, zwaarder onderstel worden toegepast en dat werd het onderstel van de lichte DURO vrachtwagen, eveneens een product van MOWAG.

De eerste afnemer van de Eagle IV werd Denemarken, dat in 2006 90 Eagle IV BAT voertuigen bestelde. In dat jaar werd ook Duitsland klant. Het bestelde twee voertuigen welke in



Eagle V

nistan hebben opgedaan en de algemene technische vooruitgang begon GDELS-G (*General Dynamics European Land Systems – Germany*) in 2009 met de doorontwikkeling van de Eagle IV. Dit resulteerde in verbetering van het laadvermogen, de bescherming en de mobiliteit. De Eagle V werd in 2010 in Parijs tijdens de vakbeurs Eurosatory voor het eerst aan het publiek getoond. Na het voertuig uitgebreid in het GFF-2 project te hebben beproefd besloot de Bundeswehr in juni 2013 tot de aanschaf van 100 Eagle's V en in februari 2014 nog eens 76 van deze voertuigen. Het belangrijkste kenmerk van de Eagle V is het tordeervrije chassis met de Dion techniek op beide assen. Hierbij is het differentieel los van de as aan de bovenbouw, veelal de carrosserie, bevestigd. De starre as kan door middel van bladveren aan de carrosserie worden bevestigd, waardoor de rijeigenschappen van het voertuig in het terrein verbeteren. De Eagle V biedt ruimte aan vier personen. De pantsering beschermt de inzittenden tegen explosies tot klasse 3A (door rups- of wieldruk geactiveerde antitankmijnen van 8 kilo), het laadvermogen is 3.000 kilo.

De bewapening bestaat uit een MG3 machinegeweer in een gestabiliseerd op afstand bediend wapenstation van KMW. Een zwaarder wapenstation met een 12,7 mm machinegeweer of een 40 mm granaatwerper is ook mogelijk. Tot de standaard uitrusting behoren voorts radio's, een

het GFF project (*Geschütztes Führungs- und Funktionsfahrzeug*) met een aantal concurrerende voertuigen werden getest en vergeleken. De vergelijkingen vielen gunstig uit en in november 2008 werden de eerste Eagle IV voertuigen aan de Bundeswehr afgeleverd. Er zouden er in de volgende jaren in verschillende series in totaal 495 worden afgeleverd, waarvan 42 in de BAT (*Beweglicher Arzttrupp* = gewonden-transport) uitvoering. Deze biedt ruimte aan de bestuurder, twee gewondenverzorgers en een liggende gewonde.

De Duitse Bundespolizei heeft 10 Eagle's IV in gebruik voor inzet in Afghanistan, het Zwitserse leger heeft er vier, het Deense leger 85.

Op grond van de ervaringen welke de gebruikers in Afgha-



In het kader van de Duits-Nederlandse militaire samenwerking opereert het Seebattailon in ieder geval tot 2018 in nauw verband met het Korps Mariniers.



stoorzender tegen Radio Controlled IED's, GPS-apparatuur en een satelietcommunicatiesysteem.

HET SEEBATTAILON

Op 1 april 2014 werd het huidige *Seebattailon der Bundeswehr* opgericht. De in de Preußer-Kaserne in Eckernförder (een plaatsje aan de Oostzee tussen Kiel en Flensburg in het noordelijk deel van Sleeswijk-Holstein) gelegerde eenheid met een sterkte van ca. 800 mannen en vrouwen heeft vier inzetcompagnieën: een boardingcompagnie, landingscompagnie, verkenningcompagnie en een duik- en mijnenruimcompagnie. Daarnaast is er een ondersteuningscompagnie en natuurlijk de staf en opleidingsseenheden.

De inzetcompagnieën beschikken gezamenlijk over een breed scala aan specialiteiten, waarop steeds vaker een beroep wordt gedaan. Bij vrijwel iedere inzet van de Bundeswehr zijn dan ook Eagle V manschappen van het Seebattailon betrokken. Wereldwijd en 24/7.

Het bataljon voorziet met haar capaciteiten in de behoefte aan maritieme infanterie, verkenningsspecialisten, explosievenruimers en specialisten in het doorzoeken van verdachte schepen of andere ruimtes. De zeesoldaten opereren daarbij meestal in kleine teams welke voor iedere opdracht op maat worden samengesteld. Voor de uitvoering van haar taken beschikt de eenheid over de modernste technische uitrusting en hulpmiddelen, zoals gepantserde voertui-

gen, op afstand bestuurbare onderwater vaartuigen en drones.

In het kader van de Duits-Nederlandse militaire samenwerking opereert het Seebattailon in ieder geval tot 2018 in nauw verband met het Korps Mariniers. Dat verklaart ook de aanwezigheid van deze kleine maar interessante afvaardiging op de Marinedagen 2017.

BRONNEN

- GFF Eagle V, P.A. van Iren, De Onderofficier december 2015
- Eagle, allround krachtpatser, G. van der Wal, ARMEX, april 2012
- Internet
- Wervingsfolder Seebattailon, geleverd door Marinus Buiten



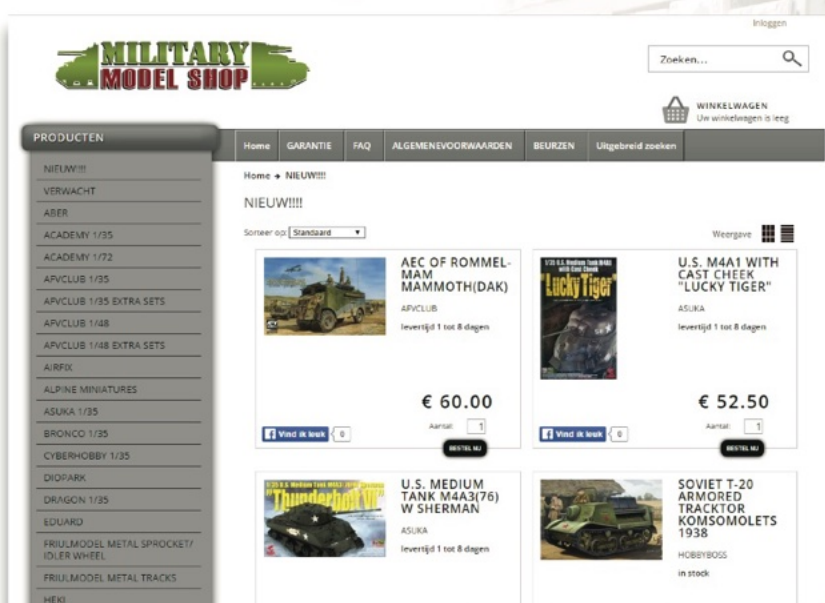
MILITARY MODEL SHOP

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.

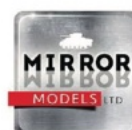
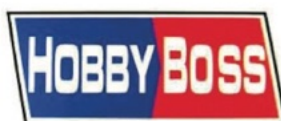
westereiland 97,
1671HZ Medemblik
info@militarymodelshop.nl
0031630400368



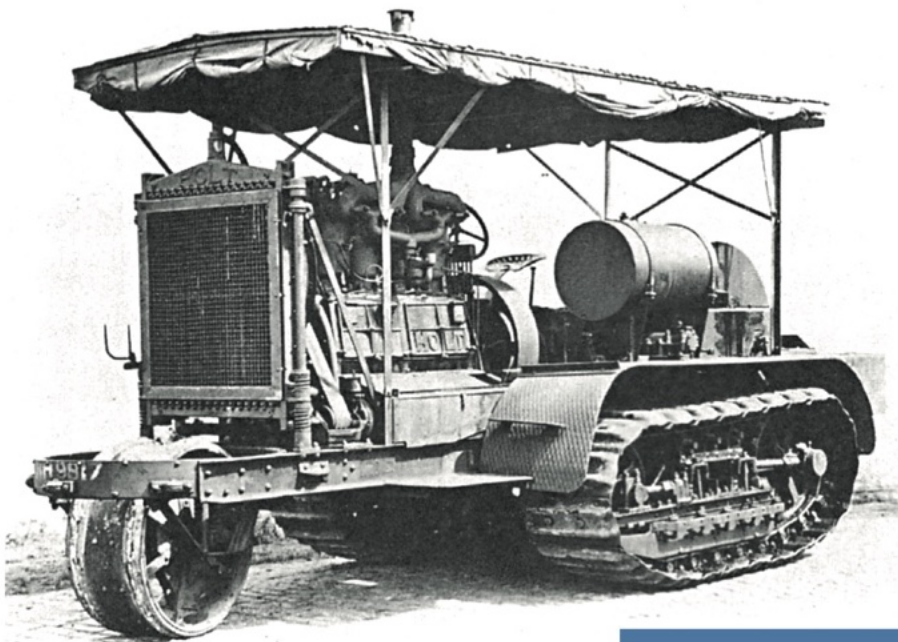
TWENOT LEDEN KORTING: 10% KORTING OP HET ASSORTIMENT ALS JE JE REGISTREERT ALS KLANT

SPECIALIST IN ONDERSTAANDE MERKEN:

ASUKA MODEL



www.militarymodelshop.nl



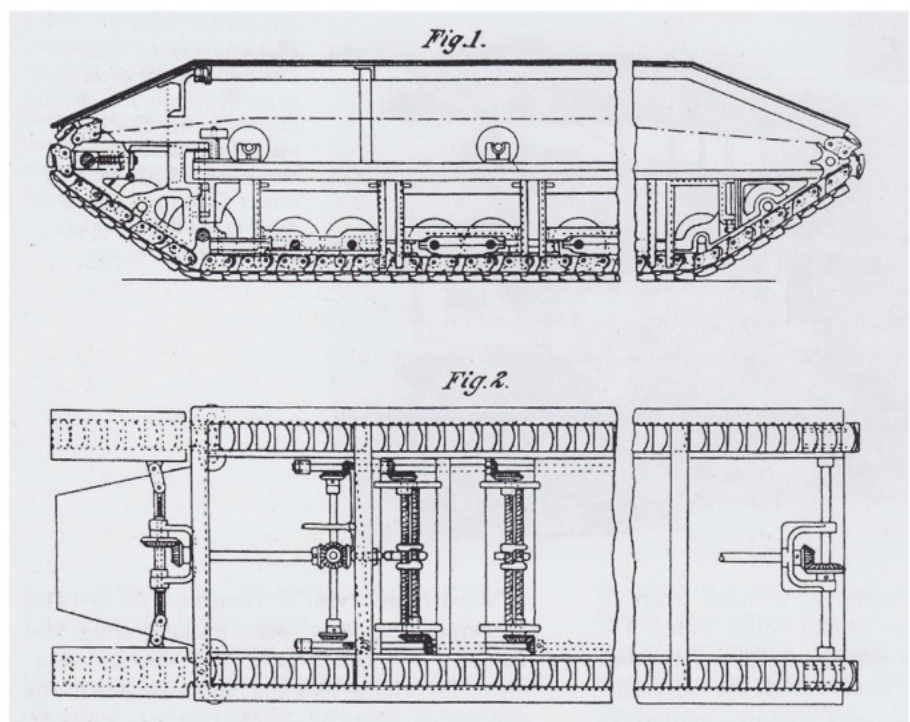
75 pk Holt tractor

De oorsprong van de tank

DOOR: KEES BLIJLEVEN

Het idee van gepantserde "landschepen" voor militair gebruik in een moderne gemechaniseerde vorm ontstond eind 19e, begin 20ste eeuw in de hoofden van sciencefiction schrijvers zoals Jules Verne en H.G. Wells. In navolging daarvan presenteerden verschillende personen hun ideeën voor gepantserde gevechtsvoertuigen aan de militaire autoriteiten van de toenmalige wereldmachten. In Groot Brittannië was het F.R. Simms, een technisch ingenieur, die in 1900 een "strijdwagen" bouwde, voorzien van pantserplaten en bewapend met machinegeweren (►). En het Britse War Office had voor de strijd in Zuid-Afrika in 1899 ook al gepantserde tractoren besteld, weliswaar voor defensieve en niet voor offensieve acties. In 1908 werden tractoren met rupsbanden aan het War Office gepresenteerd voor het trekken van zware kanonnen en in 1914 stuurde een Australische ingenieur, L.A. de Mole, het War Office plannen en specificaties voor een rupsvoertuig waarvan de vorm als twee druppels water lijkt op die van de tank zoals die na de eerste wereldoorlog is ontstaan (▼). Al deze plannen werden in ontvangst genomen, opgeborgen en vergeten. Maar de kenmerkende eigenschappen welke later in de tank zouden worden samengevoegd (rupsbanden voor de terreinvaardigheid, pantser voor de verdediging, kanonnen voor de aanval) hadden dus vóór het uitbreken van de eerste wereldoorlog hun waarde al bewezen. De militaire autoriteiten waren echter in die tijd, vreedstijd, niet erg vatbaar voor vernieuwingen en het Britse War Office, evenals trouwens de Franse en Duitse legerleiding, had vóór 1914 geen behoefte aan gepantserde aanvalsvoertuigen, simpelweg omdat de noodzaak daarvan nog nooit was gebleken.

In de laatste maanden van 1914, kort na het begin van de oorlog, zou dat ingrijpend veranderen. Al in september 1914 begon de bewegingsoorlog te veranderen in een statische oorlog. Loopgraven welke zich uitstrekten van de Belgische kust tot aan de Zwitserse grens werden gedomineerd door goed geplaatste machinegeweren en beschermd door massieve prikkeldraadversperringen. In zulke omstandigheden was de traditionele cavalerie machteloos en konden infanterieaanvallen alleen worden ondernomen onder dekking van langdurige artilleriebeschietingen. En ook dan alleen nog maar ten koste van gigantische verliezen aan manschappen. Bovendien werd het terrein door de artilleriebeschietingen en de veelvuldige regenval vrijwel onbegaanbaar,



waardoor manschappen en voorraden slechts met grote moeite naar het front konden worden gebracht.

Terwijl de Britse generaals deze omstandigheden gelaten accepteerden en steeds meer manschappen en kanonnen tevergeefs in de strijd wierpen, waren er gelukkig ook mensen met voldoende voorstellingsvermogen om de ontstane problemen op een meer creatieve manier te benaderen, zoals bijvoorbeeld met de jaren daarvoor al genoemde "landschepen". Een van hen, die later een toonaangevende rol zou spelen, was luitenant-kolonel Ernest D. Swinton, assistent secretaris van het Committee of Imperial Defence, die in september 1914 als officieel oorlogscorrespondent naar Frankrijk werd gestuurd. Uit eerdere studies had hij al geleerd dat het machinegeweer het belangrijkste verdedigingswapen zou worden. Toen hij hoorde van de Amerikaanse Holt tractoren welke door de artillerie als kanontrekker werden gebruikt, bracht dit hem op het idee dat zo'n voertuig, voorzien van een passende gepantserde romp, heel geschikt zou kunnen zijn om de vijandelijke loopgraven te bestormen en zo infanterie zonder gevaar door het niemandsland te brengen.

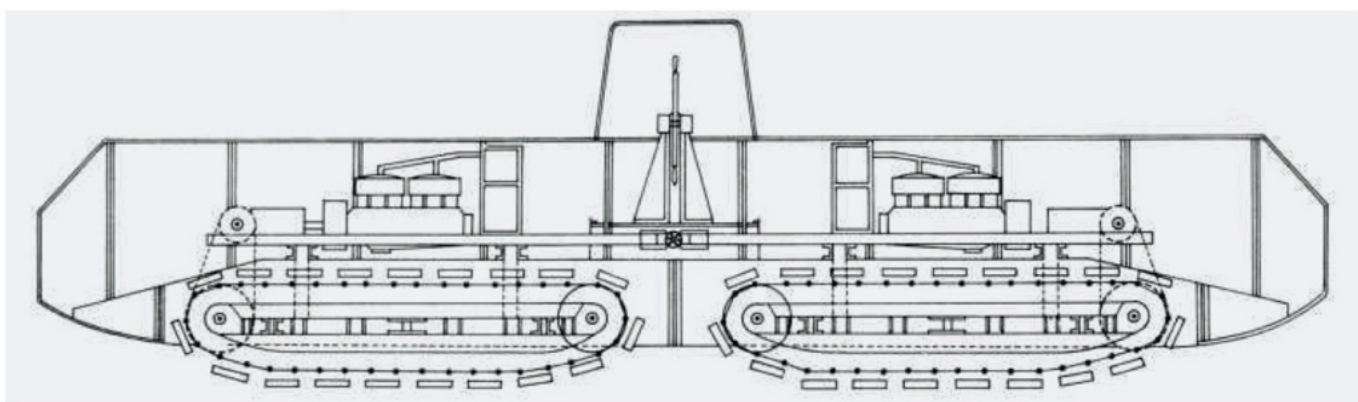
Toen hij weer terug was in Londen besprak hij zijn idee met luitenant-kolonel (later Lord) Maurice Hankey, de secretaris van het Committee of Imperial Defence, die het op zijn beurt voorlegde aan de Generale Staf en aan Lord Kitchener, de toenmalige minister van oorlog. Daar werd het idee als nutteloos afgedaan. Zulke voertuigen zouden veel te kwetsbaar zijn voor artillerievuur. Hankey gaf het echter niet op en schreef tegen het eind van 1914 een memorandum over de situatie aan het front waarin hij aangaf dat er behoefte was aan een of andere vorm van gepantserde bescherming voor de aanvallende infanterie.

Dit memorandum circuleerde binnen het Committee of Imperial Defence. Een van de leden daarvan was Winston Churchill, First Lord of the Admiralty, en die was al op de hoogte van de pogingen welke werden gedaan binnen de Royal Naval Air Service om gepantserde voertuigen te verwerven. Hankey's memorandum inspireerde Churchill zelf

pen, pantser en bewapening na te bootsen. Toevallig was het weer erg slecht en daardoor waren de prestaties van de Holt tractor ook slecht. Daarbij werd overigens over het hoofd gezien dat Swinton niet was uitgegaan van een aanhanger. De werkgroep was niet onder de indruk en rapporteerde negatief. Ook werd nogmaals de kwetsbaarheid genoemd en hoopvol de verwachting uitgesproken dat de oorlog waarschijnlijk voorbij zou zijn voordat het idee helemaal kon zijn uitgewerkt. Vanaf dat moment was de belangstelling van het War Office voor het "landschip" voorbij en werden verdere initiatieven, vreemd genoeg, overgelaten aan de Royal Naval Air Service (R.N.A.S.).

De R.N.A.S. raakte al meteen in het begin van de oorlog betrokken bij de ontwikkeling en het gebruik van gepantserde voertuigen. Handige monteurs hadden op een paar gewone personenauto's pantserplaten en machinegeweren gemonteerd zodat deze konden worden gebruikt voor de verdediging van de landingsbanen en de bases voor water-vliegtuigen bij Calais en Duinkerken. De voertuigen hadden maar een zeer beperkte gevechtswaarde, maar toonden wel het nut aan van pantserbescherming.

Bij het zoeken naar mogelijkheden om voor de R.N.A.S. een gepantserd rupsvoertuig te bouwen waarmee de mobiliteit van de pantserwagens-kadrons aan het Westelijk Front kon worden hersteld was het al snel duidelijk geworden dat alleen de Pedrail rupsbanden daarvoor beschikbaar waren. Deze waren ontwikkeld voor gebruik in het terrein van een klein, door paarden getrokken vrachtwagentje, dat gebouwd werd door Pedrail Transport Ltd. in Fulham, Londen.



ook een memorandum over dit onderwerp te sturen naar minister-president Asquith. Deze was al zeer kritisch over de apathische houding van het leger bij het oplossen van het probleem van het bestormen van vijandelijke loopgraven door middel van doeltreffend beschermde voertuigen. Een van de maatregelen welke hij nam was het instellen van een comité van "genieofficieren en andere deskundigen" dat als taak kreeg dit soort ideeën te onderzoeken.

Een direct resultaat van dit memorandum was dat Kitchener van Asquith opdracht kreeg een werkgroep in te stellen die de ideeën van Swinton en anderen moest onderzoeken. In deze werkgroep zaten o.a. de directeurs van fortificaties, artillerie en transport van het War Office. Op 17 februari 1915 waren ze aanwezig bij proeven met een Holt tractor welke een aanhanger door het terrein moest trekken. De aanhanger was verzwaard om het gewicht van manschap-

PEDRAIL LANDSHIP, 1915

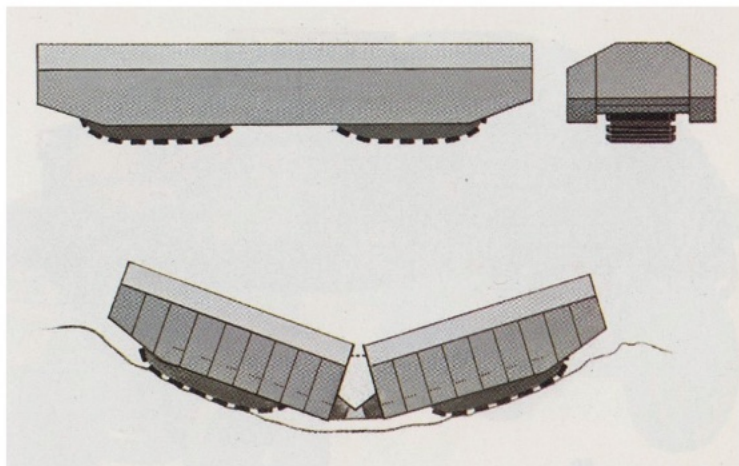
Het ontwerpen van een rups-landschip werd toevertrouwd aan Kolonel R.E.B. Crompton, een veteraan wiens transportervaringen terug gingen tot de Krim Oorlog. Hij had zich in zijn lange diensttijd ontwikkeld tot een expert op het gebied van mechanische aandrijving en het gebruik van elektriciteit. In de jaren rond 1865 had hij in India voor het wegtransport over grote afstanden door stoom aangedreven tractoren geïntroduceerd en tijdens de Boerenoorlog had hij een vrijwilligerseenheid met elektrotechnische specialisten gecommandeerd welke ook met stoommachines had geopereerd. Direct vanaf het begin van de oorlog had hij het War Office overspoeld met goedbedoelde adviezen. In februari 1915 had hij een plan voorgelegd van wat hij noemde zijn "loopgraaf verstrooi machine". Een reusachtige tractor met een speciaal dek waarop soldaten achter pantser konden worden meegenomen. De machine zou het niemandsland

Het Pedrail landschip met een lengte van 13 meter en ruim vier meter breed. Het reed op twee achter elkaar geplaatste pedrail rupsbanden.

oversteken tot bij de vijandelijke loopgraaf, waar de meegenomen troepen in actie zouden komen om de vijand uit te schakelen. Voordat Crompton op 1 maart 1915 lid werd van het Landship Committee was er al enig onderzoek gedaan door commodore Murray Sueter, Royal Navy, directeur van het Air Department van de Admiraliteit en hoofd van de Armoured Car Division van de Royal Naval Air Service. Hij had, op basis van zijn kennis van het ontwerp van onderzeeboten en de maten en gewichten van het pantser en de bewapening van de pantserwagens van de R.N.A.S., een ruwe schets gemaakt van een landschip van ongeveer 10 meter lang, een gewicht van ca. 24 ton en binnen de capaciteit van de meeste bruggen. Zijn ideeën werden in ordentelijke tekeningen uitgewerkt door Bramah J. Diplock, de directeur van Pedrail Transport en uitvinder van de hier al genoemde pedrailrupsbanden. Ze toonden een landschip met een lengte van 13 meter en ruim vier meter breed. Het reed op twee achter elkaar geplaatste pedrail rupsbanden. Een enkele rupsband was voor een voertuig met deze lengte niet aan de orde. De rupsbanden werden elk aangedreven door een er boven geplaatste 46 pk Rolls-Royce motor. Motor en rupsband waren resp. op en onder een draaibaar plateau gemonteerd, waardoor het voertuig een draaicirkel had van ongeveer 25 meter. De bestuurder stond op een verhoging midden op het voertuig. Zijn torentje stak een meter boven het voertuig uit. De bemanning bestond uit acht personen, als bewapening had het een 12 pponder kanon. Het totale gewicht was berekend op 25 ton, de bodemdruk was 865 gram per vierkante centimeter.

De tekeningen waren op 28 februari 1915 klaar en werden kort na zijn benoeming tot lid van het Landship Committee aan kolonel Crompton overhandigd. Hij keurde ze goed en presenteerde het ontwerp op 4 maart aan het Landship Committee. Vervolgens werd een model gebouwd dat op 20 maart aan Winston Churchill werd gedemonstreerd, tegelijk met een model van het concurrerende "big wheel landschip". Churchill besloot dat er 6 pedrail landschepen en 6 "big wheel" landschepen moesten worden gebouwd. Intussen was er ook verder nagedacht over het tactische gebruik van de landschepen en dat had geleid tot de beslissing dat ze ruimte moesten hebben voor 70 infanteristen (later teruggebracht tot 50), met hun bewapening en uitrusting. Het 12 pponder kanon was geschrapt.

De productie van de pedrail landschepen werd voortvarend ter hand genomen. Foden Ltd. werd de hoofdaannemer, Rolls-Royce kreeg de opdracht voor de motoren (twee per landschip). Dit waren de normale 40/50 pk Silver Ghost motoren welke compleet met koppeling en versnellingsbak werden geleverd op een verkort chassis. Dit maakte het inbouwen wat moeilijker, maar de R.N.A.S. wilde hoe dan ook deze motoren vanwege hun uitstekende prestaties in de pantserwagens. Gedurende de tijd dat productie van het

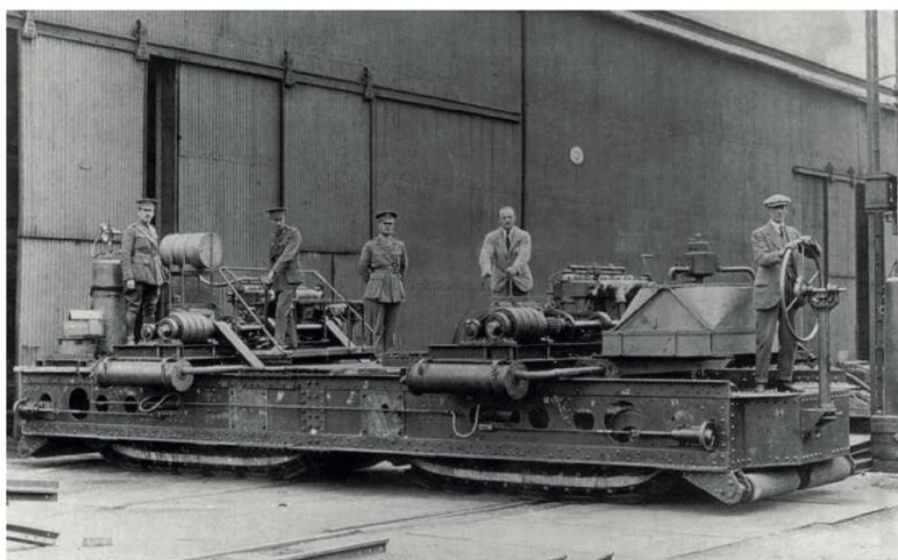
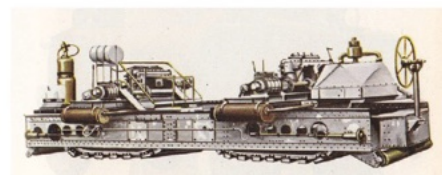


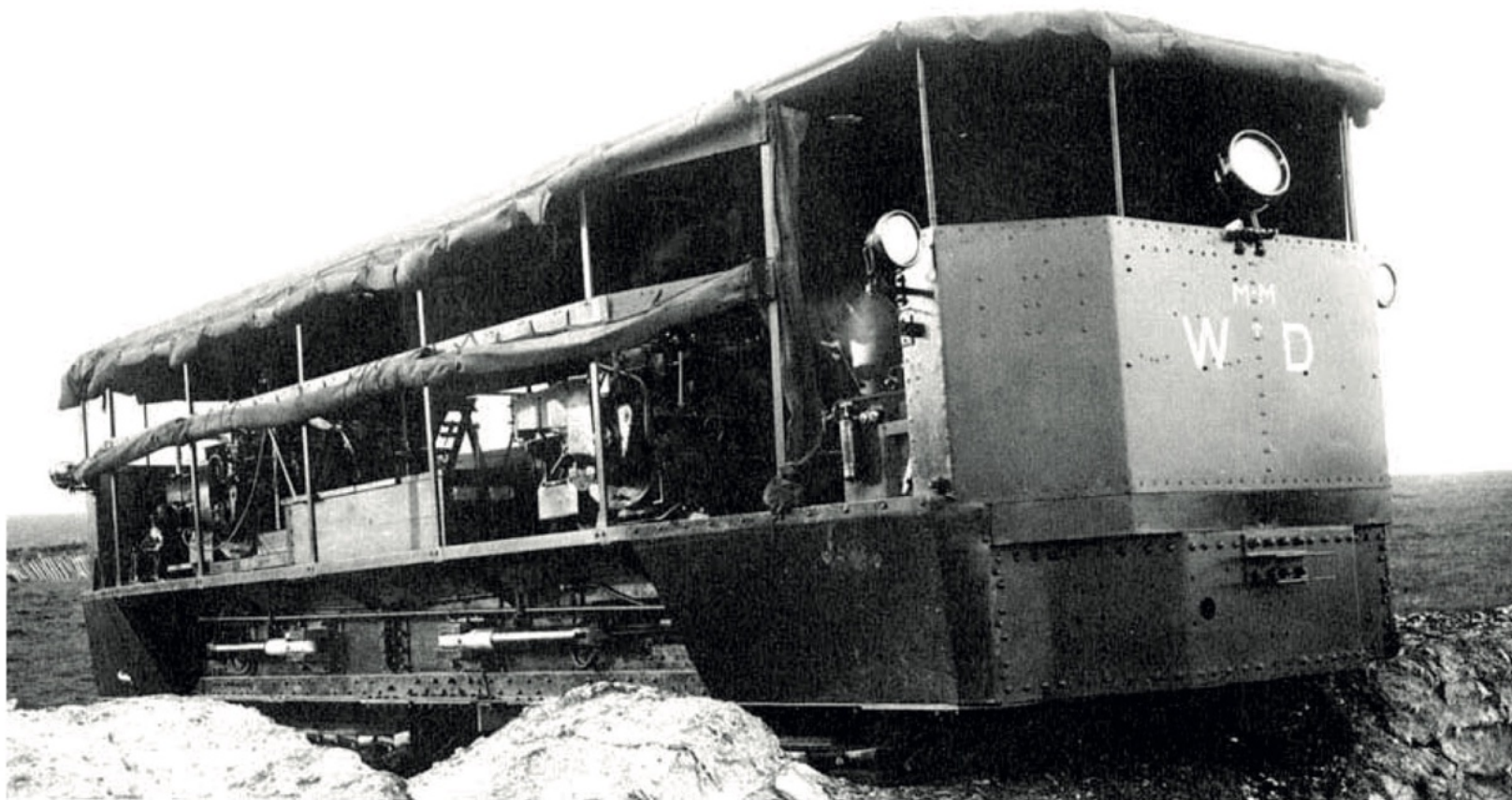
Het Pedrail Landship. Boven het oorspronkelijke ontwerp, daaronder het aangepaste, scharnierende ontwerp.

eerste landschip onderweg was, werd onderzoek gedaan naar middelen om prikkeldraad op te ruimen, voorzieningen om loopgraven te maken zodat het landschip zich zelf kon ingraven en apparaten waarmee granaten konden worden geworpen. Crompton vond het ook nodig zelf een paar dagen naar Frankrijk te gaan om daar te zien in welke omstandigheden de landschepen zouden worden ingezet. Na zijn terugkomst wijzigde hij het ontwerp van een star voertuig in een voertuig dat in het midden scharnierde zodat het ook uit de voeten kon op smalle weggetjes en in nauwe bochten. Hij ontwierp twee identieke helften, elk zeven meter lang en met een universele koppeling aan elkaar bevestigd. Hiermee werd de draaicirkel verkleind tot 14 meter. Ook wijzigde hij de zijpantsering zodanig dat deze in delen naar voren kon worden geopend waardoor de bemanning onder dekking prikkeldraad kon verwijderen. Deze aanpassingen kwamen overigens te laat om nog in het eerste voertuig te worden verwerkt.

Het was bekend dat de pedrail rupsbanden qua ontwerp en constructie verre van ideaal waren voor zware voertuigen en dat was voor Crompton de reden om zijn ontwerp nog verder aan te passen. In mei 1915 rustte hij zijn ontwerp uit met rupsbanden zoals die werden toegepast op de Amerikaanse

Bullock Creeping Grip Tractors en de Killen-Strait tractors. Er werd zelfs in de V.S. een set verlengde Bullock rupsbanden gekocht. De prestaties waren beter, maar het bleek dat de koppeling tussen de twee helften van het voertuig niet bestand was tegen de krachten welke er op werden uitgeoefend. Kolonel Crompton liet zich hierdoor niet uit het veld slaan. Toen het War Office begin juli van dat jaar besloot af te zien van de manschappen versie en in plaats daarvan een uitvoering met een of meer kanonnen, koos hij toch weer voor een scharnierende voertuig. De ideeën gingen uit van het oorspronkelijke concept van Sueter en Diplock, hoewel er nog niet was besloten of de bewapening zou bestaan uit 3-ponder kanonnen (of nog grotere) of "pom-pom" automatische wapens. De totale hoogte van drie meter van het eerste landschip, met twee kanontorens op elke helft werd teruggebracht tot 2,25 meter en later werd dit door toepassing van speciale Killen-Strait rupsbanden zelfs nog verder teruggebracht tot 1,80 meter. Ook het gewicht zakte van 28 tot naar 26 ton.





Het pedrail
landschip zoals
er uiteindelijk één
van is gebouwd

In juli waren de meeste Rolls-Royce motoren klaar en ook de bouw van de landschepen zelf vorderde. Maar toen kwam het verzoek van de Metropolitan Carriage, Wagon & Finance Co., welke in april het contract van Foden had overgenomen, om met deze werkzaamheden te mogen stoppen. Het ging inmiddels nog maar om één voertuig voor experimentele doeleinden. Ook werden Sueter en commandeur F.L.N. Boothby, zijn commandant van de pantserwagens, ongeduldig met kolonel Crompton. Zij hadden dringend een machine nodig waarmee de manschappen van de drie nieuwe eskadrons van de R.N.A.S. konden oefenen. Ook hadden ze het gevoel dat de scharnierende uitvoering van het landschip te gecompliceerd en te zwaar zou worden. Eustace Tennyson d'Eyncourt, voorzitter van het Landship Committee, was het met hen eens en gaf opdracht voor wat uiteindelijk een half scharnierend landschip met Bullock rupsbanden zou worden. Deze opdracht werd eind juli 1915 gegeven aan William Foster & Co, het bedrijf dat de opdracht voor het enige overgebleven oorspronkelijke landschip had overgenomen.

Er is uiteindelijk één pedrail landschip gebouwd (▲) en wel door Stothert & Pitt Ltd., gevestigd in Bath. Het gebruikte hiervoor de onderdelen welke al beschikbaar waren. Alleen de Rolls-Royce motoren moesten plaats maken voor twee 100 pk Aster motoren. Het uiteindelijke voertuig leek veel op het oorspronkelijke concept met het ongedeelde frame. Het werd afgebouwd voor het Trench Warfare Department van het Ministry of Munitions en het zou worden uitgerust met een vlammenwerper. Het uiteindelijke gewicht was ongeveer 32 ton en het bereikte bij proeven op Salisbury Plain een maximum snelheid van ruim 20 km/uur. Het is nooit ingezet en na de oorlog werd het gedumpt bij Bovington Camp. Daar stond het bekend als de "Porton Tractor" en omdat de historische waarde als een vroeg concept van de later zo succesvolle tanks niet werd herkend, werd het in 1923 gesloopt.

HET "BIG WHEEL LANDSHIP"

Begin februari 1915 had flight-commander T.G. Hetherington, de transportofficier van de R.N.A.S. bij Sueter een plan

ingediend voor een reusachtig "land slagschip" dat bestond uit een gepantserd platform met daarop drie torens met elk twee 4 inch kanonnen. Het platform rustte op drie wielen met een doorsnede van 40 voet (ca. 13 meter) welke werden aangedreven door elektromotoren. De stroom hiervoor werd opgewekt door een generator welke werd aangedreven door een 800 pk dieselmotor van een onderzeeboot. De twee voorste wielen waren ongeveer 4 meter breed, het derde wiel, het stuurwiel, was 1½ meter breed. De wielen waren zo groot omdat het gevaarte de breedste Duitse loopgraven (3 meter) moest kunnen oversteken. De pantsering zou 7½ cm. dik zijn, de hoogte 14 meter, lengte 30 meter en de breedte 24 meter. De bodemvrijheid moest maar liefst 5 meter worden, het gewicht zou ongeveer 300 ton worden. De maximum snelheid werd geraamd op 12 km/uur. Het voertuig vertoonde wel wat overeenkomsten met een soortgelijk fantasie "landschip" dat een rol speelde in een van de romans van H.G. Wells.

Op 15 februari 1915, twee dagen voor de beproevingen van de Holt tractor van het leger, kon Hetherington zijn plan voor een "land slagschip" toelichten aan Winston Churchill. Die was er zodanig van onder de indruk dat hij een paar dagen later een comité oprichtte, bekend onder de naam "Landship Committee", dat de praktische mogelijkheden van het plan moest onderzoeken. De voorzitter werd Eustace Tennyson d'Eyncourt, directeur marinescheepsbouw bij de Admiraliteit. Hetherington en verschillende andere transportdeskundigen en ingenieurs maakten deel uit van het comité. De eerste taak was het onderzoeken van de twee voorgestelde types "landschepen", het rupsvoertuig van Sueter en het "big-wheel" voertuig van Hetherington.

Op 26 maart 1915 gaf Winston Churchill op eigen initiatief goedkeuring voor de bouw van zes rupsvoertuigen en zes "big-wheel" landschepen. Van deze laatste waren wel uit prak-

Er is uiteindelijk één pedrail landschip gebouwd en wel door Stothert & Pitt Ltd.



Foster-Daimler tractor



tische overwegingen de afmetingen van de wielen teruggebracht tot een doorsnede van vijf meter. Het contract voor de "big wheel" machines ging naar het bedrijf Foster's in Lincoln, wiens commerciële Foster-Daimler tractoren al in Frankrijk door de artillerie van het Korps Mariniers werden gebruikt voor het trekken van de zware kanonnen. Verondersteld werd dat componenten van de tractoren ook konden worden gebruikt voor de "big-wheel" machines.

Luitenant Walter Wilson van de Royal Navy Volunteer Reserve was een kundig ingenieur die na een korte loopbaan bij de Royal Navy was begonnen met het ontwerpen van automobielen. Zijn Wilson-Pilcher uit 1902 werd geen succes, maar had wel een horizontale motor en een voorkeuze versnellingsbak met vier versnellingen. Begin 1915 was hij teruggekeerd bij de Royal Navy. Hij werd in

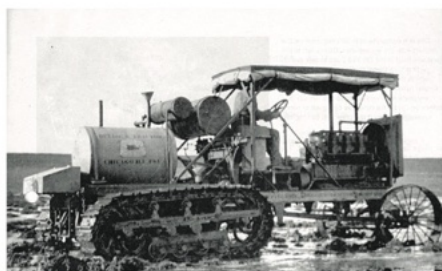
april naar Lincoln gestuurd waar hij kennis maakte William Tritton. Samen bestudeerden ze een houten model van de "big wheel machine" welke bij Foster's werd gebouwd en kwamen tot de conclusie dat dit niet zou werken. Door zijn hoogte zou het een uitstekend doelwit vormen voor de Duitse artillerie, door het hoge gewicht zouden de wielen in zachte grond wegzakken en als het op weg naar het front pech zou krijgen dan zou dat enorme verkeersopstoppen veroorzaken. Oplossingen voor deze problemen konden niet worden bedacht en dus werd eind mei besloten hiermee te stoppen.

RUPS BANDEN

Nadat het ontwerp van het Pedrail landschip ontwerp onpraktisch was bevonden en ook de "big wheel machine" was afge-

keurd moesten er nieuwe mogelijkheden worden gevonden voor een scharnierend chassis waarmee beter kon worden gemanoeuvreed. Met goedvinden van commodore Sueter stuurde kolonel Crompton een van zijn medewerkers, luitenant George Field, een officier van de R.N.A.S. naar de V.S. om daar verschillende rupsbanden te onderzoeken. Ondertussen werd er ook gekeken naar wat er al in Engeland beschikbaar was. Bijvoorbeeld de Killen-Strait tractor, een kleine landbouwtractor. Deze reed op drie rupsbanden, een voor en twee achter. Ook was er de Bullock Creeping Grip Tractor, afkomstig uit Chicago. Op 27 april bestudeerde Crompton de Killen-Strait en de volgende dag, samen met Hetherington en Wilson, de Bullock tractor. De keuze viel op de Bullock (▼) omdat de rupsbanden daarvan het meest geschikt werden geacht voor toepassing op het nieuwe landschap. De Admiraliteit werd verzocht twee van deze machines uit Amerika te laten komen. Deze arriveerden op 14 juni. De eerste proeven waren weinig hoopgevend. De kolonel had ze door middel van een flexibele koppeling aan elkaar bevestigd, maar het bleek onmogelijk te zijn de twee machines met succes loopgraven en granaattrekkers te laten oversteken. Op de foto onderaan de pagina is dit duidelijk te zien. De rupsbanden waren daarvoor te kort en dus kreeg luitenant Field, die nog steeds in Amerika was, opdracht twee verlengde Bullock rupsbanden te kopen.

Ondertussen waren ook de proeven met de Killen-Strait tractor doorgedaan. Op 30 juni



De Bullock "Creeping Grip" tractor.

Twee Bullocks vormen samen een scharnierend testvoertuig.



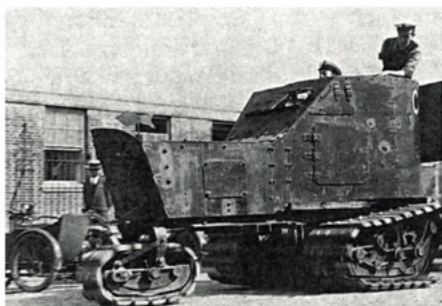


De "Number 1 Lincoln Machine" in aanbouw.

De constructie was feitelijk te licht. Er moest echter een resultaat worden getoond.



Demonstratie van de Killen-Strait tractor over bielzen en door prikkeldraad.



De Killen-Strait tractor in zijn gepantserde versie.

De "Number 1 Lincoln Machine" in het veld.



1915 was er een speciale demonstratie georganiseerd welke door o.a. Winston Churchill en minister-president Lloyd George werd bijgewoond. Er waren van spoorbiels en oud ijzer verschillende hindernissen gemaakt welke één voor één door de Killen-Strait werden overwonnen en als klap op de vuurpijl maakte de tractor met behulp van een paar grote draadsnijders ook korte metten met een pittige prikkeldraadversperring. Hoewel indrukwekkend, gaf deze demonstratie geen inzicht in de vorderingen welke al dan niet waren gemaakt met het ontwerpen van het zo hoog nodige "landschip". Dit was een grote ergernis voor de nieuwe secretaris van het Landship Committee, Albert Stern. Hij was een doortastend man die zich weinig aantrok van de militaire protocollen of gevoeligheden. Hij begreep al snel dat alle ontwerpen van kolonel Crompton niet tot het gewenste resultaat zouden leiden. Hij onthief hem dus van zijn taak en droeg het project op 22 juli over aan William Tritton, met de opdracht zo snel mogelijk, met gebruikmaking van de Bullock rupsbanden en een Daimler motor, een werkend prototype te leveren.

Begin augustus arriveerden de verlengde Bullock rupsbanden en ook hiervan twijfelden Tritton en Wilson of ze bruikbaar zouden zijn. De constructie was feitelijk te licht. Er moest echter een resultaat worden getoond en na een maand hard werken (►) was op 10 september 1915 het prototype, dat de naam "Number 1 Lincoln Machine" had gekregen, gereed om te worden beproefd. Het voertuig zag er vreemd uit. Het had een doosvormige romp van aan elkaar geklonken stalen platen, met aan de zijkanten de rupsbanden en aan de achterkant een scharnierende installatie met twee grote wielen. Deze waren bedoeld als contragewicht bij het oversteken van een loopgraaf en als hulp bij het sturen, op dezelfde manier als het roer van een schip. Bovenop was een dummy toren geplaatst. In de romp

stond een Daimler zes cilinder motor, een versnellingsbak met twee versnellingen en het differentieel van een Foster-Daimler tractor. Dit dreef door middel van een ketting- en tandwielconstructie de rupsbanden aan. Het sturen gebeurde, behalve door middel van de staartwielen, met behulp van een rem op elk van de aandrijfassen. Er waren voor het rijden dus twee bemanningsleden nodig. Een voor het bedienen van de motor en een voor het bedienen van de remmen. De overige bemanningsleden bemanden het kanon en eventuele machiegeweren.

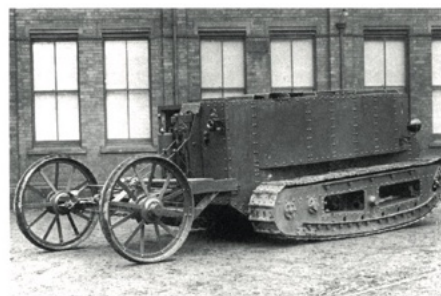
Bij de eerste ritten kwam de machine meteen in de problemen. De rupsbanden bleken niet geschikt te zijn voor een voertuig van deze afmetingen. Ze waren te smal, hadden te weinig grip en hadden de neiging om scheef te lopen. Dat moest worden verbeterd en dus gingen Tritton en Wilson aan het werk. Na een aantal experimenten produceerden ze een compleet nieuwe rupsband met een vernieuwd frame, rollers en schakels met geleidenokken om ze binnen het frame te houden. Aan een stalen plaat van ongeveer 25 bij 50 cm werden gegoten stalen verbindingstukken vastgeklonken welke door middel van pennen aan elkaar werden verbonden. Om de openingen tussen de schakels te beschermen kreeg elke



stalen plaat een overhangende lip, welke op zachte grond tevens enige grip leverde. Op 30 november stond de Lincoln machine op zijn nieuwe rupsbanden en konden de beproevingen worden hervat. Deze nieuwe en eenvoudiger vorm van rupsband en ophan-



"Little Willie", met de nieuwe rupsbanden en het bijbehorende frame.



ging werd de standaard voor alle Britse tanks welke tijdens WO1 zouden worden gebouwd. In december 1915 werd het voertuig met deze nieuwe rupsbanden herbouwd en in zijn nieuwe vorm werd het "Little Willie" genoemd. Het was echter al verouderd voordat het helemaal klaar was.



Toen de machine in september met de beproevingen bezig was had Wilson al het briljante idee uitgewerkt dat zou leiden tot de tank zoals die uiteindelijk in productie zou worden genomen. Een belangrijk nadeel van de "Number 1 Lincoln Machine" was zijn instabiliteit, waardoor hij over de kop dreigde te gaan bij het beklimmen van een borstwering of andere verhoging welke hoger was dan 75 cm. De standaard Duitse borstwering was 1,25 meter hoog en de "big wheel" machine was zorgvuldig berekend op overschrijden van borstweringen van deze hoogte. Wilson bedacht een nieuwe vorm voor het voertuig waarbij de hoogte hetzelfde bleef, maar de rupsbanden langs de hele romp draaiden en wel op zo'n manier dat de voorkant dezelfde schuine hoek had als de ronding van een wiel met een doorsnede van 18 meter. Het voordeel van het "big wheel" idee werd op deze manier geïntegreerd met de compacte vormen van het "landschip" met rupsbanden. Een houten model van het idee werd aan het Landschap Committee getoond toen dit in september de beproevingen van de "No 1 Lincoln Machine" bijwoonde. De voordelen van het nieuwe ontwerp waren duidelijk, vooral ook omdat ze voldeden aan de nieuwe wensen van het leger, te weten een overschrijdingsvermogen van 2½ meter. Om de hoogte beperkt te houden, en daarmee ook het zwaartepunt te verlagen, had het aangepaste model geen toren, maar was de bewapening verplaatst naar een gepantserde uitbouw in de zijkanten van de romp.



Het concept van de tank was klaar. Nu nog het bouwen en leren hoe er mee om te gaan.

▲ "Mother" (moeder alle tanks) wordt getest in Hattfield, Engeland, Januari 1916. Eigenlijk zien we hier in basis een "Little Willie" romp geklemd tussen de twee grote rupsbanden. Om geen wapens op het hoge dak te hebben, werden twee "huisjes" aan de zijkanten aangebracht met twee kanonnen (Male) of vier machinegeweren (Female).

BRONNEN

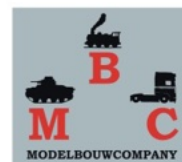
- Landships, British Tanks in the First World War, David Fletcher
- The British Tanks 1915 – '19, David Fletcher
- Little Willie, Supply Line april/may 2010, David Fletcher
- Tanks and other Armoured Fighting Vehicles 1900-1918, B.T. White
- Tanks Marks I to IV, AFV Profile Publications
- The Box that Rigby Drew, Dick Harley, MAFVA Tankette
- British Tanks of the Great War, David Fletcher & Dick Harley, MAFVA Tankette

Een "Little Willie", op zijn draaischijf in Bovington Tank Museum, Engeland. Helaas zonder zijn "Big Wheel".



De Modelbouw Specialist

• Treinen • Scenery • Modelbouw



Onze Merken:

Märklin
ROCO
TRIX
Brawa
Rivarossi
Albion Alloys
Evergreen
Heki
Busch
ICM
Academy
Airfix
Italeri
Tamiya
Masterbox
Hobbyboss
Trumpeter
Hasegawa
Vallejo
MIG
Humbrol
AK Interactive
Proxon

En nog veel meer...

Modelbouw Company
De Hertog 10
1831EK Koedijk

T: 072- 582 55 62

Onze openings tijden:

Woensdag	10.00 tot 17.00
Donderdag	10.00 tot 17.00
Vrijdag	10.00 tot 18.00
Zaterdag	10.00 tot 17.00

volg ons op



WWW.MODELBOUWCOMPANY.NL

ModelBouwCompany



Re-enactment van de gevechten rond Manhay en Grandmenil

Een weekend in de Ardennen



In het weekend van 15, 16 en 17 december werd ter nagedachtenis aan de slag om de Ardennen (december 1944-januari 1945) in en om Manhay en Grandmenil het "Battle of the Bulge event december 2017" gehouden. Zo'n 200 re-enactors namen er aan deel en ruim 100 voertuigen (waaronder jeeps, trucks en tanks) reden door de straten van Manhay, Grandmenil en omliggende dorpen. Er werden maar liefst drie veldslagen nagespeeld. Ook was er een militariabeurs en waren er diverse kampementen.

In Manhay is een belangrijk kruispunt dat op 24 december 1944 het doel was van de 2de SS Panzer Division. Deze trok vanuit de richting Odeigne op naar Manhay. Een onderdeel van het 1130ste Regiment trachtte het iets zuidelijk gelegen Freyneux binnen te trekken via de noordzijde maar werd door zich zwaar verdedigende Amerikanen teruggedreven. Een andere groep probeerde het via het nabij gelegen Lamormenil, maar ook die kwam onder hevig Amerikaans vuur en faalde daardoor.

Vroeg in de ochtend van de 25ste december vielen de Duitse troepen opnieuw aan. In de nacht van de 24ste op de 25ste december hadden ze rond Manhay onder een kraakheldere hemel overnacht om vervolgens op kerstochtend in de aanval te gaan. Aan de kop van de Duitse colonne reed een zogenaamde "Judas Geit" (♂), een Duitse tank vermomd als Sherman tank. Deze moest de Amerikanen even in verwarring brengen. Dat lukte in enkele gevallen zeer dramatisch. Onderdelen van de 7th Armored lieten de Duitsers te dicht naderen, waarop deze in een rap tempo verschillende Amerikaanse Shermans



wisten uit te schakelen.

De Amerikanen trokken zich snel terug naar het noorden en Manhay viel in Duitse handen. Overal in de omgeving reden Amerikaanse tanks rond, zoekend naar een uitbraak naar het noorden. En overal doken Duitse troepen op die verschillende leidende tanks uitschakelden waardoor de wegen verstopt raakten. Commandanten van de terugtrekkende Amerikanen gaven opdracht de achterop komende tanks te verlaten en te voet naar eigen linies te trekken.

Maar hulp was onderweg vanaf La Gleize, in de vorm van CCB van de 30th Division. Task Force McGeorge arriveerde die middag ten westen van Grandmenil. Terwijl deze zich gereed maakte voor een aanval kwamen opeens elf P-38 Lightning jachtbommenwerpers van het 430 Squadron naar beneden gedoken. Task Force McGeorge werd per abuis voor Duitse troepen aangezien en in het volgende bombardement werden van het CCB 39 mannen gedood door eigen bommen. Toch zette men om 20.00 uur die avond de aanval op Grandmenil door. De Duitse verdedigers dreven de Amerikanen weer terug, maar de Duitsers werden hier toch in hun opmars vertraagd en dat zou beslissend zijn voor de hele verdere operatie naar de Maas. Ieder keer als het 3d Panzer Grenadier ten zuiden en ten westen van Grandmenil een aanval inzette om uit te breken werden ze genadeloos bestookt door de Amerikaanse jachtbommenwerpers en de artillerie.

Ook de gevechten rond het kruispunt van Manhay gingen op en neer. Ondanks dat Grandmenil en Manhay op 26 december in handen waren van de 2de SS Panzer Division bleek de slagkracht ver-

dwenen. Aanvoer van verse troepen werd enorm vertraagd door de overvolle wegen en de constante dreiging vanuit de lucht. De 4de Panzer Grenadier trachtte vanuit de bossen ten oosten van Manhay een uitbraak te forceren, maar werd door troepen van de 82nd Airborne Division terug geslagen. Ook een omcirkeling van het dorp faalde vanwege één Sherman tank die de opmars stuitte! General Ridgeway stuurde een verse eenheid, de 3rd Battalion, 517th PIR van de 82nd naar Manhay. In de morgen van de 27ste december viel deze om 04.00 uur het stadje binnen. Ten koste van 10 doden en 14 gewonden werden de Duitsers uit Manhay gejaagd. Ondanks de dunne verdediging en langgerektheid van het front dat de 82nd bestreek (het was één Amerikaanse divisie tegen drie Duitse divisies) konden de Duitsers er niet door heen breken.

BRON

"ARDENNENOFFENSIEF, Langs de frontlinie van Bastogne naar Vielsalm" Opgesteld door Pieter Jutte (https://www.villa-katara.com/main/sites/default/files/default_files/pdf_documenten/Langs%20de%20frontlinie.pdf)

Tijdens het herdenkingsweekend was ook het Bastogne Barracks Museum geopend. Dit is gevestigd in een oorspronkelijke Belgische kazerne, gebouwd in de jaren dertig. Tijdens WO2 waren er verschillende Duitse eenheden gelegerd en tijdens de Slag om Bastogne had generaal McAuliffe er zijn hoofdkwartier. Het beroemde "Nuts" antwoord kwam hiervandaan. Na de oorlog werd het weer door het Belgische leger in gebruik genomen, dat er in 2010 een museum van maakte. Behalve dat er voertuigen en overige militaria worden tentoongesteld worden er ook voertuigen gerestaureerd. De openingstijden zijn beperkt, zie hiervoor de website van het museum: www.bastogne-barracks.be

◀ Wibrin. Hier staat een halve Sherman tank. De achtergrond van de tank is in nevelen gehuld. De loop van het kanon is duidelijk door een granaat opgeblazen. Toch lijkt de Sherman uitgeschakeld te zijn door granaatinslagen aan de voorzijde. Is de tank verlaten door de bemanning (die zelf het kanon hebben opgeblazen?), waarna Duitsers er voor de zekerheid enkele granaten in hebben gejaagd? Wat wel met zekerheid is vastgesteld is dat, onder leiding van de plaatselijke pastoor, de bevolking in 1950 de tank uit handen van de sloper heeft gered. Die was al druk doende hem met snijbranders tot oud staal te reduceren.

Marinus Buiten bezocht het "Slag om de Ardennen" evenement en het Bastogne-Barracks Museum. Ook verschillende monumenten/tanks in de omgeving werden bekeken. En uiteraard maakte hij de nodige foto's. Waarvoor onze dank!





**TWENOT LEDEN
7,5% KORTING**

AUB: voordat u bestelt eerst een account aanmaken en dan accountnummer doorgeven op: support@modellbau-koenig.de

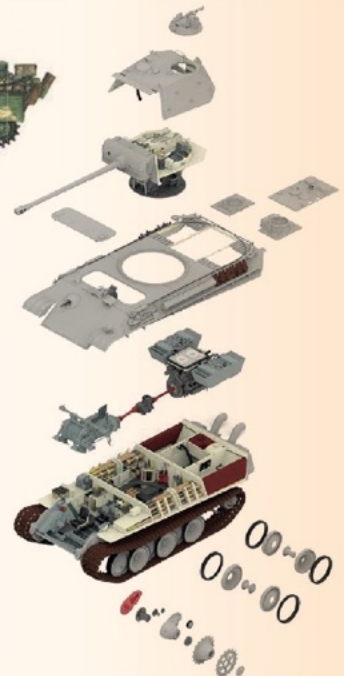
VIER NIEUWE PANTHERS!



RF35A012 Panther Ausf.G
Late en vroege versie in één kit,
met volledig interieur
eind Maart verkrijgbaar

RMF
Rye Field Model

PRE-
ORDER
ARTIKEL

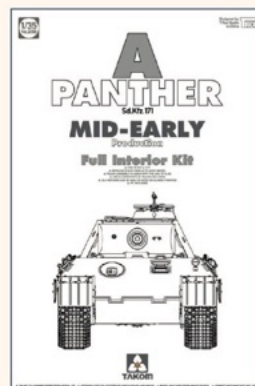


PRE-
ORDER
ARTIKEL

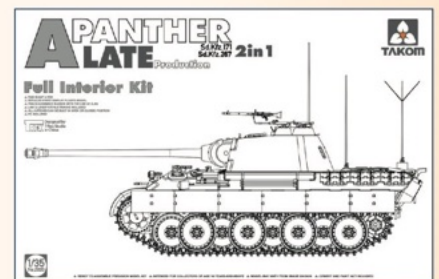


TAK2097

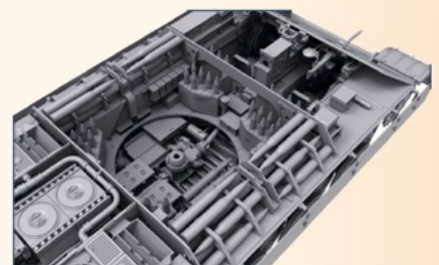
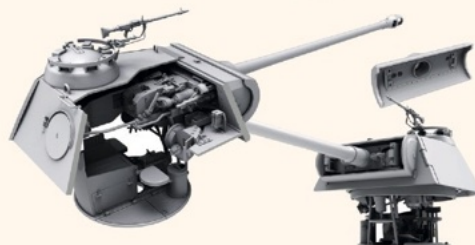
Drie keer Panther Ausf.A
Late, midden en vroege versie met
volledig interieur
eind Maart verkrijgbaar



TAK2098



TAK2099



WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE



GRATIS VERZENDING

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



Site in:

PayPal

MasterCard

VISA

