

DE TANK

nr. 252
juli 2018



IN DIT NUMMER

P.28



EEN KUBUS IN DE OPSTAND

P.16



M76 OTTER

P.10



ON TRACK NAAR ENGELAND EN BATTERIE TODT

Voorzitter
Arno Cornelissen, [REDACTED]
Vice-voorzitter
vacant
Secretaris
Richard Cramer, [REDACTED]
Penningmeester
Kees Blijleven, [REDACTED]
Lid
Bas Slaats, [REDACTED]
Rob Swart

Noord-West
Steven Huiskes, [REDACTED]
Noord-Oost
André Jonker, [REDACTED]
Midden
Peter Vierhout, [REDACTED]
Zuid-West
Johan Bijl, [REDACTED]
Zuid-Oost
Eric de Vetter, [REDACTED]

Kees Blijleven
[REDACTED]

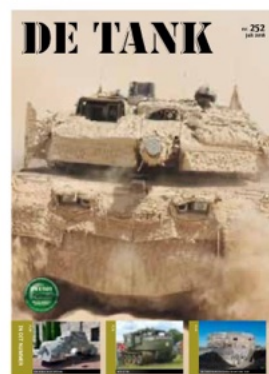
Jan van Veen
[REDACTED]

Arno Cornelissen
[REDACTED]

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

INHOUD

3. Van de voorzitter
5. Verenigingsnieuws
6. Majoor Allison Tatham-Warter
Rob Linssen schreef het verhaal, bouwde en schilderde dit iconische figuur. Een eerbetoon aan hem en aan de schrijver.
9. Resultatenrekening 2017
10. De Kubus
Het verhaal, hoe een Amerikaanse vrachtwagen een belangrijke rol speelde in de Poolse opstand van 1944.
14. On Track, with the boys on tour...
Een verslag van een bezoek aan de modelbeurs 'On Track' van de MAFVA en Batterie Todt op de weg naar huis.
18. Aanvulling De Tank 251
Een kleine aanvulling op het artikel over de M7 light/medium tank.
20. M76 Multi Purpose Amphibious Vehicle
De geschiedenis en gebruik van dit exentrieke en zeldzame voertuig.
28. TWENOT bezocht de Duitse voorjaarsshows
Twee beurzen met een TWENOT-stand in Lemgo en de Euro Model Expo in Lingen.



OMSLAG FOTO

Een Britse Challenger 2 raast door de woestijn recht op de camera af. Hij is geheel bekleed met Baracuda camouflage waardoor hij bijna onzichtbaar is voor thermisch infrarood en radiosignalen.
foto: internet

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.

CONTRIBUTIE

Per kalenderjaar: t/m 18 jr € 12,50; >18 jr € 16,-; buitenland € 52,50
Betaling per bank: 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL71 INGB 0003026112 BIC: INGBNL2A)

VAN DE VOORZITTER

AGENDA

10 juni	Cool tanks fot the Cold War, Gun Fire Museum, Brasschaat (B)
24 t/m 28 juli	War & Peace Revival, Paddock Wood, Kent (GB)
9 september	KMK Scaleworld, Mol (B)
22 september	TWENOT bijeenkomst, Breda
20 en 21 oktober	Scale Model Challenge, Veldhoven
24 november	IPMS ESM, Houten

Op zondag 10 juni organiseert het War History Institute site Gunfire in Brasschaat een boeiend evenement om de geschiedenis van de Belgische troepen in Duitsland in de verf te zetten. Verwacht je aan de voertuigen die toen dienst deden, maar ook vele andere items, foto's, video's, verhalen,... De vrijwilligers van de VZW Tank Museum zijn de hele dag aanwezig om de zaken in goede banen te leiden, maar ook om vragen te beantwoorden en verhalen te delen.

DE GEGEVENS:

- Datum: Zondag 10 juni 2018 van 10u tot 18u
- Locatie: Gunfire Museum, Licht Vliegwezenlaan 3, 2930 Brasschaat (vlak naast het vliegveld van Brasschaat, oudste vliegveld van België!)
- Ruime parking voorzien
- Catering is aanwezig

LINKS:

- Het kamp van Brasschaat: <http://www.het-kamp-van-brasschaat.be/>
- Gunfire Museum op FB: <http://www.facebook.com/GunfireMuseum/>
- Gunfire Museum Support Group op FB: <https://www.facebook.com/groups/962217437124238/>

NIEUWE LEDEN

F. BOOTS, *Lelystad*
H. HAGHUIS, *Enschede*
R. STAPEL, *Hilversum*
IJ. Van WIJNGAARDEN, *Spijk*

Net als vorig jaar is het de wens en de ambitie van het Gunfire Museum ook een modelbouwluik aan dit evenement te koppelen. De bedoeling is bezoekers van het evenement te laten kennismaken met modelbouw en modelbouwers te laten kennismaken met het museum. Het bijzondere aan dit concept is dat de modelbouwers midden tussen de voertuigen en de activiteiten zitten, naar analogie met evenementen in het pantsermuseum van Saumur en Munster.

VERENIGINGSNIEUWS

Eind april ontvingen we het trieste bericht dat Rob Linssen op de 21 april was overleden. Rob werd in januari 2004 lid van TWENOT. Van 2010 t/m 2016 was hij bestuurslid en in die hoedanigheid hield hij zich, samen met Johan Bijl, met name bezig met de organisatie van de modelbouwwedstrijden tijdens onze bijeenkomsten. Begin 2017 bleek hij kanker te hebben en aan die ziekte is hij helaas overleden.

Rob was een plezierige collega in het bestuur en het was altijd prettig als we elkaar tijdens een bijeenkomst ontmoetten en gezellig bijkletsen over onze gezamenlijke interesse, de modelbouw. Bij Rob was dat met name het maken en beschilderen van figuren, waarin hij heel goed was. Hij heeft met zijn figuren ook enkele keren een bijdrage geleverd aan DE TANK. De eerste keer was dat bij het jubileumnummer 200 en daarna nog een keer bij nummer 209. Het leek ons gepast dat artikel als een eerbetoon aan Rob in dit nummer

van DE TANK nog een keer te herhalen. U vindt het stuk op pagina 6.

Wij wensen zijn echtgenote, kinderen en kleinkinderen veel sterkte toe in deze moeilijke periode.

Op 14 april j.l. kwam het bestuur voor de eerste keer in de nieuwe samenstelling bij elkaar. De agenda bevatte negen punten, waaronder financiën, taakverdeling, planning 2018 maar ook op langere termijn, evaluatie Overloon en beurzen.

De financiële positie van de TWENOT is gezond. Op pagina 9 van dit nummer staan de jaarcijfers. U kunt daar zien dat 2017 met een positief saldo werd afgesloten en dat het vermogen zodanig is dat we ons geen zorgen hoeven te maken. Het ledenaantal is weer terug op het niveau van voor de crisis. Het precieze aantal leden op dit moment (begin mei) is 797, verwacht

mag worden dat dat aantal in de rest van het jaar nog wel zal stijgen.

Er is redelijk lang gesproken over de taakverdeling. Het resultaat was dat Arno Cornelissen onze nieuwe voorzitter wordt, Richard Cramer wordt secretaris, Bas Slaats en Rob Swart gaan zich vooral bezig houden met verenigingsactiviteiten, planning lange termijn, etc. Ondergetekende blijft penningmeester en redacteur van DE TANK.

En daarnaast is er uitgebreid gesproken over de gang van zaken binnen de vereniging, in het recente verleden maar natuurlijk ook over de mogelijkheden voor de toekomst. Dit jaar is er nog één TWENOT bijeenkomst, te weten op 22 september in Breda. In 2019

is er geen bijeenkomst in Overloon. Het museum is dan aan het reorganiseren en heeft dan helaas geen mogelijkheden om ons te accommoderen. We zijn dus op zoek naar een andere locatie waar we onze "grote bijeenkomst" kunnen houden. Over de verdere invulling van 2019 is op dit moment nog niets concreets te melden.

Voor wat betreft artikelen voor DE TANK kan ik gelukkig melden dat ik een aantal positieve reacties heb gekregen. Goed voor de variatie in en de continuïteit van DE TANK. Maar, er kan nog meer bij. Vooral zouden we graag artikelen krijgen over Duitse voertuigen en verslagen over het bouwen van een model.

Kees Blijleven

BIJNA ZOMER

Dames en heren. Op het moment dat ik dit schrijft lijkt het buiten weer wat warmer te worden. Jullie weten hoe dat tegenwoordig gaat in dit land. Zo worden we eind maart al getraakteerd op dagen van soms ver boven de 20 graden, maar tegen begin mei wordt het altijd weer kouder en hebben we nog een paar keer nachtvorst. Dit waarschijnlijk puur om iedereen scherp en bij de les te houden.

Het warme weer is niet altijd bevorderlijk voor de modelbouw, ook niet voor de opkomst bij modelbouwbijsamkomsten. Want mensen willen opeens buiten dingen gaan doen. Zo schijnt het op 14 april bij de regiobijsamkomst in Ureterp weer behoorlijk rustig geweest te zijn, want 25 graden buiten. Ik zeg schijnt, want ik was er zelf ook niet bij aanwezig. Ik had verplichtingen uit hoofde van mijn andere hobby. Ik stond namelijk op een whiskyfestival. Dat is eigenlijk hetzelfde als een modelbouwbijsamkomst, maar dan compleet anders.

Ach, doorgaans zijn er in de zomerperiode minder grote modelbouwbijsamkomsten en meer buitenbijsamkomsten. De EME bijsamkomst in Lingen van eind maart was eigenlijk zo'n beetje de enige die voor ons noorderlingen tenminste bereikbaar is. De kalender lijkt vrij leeg te zijn, maar niet het er op dat de

bijsamkomst op oktober in Drachten ook van een aardig kaliber zal worden, maar goed, op dat moment zal de zomer al weer achter ons liggen.

Gelukkig hebben we ondertussen natuurlijk wel gewoon de bouwavonden in Groningen en Boelenslaan. Natuurlijk blijven nieuwe bezoekers altijd welkom op de 1e en 2e woensdag van de maand. Maar we hadden op 2 mei in Groningen toch bijna een probleem met de ruimte. Er kwamen opeens 3 nieuwe gasten opdagen om even te kijken en de sfeer te proeven. Zo vol hadden we het in jaren niet gehad. Als de nieuwe gasten allemaal besluiten lid te worden van de TWENOT en zich vervolgens ook aansluiten bij onze bouwgroep dan kunnen we misschien wel weer terug van de kelder naar de kapel. Natuurlijk gaat het bij de TWENOT niet alleen om modelbouw, maar ook om de voertuigen aan sich. Op het moment van verschijning van deze tank zal de Militrack bijsamkomst in Overloon al plaats hebben gevonden. Zeer waarschijnlijk kijken we dan ook terug op de drukste editie ooit, waar we massaal hebben mogen staan kijken naar een rijdende Tiger 2 en enkele gelukkigen zullen er zelfs een stuk op hebben mogen zitten tijdens het rijden.

Dat het in het leven niet alleen om modelbouw draait werd de afgelopen tijd opnieuw pijnlijk duidelijk. Opnieuw ontviel onze club

in de persoon van Rob Linssen een graag en vaak gezien clublid en een heel fijn mens. Wat met het verdriet overblijft zijn vaak de herinneringen. En ieder van ons zal voor zichzelf een of meerdere fijne herinneringen aan Rob hebben. Mijn beste herinnering aan Rob is een nog tamelijk recente. Zoals (bijna) iedereen wel weet heeft Rob jaren aan de wedstrijd/inschrijftafel bij de TWENOT bijsamkomsten gezeten. Zo ook tijdens de legendarische bijsamkomst ter gelegenheid van ons 40 jarig bestaan, nu alweer twee jaar geleden. De vrijdag voor het evenement begon werd alles opgebouwd en toen ik met een 25-tal modellen binnenkwam die ik allemaal in de wedstrijd wilde inzetten was Rob hoogst verbaasd en zeker niet geamuseerd. De verbazing op zijn gezicht was bijna onvergetelijk. Voorafgaand aan deze bijsamkomst had de voorzitter (de heer JWS, toen nog te Leeuwarden) opgeroepen om zo veel mogelijk modellen in de wedstrijd te zetten, dit als reactie op het teruglopende aantal deelnemers tijdens de voorgaande wedstrijden. Vooral tijdens de bijsamkomsten van Bouwgroep Friesland had hij goed missie/zendingswerk verricht. Eric en Geert zouden vervolgens ook nog komen met enkele tientallen modellen. En daarnaast hadden zo'n beetje alle noorderlingen modellen voor de wedstrijd bij zich, ook mensen die nagenoeg nooit aan de wedstrijd meedoen. Hoe het ook zei, het aantal deelnemende modellen aan die wedstrijd was het hoogste

ooit voor een TWENOT wedstrijd. Maar goed, ook hierbij geldt, de herinnering blijft.

Natuurlijk zullen de bouwavonden en ook de regiobijeenkomsten in het noorden ook tijdens de zomer gewoon doorgaan. Voor

exacte data en locaties verwijs ik jullie naar het forum. Ondertussen wens ik natuurlijk iedereen een fijne vakantie en mocht je in een ver buitenland zijn, pak dan even een plaatselijk museum mee, maak wat foto's (als dat ter plaatse mag) en schrijf er even

een verslagje van, want DE TANK kan wel wat extra kopij gebruiken.

André Jonker



REGIO ZUID-WEST

Zoals bij menig al bekend is op 25 april Rob Linssen overleden. Rob was een regelmatige bezoeker van onze bouwmiddagen en ook drijvende kracht bij de bouwgroep sinds dat we bijeen kwamen op Katendrecht. Zijn grote passie was uiteraard het figuur schilderen. Menig keer stonden we versteld van zijn kunsten en altijd welkome tips. Toen hij een figuurschilderessie gaf op een bouwmiddag van

ZHZ was de aanloop heel hoog. Naast figuren verraste Rob ook vaak met totaal andere vormen van modelbouw zoals een aantal grote oorlogsschepen uit de Tweede Wereldoorlog, die met dezelfde passie en oog voor detail werden gebouwd. Rob was een geweldig persoon en we zullen hem vreselijk missen.. Voor de rest is er bij de bouwgroep weinig te melden. Op 9 juni hebben we de laatste bouwmiddag voor de "zomerstop". De eerst volgende bouwmiddag is dan op 25 augustus.

Met groet,
Marc Koppelman

NIEUWE REGIOCOÖRDINATOR

Hierbij een korte introductie van de nieuwe regiocoördinator in het zonnige Zuiden. Toen Bas Slaats mij vroeg zijn taken over te nemen hoefde ik daar niet lang over na te denken. Het belang van een goed functionerende vereniging is helder en daar dient iedereen een steentje aan bij te dragen.

Allereerst wil ik Bas bedanken voor zijn inzet van de afgelopen jaren. Dan iets over mezelf. Ik ben 54 jaar, getrouwd en heb 2 kinderen van 23 & 25. Ooit bestuursrecht gestudeerd aan de Universiteit in Tilburg. In het dagelijks leven ben ik verantwoordelijk voor de verkoop van door het Rijk overtollig gesteld vastgoed in de drie zuidelijke provincies van ons land. Zo hebben wij de afgelopen jaren onder andere veel militair vastgoed

(kazernes, oefenterreinen, bunkers, monumenten) op de markt gezet.

Na vele jaren van inactiviteit m.b.t. modelbouw (zo tussen mijn 20ste en 48ste) heb ik, zoals zo velen, de draad weer eens opgepakt. Totaal verrast door het ruime aanbod van modelbouwmerken en aanverwante artikelen. Ik stam dus het tijdperk van Airfix, Tamiya en Humbrol.

Via NAC-vriend Jack Fokkema ben ik Bouwgroep Breda binnengerold en daar weer helemaal enthousiast geworden. Inmiddels sta ik door een fijne werk- cq bouwkamer op de zolderverdieping van ons huis in Teteringen, weer helemaal gesteld en stapelen de dozen zich vrolijk op (zoals bij zo velen van ons). Ik ga, zowel in binnen- als buitenland, regelmatig mee naar beurzen, wedstrijden, excursies, etc. Verder in dit blad kunt u het verslag van onze laatste veldtocht naar On Track in Folkstone lezen.

Ik ben voornemens in de komende periode diverse bouwgroepen te bezoeken. Tevens wil ik wat artikelen over uitstapjes en voertuigen in DE TANK gaan schrijven. Een artikel over de "de Poolse Tank" in Breda is in de maak. Naast modelbouw ben ik redelijk reislustig. Samen met vrouwlief proberen we ieder jaar een mooie reis te maken. Daarnaast tennis ik een paar keer per week en ben ik een fervent NAC- supporter.

Ik wens jullie allen een prachtige en zonnige zomer toe (waar onze plak-activiteiten toch altijd onder te lijden hebben) en hoop velen te ontmoeten op de volgende TWENOT Bouwgroep Breda Meeting in OC De Vlieren in Breda op 22 september a.s.

Met vriendelijke hobby groet,

Eric de Vetter
regio coördinator

Morri plak broeders en zusters,

Zoals jullie wel gehoord hebben ben ik op 31 maart dit jaar met de Militarymodelshop gestopt. Dit was een beslissing die niet gemakkelijk tot stand is gekomen maar wel genomen moest worden.

Ik ben al meer dan 11 jaar machinist op een hydraulische graafkraan, tot eind 2017 altijd in loondienst gewerkt. Toen heb ik een tijdje voor een uitzendbureau gewerkt. Daar begon ik echt veel uren te draaien, werkdagen van 10 draai-uren waren normaal. Het nadeel was, je houdt er zo weinig aan over, alles boven de 40 uur per week is overwerk dat extra wordt belast. Na overleg met mijn vrouw besloten dat ik dat ook kan als ZZP'er. Daar gaat wel wat voorbereiding in zitten

en in maart 2018 was ik er klaar voor. Een opdrachtgever was zo gevonden, sterker, ik zat gelijk voor een jaar vol.

We hebben toen ook samen gepraat over de webshop. Ik kan dat gezien de uren die ik werk en de uren die een webshop nodig heeft, niet combineren. Werkweken van meer dan 50 uur en dan nog een 20 tot 30 uur per week aan de webshop spenderen, dat gaat gewoon niet. Er zitten dan gewoon te weinig uren in een week. Met het kraanwerk verdien ik mijn boterham, de webshop haalt dat niet, het is een hobby erbij die wel flink gegroeid was. Er is flink gezocht naar een overnamekandidaat, maar dat is helaas niet gelukt. Er bleef toen maar één keuze over: stoppen! Hoe graag ik het ook anders had gezien, het kan/ kon niet anders.

MIJN REGIONIEUWS

Het weekeinde van 18 en 19 augustus is het

nazomerweekeinde in Niedorp. Een jaarlijks terugkerend evenement in de kernen van de voormalige gemeente Niedorp, in de Kop van Noord Holland. U kunt op vele locaties kennis maken met een groot aantal deelnemers en/ of exposanten. Er is een keur aan tuinen, musea, kunst- en fototentoonstellingen, muziekoptredens en diverse andere activiteiten te bewonderen. Zoekt u iets in onze sfeer dan moet u zijn in Winkel, Populierenstraat 29, waar de Collectie '39 - '45 is gevestigd. Deze collectie omvat een aantal perfect gerestaureerde geallieerde voertuigen die het bekijken zeker waard zijn. Daarnaast tonen modelbouwers uit de hele kop van Noord-Holland hun kunnen. Ook zeer de moeite waard.

Dus, groetjes en tot ziens in Noord-Holland!
Steven Huiskes

REGIO NOORD-WEST



MAJOOR ALLISON DIGBY TATHAM- WARTER

ARNHEM 1944

DOOR ROB LINSEN

Eenheid: A Compagnie, 2e Bataljon Parachutisten

Legernummer: 75060

Onderscheidingen: Distinguished Service Order

Majoor Tatham-Warter was de Britse para-officier die zich tijdens de slag om Arnhem behalve door zijn voortreffelijk leiderschap ook onderscheidde door zijn paraplu en een bolhoed, die hij o.a. op had toen hij een bajonetaanval leidde tegen een groep Duitsers die in het Britse gebied dreigden door te dringen. Hij is in deze outfit vastgelegd in een 120 mm figuur van Stormtroopers; ik heb dit figuur gekocht tijdens de Folkstone Exhibition in 2009.

GESCHIEDENIS

Na de overgave van de Britten bij de brug in Arnhem heeft Tatham-Warter nog getracht zich verborgen te houden, maar hij werd op 21 september gevangen genomen en vanwege zijn verwondingen overgebracht naar het St. Elizabeth Ziekenhuis. Hier wist hij echter 's avonds, samen met zijn collega, kapitein Tony Frank, weer te ontsnappen. Na twee dagen in de omgeving te hebben rondgezworven kwamen ze bij een boerderij, waar ze, door de honger gedreven, aanklopten en gastvrij werden ontvangen. Op 25 september werden de twee overgebracht naar de boerderij van de heer Van der Ven, waar ze tot 3 oktober zijn gebleven. De dag

daarna werd Tatham-Warter meegenomen door de heer Wildeboer, de leider van de ondergrondse in Ede. Met diens hulp kreeg hij een nieuwe identiteit en werd hij Peter Jensen, de doofstomme zoon van een advocaat in Den Haag.

Met dezelfde flair die hij bij de Arnhemse brug had getoond wist hij zich ook hier nuttig te maken. Op de fiets trok hij de omgeving door, op zoek naar Britse soldaten die zich her en der verborgen hielden en daarbij ging hij ontmoetingen met Duitse soldaten niet uit de weg. Zo hielp hij een keer een Duitse stafwagen uit een greppel te duwen. Het aantal op deze manier opgespoorde Britten groeide snel en er werden plannen

gemaakt om naar de Britse linies te ontsnappen. Dit leidde tot Operatie Pegasus, die op 22 oktober zou worden uitgevoerd. 138 man, de meeste bewapend, zouden de rivier oversteken en waren bereid zich desnoods naar de overkant te vechten. De actie verliep echter zonder enige tegenslag en iedereen bereikte veilig de zuidelijke oever van de Rijn.

Tatham-Warter overleefde de oorlog en heeft de familie Wildeboer meerdere malen bezocht tijdens de verschillende herdenkingsevenementen. Hij overleed in 1993 op 75 jarige leeftijd.

Tot zover een korte geschiedenis van de persoon die ik heb willen presenteren in





de outfit waarin hij bekend werd. Hiervoor heb ik advies ingewonnen bij het Airborne Museum in Oosterbeek en van hen kreeg ik de informatie over zijn persoon en zijn optreden tijdens de slag om Arnhem. Van Willem Plaisier van de bouwgroep Zuid-Holland-Zuid kreeg ik uitgebreide informatie over het uniform. De battledress zoals Stormtroopers die had aangeleverd bleek namelijk niet correct te zijn. Op de rug liep van boven naar onder een stiknaad, maar de echte jas was uit één stuk gemaakt. Ik heb de naad verwijderd en de jas op die plek met putty bijgewerkt.

HET SCHILDEREN

Het camouflagepatroon kent een kenmerk van vegen. De eerste ontwerpen van dit patroon zijn ook letterlijk met een bezem op lappen stof aangebracht. Dat effect zie je terugkomen in de dennison smock, zoals ze officieel worden genoemd. Op het model heb ik twee kleuren groen en

twee kleuren bruin gebruikt, die ik ook in veegpatroon heb aangebracht. De jas is eerst in een basiskleur van Khaki Grey met English Uniform gezet en daarna voorzien van shadows en highlights. Toen dat goed droog was heb ik het veegpatroon gedaan en dat vervolgens verder gedetailleerd, zoals het herstellen van het inlijnen en de highlights, het accentueren van stiksels, etc.

Verder was het figuur heel goed gegoten en van prima kwaliteit. Alleen het gezicht was minder; daar heb ik veel schoonmaakwerk aan gehad. Veel gietresten, maar nog erger, de ogen lagen veel te diep. Ook deze heb ik opgevuld met putty en de rest van het gezicht met schuurpapier en putty langzaam hersteld. Het is niet helemaal geworden wat ik wenste, maar ja, sometimes you can't have it all!

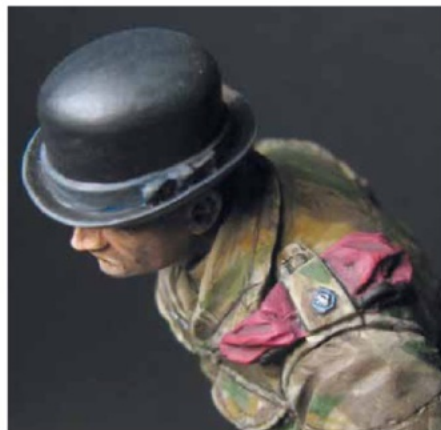
Er zitten bij het figuur twee hoofdjes, één met bolhoed en één met baret. Ik wilde persé de versie met de bolhoed gebruiken,

omdat die nu juist het specifieke karakter van Tatham-Warter weergeeft.

Het figuur is geheel in acryl geschilderd. Alleen de messing knopen, etc zijn met enamels geschilderd. Bij het beschilderen heb ik alleen voor het gezicht gebruik gemaakt van een nat pallet. De rest van het figuur is door steeds aanmaken van verf beschilderd. Voordeel van de acrylverf van Vallejo is dat je de druppels kunt tellen en zo het aanmaken van verf steeds kleurvast kunt mengen. Ik werk met penselen van Winsor en Newton nr 7.

Voor diegenen die niet meer weten wat een nat palet inhoudt en die ook DE TANK 200 niet (meer) hebben vertel ik het nog maar een keer. Een nat palet bestaat uit een broodtrommeltje waarin een stuk schuimrubber ligt. Dit maak ik druipnat en hier overheen leg ik een dubbelgevouwen keukentissue. Hier doe ik vervolgens de verf op, die door de natte ondergrond heel lang bruikbaar blijft. Voor een gezicht trek ik een lijn verf Brown Sand op de natte tissue.





ik spreid de verf uit met een oud penseel en breng dan druppels verf van de overige kleuren er omheen aan. Deze meng ik in laagjes in de basiskleur. Dit palet blijft wekenlang bruikbaar in dezelfde kleursamenstelling. Tussen het schilderen door moet je natuurlijk wel het deksel van het trommeltje dicht doen.

De basis waarop het figuur is geplaatst heb ik bij Eric Jaobs gekocht. Goede kwaliteit

voor een leuke prijs. Het naamplaatje komt van Name-It in Engeland. Perfecte service. Zo kreeg ik het naamplaatje een keer met en een keer zonder borderrand aangeleverd. Zonder extra kosten.

Zo staat majoor Allison Digby Tatham-Warter nu bij mij op de plank, als een blijvende herinnering aan de Slag om Arnhem.



RESULTATENREKENING

TWENOT 2017

(bedragen in euro's)



KEES BLIJLEVEN

EXPLOITATIE

Inkomsten

Contributies	12.813,00
Verkoop oude nummers "DE TANK", etc	193,95
Rente	18,55
Advertenties	<u>1.475,00</u>

14.500,50

Uitgaven

Kosten DE TANK	10.174,23
Kosten bijeenkomsten (w.o. zaalhuur)	925,60
Ledenadministratie	121,30
Prijzen	547,60
Website	791,61
Publiciteit (flyers)	139,40
Regio's	42,50
Inventaris	19,95
Diverse kosten	<u>375,87</u>
	13.138,06

13.138,06

Netto resultaat (naar "Kapitaal")

1.362,44

Vermogensontwikkeling

Kapitaal 01-01-2017	15.336,74
Netto resultaat 2017	<u>1.362,44</u>
Kapitaal 31-12-2017	

16.699,18

Jubileumfonds 01-01-2017	-,-
Onttrekking/toevoeging 2017	<u>-,-</u>
Jubileumfonds 31-12-2017	

-,-

Totaal vermogen 31-12-2017

16.699,18

De kascontrole is op 10 april 2018 uitgevoerd door Jos van Hooff en Marcel Zwarts. Hun oordeel: Accoord!



DE KUBUS

De geïmproviseerde pantserwagen van het Poolse verzet in Warschau, augustus 1944

Het Poolse Binnenlandse Leger (in het Pools Armia Krajowa, afgekort tot AK) was een coalitie van de belangrijkste Poolse verzetsgroepen in 1944. Hun oorspronkelijke plannen gingen over het voeren van een guerrillaoorlog tegen de Duitsers op het platteland. Vanwege een aantal ingewikkelde politieke redenen werd besloten op 1 augustus 1944 een opstand in Warschau te beginnen, nog voordat het Russische leger bij deze stad arriveerde. Het doel was te voorkomen dat de stad door de Russen zou worden bevrijd en vervolgens in Russische handen zou blijven. Het werd de grootste opstand in stedelijk gebied van de hele tweede wereldoorlog en het duurde twee maanden voordat hij definitief was neergeslagen.

De opstand in Warschau doet menigeen niet direct denken aan een Chevrolet vrachtwagen uit 1938. Echter het chassis van zo'n vrachtwagen is gebruikt voor een doe-het-zelf pantserwagen om het Duitse leger mee aan te vallen. Dat klinkt kansloos maar is toch gebeurd in Polen 1944. Drie jaar voordat de oorlog in Europa uitbrak, werd een contract getekend tussen General Motors en Lilpop, Rau en Loewens-

tein (LRL) om Chevrolet vrachtwagens, Chevrolet luxe wagens en Buick 90 limousines in Warschau te gaan produceren. Het bedrijf had tot dan toe al jaren vooral treinwagons gebouwd. Na de invasie en bezetting van Polen werd de productie gestopt. Toen waren al meerdere voertuigen gebouwd en uitgeleverd.

DE BOUW VAN KUBUS

Toen de opstand in Warschau begon maakte het AK verschillende Duitse pantservoertuigen buit, waaronder twee Panther tanks, een Hetzer, een Sd.Kfz. 251D en nog enkele voertuigen. Daarnaast ontstond al snel het idee zelf geïmproviseerd pantservoertuigen te bouwen om de overweldigende over-



macht van de tegenstander het hoofd te bieden. Één daarvan was Kubus (spreek uit als Koo-bush, de Poolse versie van Winnie the Pooh) die werd gebouwd door de Krybar gevechtsgroep welke onder leiding stond van kapitein Cyprian Odorkiewicz. De bedoeling was een gepantserde bus te maken waarmee 10 soldaten samen met de veroverde Sd.Kfz. 251D konden optrekken.

De eerste keus om gebruik van te maken waren de Chevrolets die door LRL waren gebouwd. Het bijna vier meter lange chassis had een draagvermogen van ruim zes ton. Het chassis, de cabine en de motor wogen samen ruim 1,6 ton, zodat er genoeg overbleef voor de pantsering, bemanning en aandrijving. De zescilinder motor met bovenliggende nokkenassen had een vermogen van 78pk bij 3200 toeren en leverde een topsnelheid van 72 km/u. Dat was dan wel de basis Chervrolet, niet de Kubus.



Kubus bestaat nog steeds en staat in het Poolse Legermuseum in Warschau. Hij werd in tien dagen gebouwd op de onderhoudsafdeling van de Powisle electriciteitscentrale. Daar kreeg Edmund Frydich de opdracht pantserplaten te bevestigen op het Chevrolet chassis. De bijnaam Kubus komt van de vrouw van voorman Jozef Fernik. Hij werkte op de centrale. Zijn vrouw was een arts en een paar weken eerder gedood door de Wehrmacht.

Toen de bouw van Kubus begon was er in Warschau een groot tekort aan brandstof. Daarom werd Kubus voorzien van een houtkachel-aandrijving. De pantserplaten (6 mm) werden overal vandaan gehaald. De beste stukken kwamen uit een brandkastenfabriek omdat dat gehard staal was. Er was weinig kennis van pantserwagens bouwen en ze hadden alleen een instructieboek van een Renault FT tank tot hun beschikking. Met behulp daarvan maakten zij een plan voor een gepantserd voertuig met ruimte voor zes man en als wapen een Britse PIAT (Projector Infantry Anti-Tank).

Om te bepalen waar en hoe de stukken pantserplaat op het voertuig moesten komen werden ze getest door er op te schieten met verschillende wapens. Hierbij ontdekte men dat het beter was om de 6mm dikke platen niet verticaal te plaatsen maar schuin. Het gevolg was dat alle beplating op

de vrachtwagen in optimale hoeken bevestigd werd. Daarnaast werd de beschikbare dünnere plaat (3 mm) in twee lagen bevestigd met as van verbrand hout in de tussenruimte. Hierdoor moest voorkomen worden dat er kogels en granaatscherven doorheen zouden gaan. Bijkomend voordeel was dat het gewicht beperkt werd. Na wat experimenten bleek echter dat de as niet voldeed en werd er gekozen om de tussenruimte tussen de platen te vergroten van 3 naar 6 cm.

Kubus was ontworpen om maximaal 12 personen te vervoeren. Oorspronkelijk moest men instappen door het luik bovenop, dat ook voor het afvuren van de PIAT bedoeld was. Dat bleek erg gevaarlijk. Mensen waren onbeschermt en het voertuig was relatief hoog. Het gevolg was dat er een luik onderin het voertuig werd gebouwd. Dit werd vergemakkelijkt door het relatief hoge chassis van de Chevy, zelfs met zachte banden. Desalniettemin was dit geen ideale oplossing. Er was echter geen tijd een goede deur te ontwerpen. In de zijkanten van de Kubus werden gaten aangebracht die konden gebruikt worden om de vijand onder vuur te nemen. De opening voorin was relatief klein (10 bij 30 cm) en maakte het lastig de Kubus te besturen. Vooral in het donker.



De afgebeelde kleurenfoto's zijn beide genomen in het Poolse Oorlogsmuseum in Warschau. Het is niet duidelijk of beiden hetzelfde voertuig betreft die ze tussentijds hebben overgespoten.



KUBUS IN ACTIE

De eerste opdracht van de pantserwagen was een aanval op de universiteit van Warschau. De vijand schoot vanaf de bezette gebouwen op opstandelingen. Er was een bunker bij de ingang van het terrein waardoor het verzet niet binnen kon komen.

Op 23 augustus 1944 werd de aanval ingezet. De Kubus had 12 AK soldaten bij zich, inclusief de chauffeur. Ze waren bewapend met een Russisch machinegeweer, een vlammenwerper en een mix van handvuurwapens en geweren. Ze werden bijgestaan door de Sd.Kfz. 251D half-rups die inmiddels de naam

Jas (Johnnie) had gekregen. De 251 was op 14 augustus buitgemaakt op de SS-“Viking” divisie. Daarnaast volgende nog een aantal mensen te voet. Als eerste werd de bunker beschoten met de PIAT. Gelukkig beschikte de Wehrmacht in dat gebied op dat moment niet over pantserdoorborende munitie. De meeste Duitsers in de bunker werden gedood of sloegen op de vlucht. Vervolgens stuitten ze op het grote stalen hek van het terrein. Er werd geschoten vanuit de ramen van de bibliotheek. De AK-leider van de groep werd daarbij gedood. De aankomst van twee andere AK-groepen was vertraagd. Door zwaar vuur van machinegeweren moesten de aanvallers terugtrekken. Gewonden werden in de 251 geladen. De Kubus wilde niet starten. Even was er paniek maar na een aantal heftige momenten sloeg de houtkachel aangedreven motor van de Chevy aan en kon de colonne wegtrekken. Hoewel er slachtoffers waren gevallen en de coördinatie met de twee andere groepen slecht was, werd de aanval als een succes gezien. Vooral het moraal van de vrijheidsstrijders kreeg een enorme boost en de Duitsers hadden goede reden tot zorgen omdat er terdegen tegenstand was geboden.

Kubus werd op 2 september 1944 nog een keer gebruikt om de universiteit aan te vallen. Nu aan de zij-ingang. Daarbij wist men op het terrein van de universiteit te komen. Verder kwam men niet, onder meer doordat de banden aan de rechter kant lek waren geschoten. De Kubus was ook betrokken bij latere gevechten in dit deel van de stad.

Ondanks het enorme doorzettingsvermogen en alle heldendaden moest het verzet opgeven. Wijk na wijk viel terug in de handen van de vijand en eind september 1944 was de AK volledig omsingeld en overlopen. Zonder de verwachte hulp van buitenaf, die vooraf was gevraagd of beloofd door het Britse, Amerikaanse en Russische leger was overgave onvermijdelijk.

POOLSE OPSTAND TEN EINDE

Tijdens de opstand waren 20.000 leden van het verzet omgekomen en daarnaast nog eens 225.000 Poolse burgers. Meest vrouwen, kinderen en ouderen. De overgebleven 500.000 bewoners van Warschau werd opgedragen de stad te verlaten en Hitler beval de stad met de grond gelijk te maken. In de daarop volgende maanden verwoestten bommenwerpers en sloopploegen met dynamiet de stad volledig.

Toen de Russen op 17 januari 1945 de stad eindelijk binnentrokken vonden ze een verlaten stad. 93% van de gebouwen was compleet verwoest of niet meer op te bouwen. Alle 1.289.000 inwoners van Warschau die daar voor de oorlog woonden waren vermoord, vermist, opgesloten in concentratiekampen of gevlucht.

Toen de opstand ten einde liep waren de verzetsmensen genoodzaakt Kubus onklaar te maken. Ze verwijderden het ontstekingsmechanisme en staken Kubus in brand. Verbazingwekkend genoeg overleefde Kubus de oorlog. Hij bleef staan waar het verzet hem had achter gelaten, in de Okólnik tuinen. Daar werd hij gevonden door één van zijn oorspronkelijke bouwers, Jozef Fernik, en gerestaureerd. Hij vond ook de 251 terug en samen maken ze nu deel uit van de verzameling van het Poolse Legermuseum. Het chassis kon niet meer gemaakt worden, dus dat werd vervangen door een



ander chassis. Er zijn thans twee Kubussen in Warschau, het oorspronkelijke voertuig en een replica.

HET MODEL (1:35)

De door Mirage uitgebrachte bouwdoos is eenvoudig, maar kan met wat extra aandacht een leuk model opleveren. De Kubus was natuurlijk een ruw gebouwd voertuig, waarvan de lasnaden goed zichtbaar waren. Deze zijn door Mirage heel bescheiden weergegeven en kunnen wel wat extra worden aangezet.

In Military Modelling jaargang 2015, nummer 3 heeft Steve Zaloga beschreven hoe hij dit met behulp van dunne (.010) Slaters staaf heeft uitgevoerd: de staaf op z'n plaats lijmen, met vloeibare lijm week maken en vervolgens met een hobbyymes zodanig bewerken dat het op een 1:35 lasnaad lijkt. Verdere details kunnen naar behoefte worden toegevoegd.

Over de kleur van de Kubus bestaat geen zekerheid. Sommige bronnen noemen rode en grijze primer, maar grijs-groen wordt ook wel genoemd. De naam "KUBUS" stond in witte letters op de zijkanten van de motor-kap. Zaloga koos voor Tamiya RAF Light Grey XF-80 en IJN Grey XF-75. Eerst de donker grijze kleur en daarna met licht grijs het strepen en vlekken patroon. Daarna wat washes en drybrushing, waarna het model op een passende ondergrond werd geplaatst. Al met al een bouwdoos die ver achter blijft bij de huidige standaards, maar die toch heel wat modelbouwplezier kan opleveren.

BRONNEN

Military Modelling jaargang 2015, nummer 3
Armored Car, The Wheeled Fighting Vehicle
Journal, juli 1993
Website: <http://www.warsawuprising.com/paper/kubus.htm>





De trein op...

On Track 2018; with the boys on tour...

DOOR ERIC DE VETTER

Naar aanleiding van het verzoek om bijdragen voor "DE TANK" tijdens de prijsuitreiking van de TWENOT-meeting op 4 maart jl. in Overloon, is ondergetekende achter zijn toetsenbord gekropen om verslag te doen van onze buitenland reis naar Folkstone en Audinghen tijdens het weekend van 23, 24 en 25 februari jl.

ON TRACK

De TWENOT Bouwgroep Breda wordt door onze zusterorganisatie MAVFA, die jaarlijks de On Track Modelshow organiseert, al enkele jaren uitgenodigd om daar deel te nemen met een eigen tafel. Tevens het verzoek om veel modellen mee te nemen en deel te nemen aan de "competition". Deze show vindt plaats in de legendarische 'The Leas Cliff Hall' in Folkstone, ook bekend van de Euro Militaire. Dit jaar werd ook gevraagd of Bouwgroep Breda een tweetal juryleden voor de "competition" kon afvaardigen. Bas en Eric hebben deze taak, uiteraard geheel objectief en onpartijdig, op zich genomen.

Aldus zijn op vrijdag 23 februari een 10-tal leden van de Bouwgroep op pad gegaan. Om 12.00 uur verzamelen in de villa van de secretaris van de TWENOT in Galder en daarna via de Eurotunnel in Calais richting Folkstone. Een 11e lid, woonachtig in Engeland, voegde zich hierna snel bij de groep. Na ons te hebben gemeld en onze spullen in Leas Cliff Hall te hebben gestald, zijn we in de traditie van Bouwgroep Breda richting de binnenstad van Folkstone getogen. Hier zijn we terecht gekomen in een interessante Pub; "The

Bouverie Tap". Hier is veel interessant materiaal over de Battle of Britain te vinden. Hulzen, granaten, posters, kaarten, etc. We hebben begrepen dat de "Model Monkeys" hier inmiddels al een tafel hebben gereserveerd voor tijdens de Euro Militaire. Een goede keus. 's Avonds sloot John Osselaer van Paper Panzers ook aan bij de bouwgroep. Hij heeft ons tijdens het diner bij de lokale Mexicaan, prachtige verhalen verteld over Duitse panzer prototypes.

Bouwgroep Breda in geïnstalleerd.





Na een gezellige avond en voor sommigen korte nacht, waren we op zaterdag om 9.30 uur te vinden aan onze tafel in The Leas Cliff Hall. Uiteraard hebben we weer veel bekenden getroffen uit binnen- en buitenland. Zoals meestal is er niet zo heel veel gebouwd maar weer veel gekocht en "gesocialised". De beurs is te omschrijven als klein maar wel gemoedelijk en gezellig. De Bouwgroep heeft ook een aantal modellen in de wedstrijd gebracht. En niet zonder resultaat. V.l.n.r (▼): Eric (brons), Bas (goud en zilver) en Jurgen (goud). Voor de duidelijkheid nog even de melding dat Bas en Eric uiteraard niet hebben gejureerd in de categorieën waarin zij zelf modellen hadden ingezet. Het is maar dat jullie het weten....

Van boven naar beneden: Jurgen (brons), Eric (zilver) en Bas (goud).



Onze aanwezigheid is in ieder geval op prijs gesteld, gezien de speciale pagina die de "Building Group Breda OT" op de site van On Track heeft gekregen (www.ontrackshow.co.uk).

Na een wederom gezellige avond in Folkstone (waar we het speeddaten in Engelse stijl maar even overslaan) zijn we zondagmorgen weer richting het continent getreind. In Calais splitste de groep zich. Een auto ging richting de beurs Mini Wheels in Lichtervelde in België (sommigen krijgen er nooit genoeg van) en twee auto's reden richting Audinghen naar de beroemde Batterie Todt.



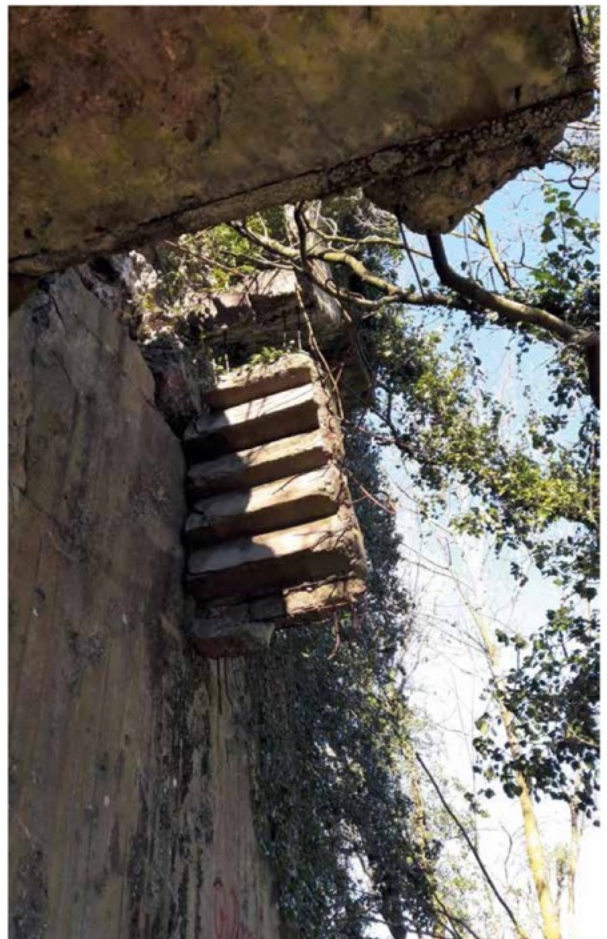
BATTERIE TODT

De batterij is gelegen nabij het Franse dorp Audinghen, aan Het Kanaal bij Cap Gris-Nez in het departement Pas-de-Calais. Het maakte onderdeel uit van de Atlantikwall. De Batterie Todt bestaat uit vier kolossale bunkers (Turm I t/m IV). Het is het zevende grootste constructie welke door de Duitsers tijdens de Tweede Wereldoorlog is gebouwd. Een daarvan (Turm III) is in 1945 zwaar beschadigd geraakt. Twee van de drie resterende bunkers (Turm II en IV) zijn verlaten. Turm II ligt verscholen in de bossen en is slecht bereikbaar en Turm IV ligt aan de rand van een agrarisch perceel. De eerste bunker die je tegenkomt als je richting het complex rijdt (Turm I) dient tegenwoordig als museum.

Het doel van deze batterij was het bewaken van het Kanaal en het beschieten van de Engelse kust. Folkstone en Dover hebben hier gedurende die jaren veel last van gehad. De bewapening van batterij Todt bestond uit vier 38 cm kanonnen. Tijdens de drie jaar dat ze operationeel waren hebben de vier kanonnen 200 granaten per kanon verschoten.

In augustus 1940 begon Organisation Todt met de bouw van het complex. De muren en het dak waren van 3,5 meter dik gewapend beton. De kanonnen waren in eerste instantie bestemd voor oorlogsschepen, maar werden aangepast voor het gebruik in bunkers. Het kaliber was dus 38 cm en ze schoten granaten van enkele honderden kilo's minimaal 42 en maximaal 55 kilometer ver weg. Elk kanon had een bemanning van 19 soldaten en vier officieren.

Op 20 januari 1942 werd het eerste schot gelost. De batterij kreeg aanvankelijk de naam Batterie Siegfried. Echter een paar dagen voor de officiële opening kwam Fritz Todt, de oprichter van Organisation Todt, bij een vliegtuigongeval om het leven. Als eerbetoon werd de naam veranderd in Batterie Todt. De originele letters "Batterie Todt" op de bunker zijn na de oorlog verwijderd. Inmiddels zijn er weer replica-letters aangebracht. De bemanning van deze kustbatterijen was onderdeel van de Kriegsmarine omdat de ingebouwde kanonnen scheepskanonnen waren.



Binnenruimte geschutsruimte Turm III

loshangende betonnen trap bij Turm III

Op 12 februari 1942 kwam de batterij in actie om de slagschepen Gneisenau en Scharnhorst en de zware kruiser Prinz Eugen veilig het Kanaal te laten passeren. Eind september 1944 werden de batterijen aangevalen door troepen van de Canadese 3e infanteriedivisie. Naast de normale versterkingen hadden veel terugtrekkende Duitse troepen zich ook in het gebied ingegraven. Op 26 september 1944 vielen 532 vliegtuigen van de RAF de kaap en Calais aan. Een tweede luchtaanval volgde op 28 september met 302 toestellen waarbij 855 ton bommen vielen. Na verovering van de Batterie is de vlag van het garnizoen naar de burgemeester van Dover gestuurd, want met de verovering kwam een einde aan een drie jaar durende beschieting van de stad vanaf de Franse kust.





De redelijk intacte Turm IV

BEZOEK BATTERIE

We zijn eerst gaan kijken bij Turm III. Deze was ernstig beschadigd. Het dak was ingestort en is een bouwval. Redelijk bizar om te zien is dat grote brokken beton enkel nog aan het bewapeningsijzer hangen. Geen enkele beveiliging aanwezig. Oppassen gebazen voor de enkels door al het losliggend puin.

Daarna door een akker naar Turm IV. Deze is nog in redelijke staat. Onder leiding van Bas hebben we, bijgelicht door onze mobiele telefoons, de binnenkant verkend. Op de muren nog overblijfselen van Duitse propagandateksten. Zeer indrukwekkend, met name door de enorme afmetingen van de bunker. Kijk wel goed uit bij het betreden van het binnenste van de bunker. Het is er aardedonker en er zijn nogal wat drempels en afstapjes. Een goede zaklantaarn is geen overbodige luxe. Hier zijn overigens diverse scènes uit bekende oorlogsfilms opgenomen.

Het "Musée du Mur de L'Atlantique "Batterie Todt" is gevestigd in Turm I. In de verschillende ruimtes zijn exposities te zien over de bouw van het complex, voertuigen, geschut, uniformen, ammunitie, posters en andere gebruiksvoorwerpen welke in de Batterie gebruikt werden. Ook is de originele stroomgenerator te zien. Deze was na de oorlog naar de haven van Calais gebracht, maar na de buitengebruikstelling weer terug gehaald naar Turm I. Het museum geeft een zeer goede kijk op het leven van de soldaten in de Batterie.

KRUPP K5 KANON

Buiten het museum is een uniek stuk geschut te bezichtigen: het Krupp K5 kanon op rails, met een kaliber van 28 cm en een maximum bereik van 86 km. Dit kanon

heeft de naam "Leopold".

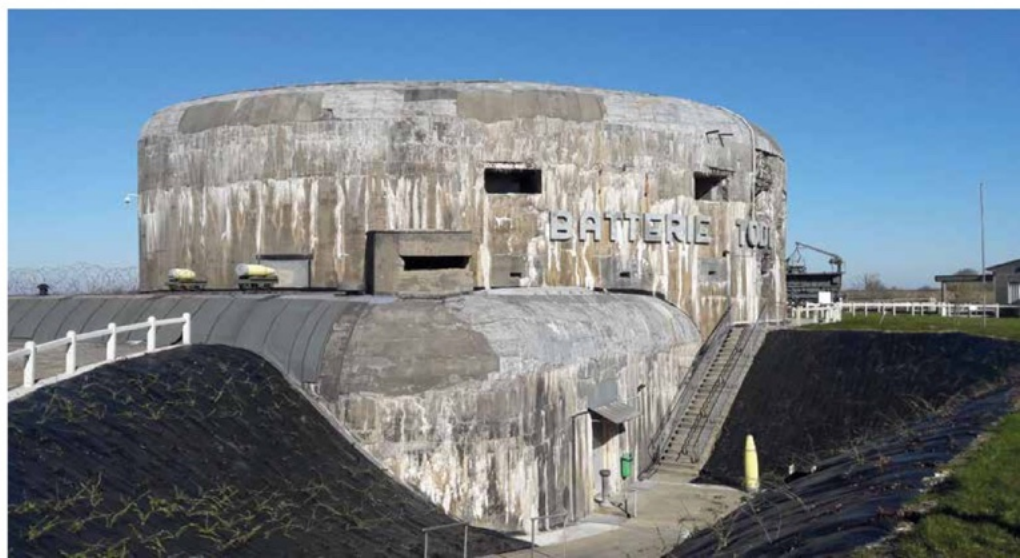
In 1934 begon bij Krupp de ontwikkeling van het K5 kanon. Er volgde een opdracht om 36 van deze K5 spoorwegkanonnen te bouwen. Aan het eind van Tweede Wereldoorlog waren er 22 stuks door Krupp en Hanomag afgeleverd. Het K5 spoorweggeschut kreeg de bijnaam "Schlanke Bertha", dit naar aanleiding van het "Dicke Bertha" geschut uit de Eerste Wereldoorlog. Het had een eigen stroomgenerator welke vanaf een wagon op het achterste draaistel kon worden gereden. De hiermee opgewekte stroom werd onder andere gebruikt door de machine die de loop omhoog moest brengen. De maximale elevatie van de loop bedroeg 55 graden. De totale lengte van de wagon met het kanon was 31 meter, het totaalgewicht, in vuurstelling, was 218.000 kg. Een batterij K5 spoorweggeschut met één of twee spoorwegkanonnen werd onder normale omstandigheden door twee treinen vervoerd welke ruim 60 wagons met zich meevoerden. Als stuksbemanning telde de

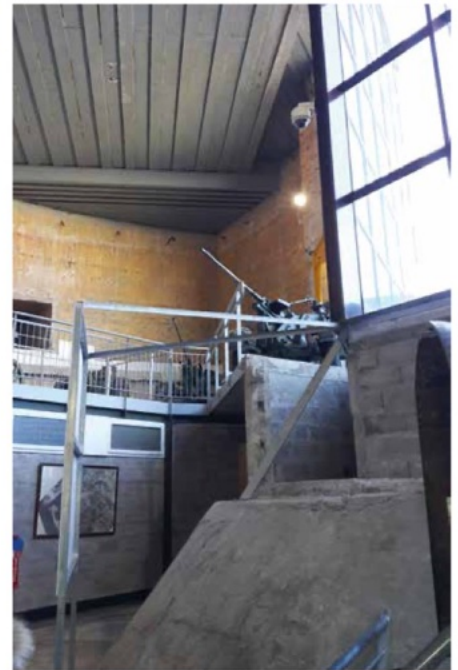
Propaganda teksten in Turm IV



eenheid 42 man, waaronder vijf officieren en onderofficieren. Een aantal van deze wapens was alvast ter verdediging van de Atlantikwall in het gebied van Calais gestationeerd. Bij het 204e Marine Kustbataljon waren nabij Calais twee exemplaren van de 690e Eisenbahnbatterie ondergebracht. Het bekendst is de inzet van twee exemplaren, genaamd "Robert" en "Leopold", van de Duitse Eisenbahnbatterie 712 tijdens de landing bij Anzio, waar ze het Amerikaanse bruggenhoofd zwaar onder vuur namen. Deze twee exemplaren kregen van de Amerikanen de bijnamen "Anzio Annie" en "Anzio Express".

Turm I met het "Musée du Mur de L'Atlantique "Batterie Todt"





Binnenzijde museum, Turm I

PAK 37 mm in Turm I



Beide kanonnen waren in 1944 naar Italië gestuurd. Bij de landing van de geallieerden in Anzio werden de vuurmonden in een spoorwegtunnel op het traject tussen Rome en Nettuno in stelling gebracht. Het dubbelspoor in de tunnel was de ideale plek om de spoorwegkanonnen te verbergen. In de tunnel werden ze vuurgereed gemaakt, vervolgens naar buiten gereden om te vuren, en weer terug in de tunnel gereden ter voorbereiding van het volgende salvo. De beide wapens zaaiden dood en verderf op de landingsstranden en de bijnamen Anzio Annie en Anzio Express boezemden angst in bij velen aan geallieerde zijde. In 1944 vielen er in Noord Frankrijk en Italië tien K5's in geallieerde handen. De eerste twee werden door het Amerikaanse 5e leger veroverd in Italië op een rangeerterrein nabij Civitavecchia. Het waren de wapens van Eisenbahnbatterie 712, Anzio Annie en Anzio Express. Eén hiervan is verscheept naar de VS waar het te bezichtigen is in een Amerikaans legermuseum te Aberdeen, Maryland. Naast het in de VS aanwezige exemplaar is er in Frankrijk dus nog een K5(E), de Leopold, te bezichtigen in het Atlantik Wall Museum te Audinghen.

TEN SLOTTE

Al met al een zeer interessant maar bovenal gezellig weekend in Engeland en Frankrijk, geheel in stijl van Bouwgroep Breda. De uitnodiging voor On Track 2019 is inmiddels weer binnen. Mocht er belangstelling zijn dan horen we dat graag.



De redactie kreeg een reactie van Martin Hoogerwerf op het artikel uit DE TANK nr 251. Deze aanvulling willen we jullie niet onthouden. Het betreft de opmerking dat het bedrijf dat de M7 in productie nam, International Harvester Company (IHC), niet in Bettendorf maar in Chicago gevestigd was. Reeds in 1942 kreeg IHC de opdracht 2000 M7's te bouwen, later opgevoerd naar 3000. Daarvoor was een fabriek nodig en die werd in Bettendorf neergezet, genaamd "Bettendorf Tank Arsenal" (ook bekend als "Quad Cities Tank Arsenal"). De fabriek had een eigen spoorweg aansluiting.

Uit het boek *Destructive Creation: American Business and the Winning of World War II*, geschreven

door Mark R. Wilson (2016) blijkt verder het volgende:

IHC tekende in januari 1942 een contract om de 2000 lichte tanks, en zijn prototypes, te bouwen ter waarde van 217 miljoen dollar. Het War Department betaalde daarnaast, begin 1943, nog eens 16 miljoen dollar om de fabriek te bouwen in Bettendorf, Iowa. IHC nam voorbereidingen om, samen met een groep van 438 andere ondernemers, productie op te starten. Midden maart had IHC ongeveer 2000 werknemers aangenomen toen de order werd gecancelled.

Het schrappen van de order was echter niet het einde van IHC. Zij waren op dat moment met andere militaire opdrachten bezig. Bij elkaar met een waarde van ongeveer 1 miljard dollar. De Bettendorf locatie werd bij de uitvoering van die opdrachten gebruikt. De contractbreuk werd afgekocht voor 25 miljoen dollar. Het stoppen van de productie van de M7's toonde de bedrijfsleiders van de grote producenten wel dat een grote order van het leger geen garantie gaf dat de order ook uitgevoerd werd.



ROBI MODELBOUW

Uw plastic modelbouwwinkel en modelbouw webshop.

ONZE MERKEN ZIJN O.A.

Tamiya
Takom
Meng

Academy
IBG
Eduard

en vele andere plastic modelbouw merken

Militaire voertuigen

Schepen

Vliegtuigen

Diorama en Upgrades

Figuren

Verf & Weathering

Civiele voertuigen

Gereedschap & Penselen

SLUBAN

GUNDAM

LET OP: WE ZIJN VERHUISD!

Voorstraat 396 - 3311 CX 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

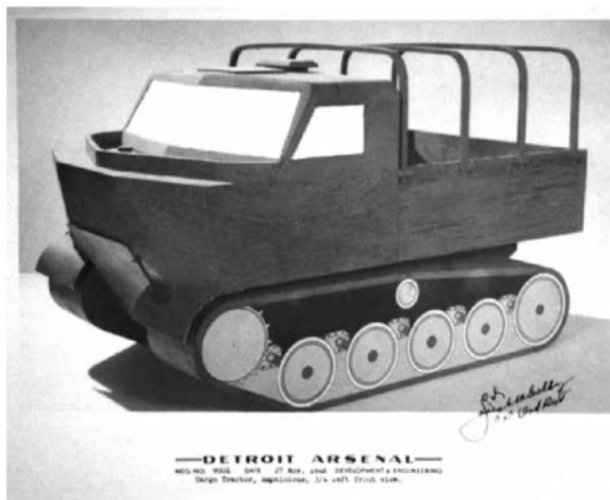
WWW.STRELAMODELBOUW.NL
INFO@STRELAMODELBOUW.NL



M76 Special Purpose Carrier "Otter"

DOOR KEES BLIJLEVEN

In het begin van de jaren '50 door de Pontiac Motor Division ontworpen als het prototype T46, begon dit voertuig zijn leven als de bedoelde vervanger van de M29 "Weasel" van Studebaker. Bedoeld als een amfibisch vrachtvoertuig was het ontworpen voor het vervoer van vracht of maximaal acht soldaten door ondiepe rivieren, drassig terrein, diepe sneeuw, e.d. Het zou bekend worden als de M76 Special Purpose Cargo Carrier, ook wel genaamd "Otter".



Ervaringen in WO2 hadden duidelijk gemaakt amfibische wielvoertuigen een stevig zandstrand nodig hadden om aan land te komen. Op een strand vol rotsblokken of kuilen konden ze absoluut niet uit de voeten. De toen in gebruik zijnde M29 "Weasel" Cargo Carrier deed het wel goed op zachte of rotsachtige stranden, maar was niet bestand tegen hoge golven. En het canvas dak van de Weasel gaf de bemanning maar weinig bescherming tegen de elementen. Ook was het voertuig nauwelijks bruikbaar in noordelijke en arctische gebieden. Der-

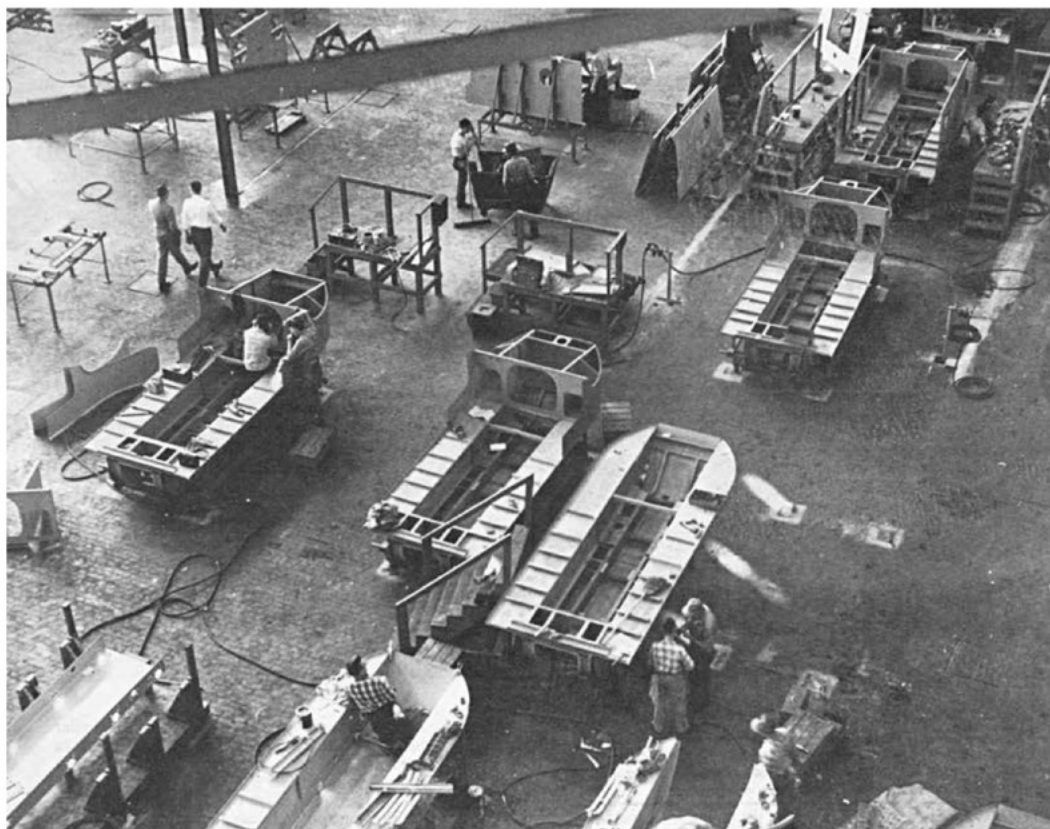
halve werd al vrij kort na de oorlog begonnen met een studie voor een nieuw voertuig dat de Weasel en de 2½ ton GMC DUKW kon vervangen. Tegelijkertijd kwam ook vanuit de troepen in Alaska, Groenland en het noorden van Europa de vraag naar een voertuig dat voorraden kon vervoeren tijdens de winter en in gebieden met veel sneeuw.

In 1949 verzocht het U.S. Army Ordnance Department de Automotive Ordnance (AO) Group van

General Motors Corporation een ontwerp te maken voor een "Special Purpose Cargo Carrier and Prime Mover Vehicle". In dit verzoek waren vijf eisen opgenomen. Het voertuig moest (1) amfibisch en (2) geheel gesloten zijn, (3) door de lucht vervoerd kunnen worden, (4) geschikt zijn voor optreden in gebieden met veel sneeuw en (5) voldoende ruimte hebben voor lading of personeel. De AO Group maakte een ontwerp dat vervolgens door het leger werd beoordeeld en op enkele punten werd aangepast, waarna een houten proefmodel werd gemaakt. In juni 1950 werd een contract afgesloten voor de bouw van zes pilot voertuigen, welke werden aangeduid als T46E1. Ze werden in 1951 gebouwd en getest, waarna het ontwerp door het Ordnance Department voor productie werd geaccepteerd. De aanduiding werd M76 Special Purpose Cargo Carrier "Otter". Het leger gaf opdracht voor de bouw van 200 voertuigen, te bouwen door de Pontiac Motor Division in Pontiac, Michigan. Het eerste voertuig werd in mei 1952 afgeleverd. Later volgde er een vervolgoordracht voor nog eens 200 voertuigen, waarvan het laatste in juni 1954 werd afgeleverd.

De romp van de M76 Otter bestond uit aluminium platen, geklonken op een stalen frame. Achter de zijwanden, het dak en de

Schaalmodel van één van de eerste studies naar een voertuig om de M29 te vervangen. We lezen 27 november 1946.



Een overzicht van de productielijn van de "Otter" bij Pontiac Motor, eind 1952, waarop verschillende stadia in de productie zijn te zien. Links onder is het beginpunt, de bodem van de romp. Bij de rij daarboven zijn de stalen balken gemonteerd en is men bezig met de neussectie. Helemaal rechts boven zijn de zijwanden al geplaatst.

De voertuigen werden met een loopkraan van de ene rij naar de volgende rij getild.

Dit staat in sterk contrast met de manier waarop bij Pontiac de personenauto's werden gebouwd, ongeveer 800 meter verder op. Daarvan kwamen er elk uur 50 van de lopende band. Als de Otters ook op deze manier hadden kunnen worden gebouwd dan waren ze allemaal (400 stuks) in 8 uur tijd klaar geweest. Nu duurde het 2 jaar voordat het laatste voertuig werd afgeleverd.

Het is niet helemaal duidelijk of dit een mock-up of het prototype van de T46 is. Let op hoe de rupsband nog geen klein spanwiel aan de achterkant heeft, maar wel een vijfde loopwiel. Let ook op hoe klein het luik in de achterwand is. Hier mist de uitlaat nog, wél is het gat te zien waar hij moet komen (onder de koplamp).

vloer waren stalen "Z-balken" toegepast voor de benodigde stevigheid. De enige andere stalen onderdelen in de romp waren de kleine stukjes achter de treden en de punten waar uitrustingsstukken konden worden bevestigd. Dit was gedaan omdat het aluminium makkelijk scheurde op punten waar zwaardere gewichten aan hingen. De sponningen van de portieren in de cabine en de achterwand waren voorzien van rubber strips om ze waterdicht te maken. In het dak van de cabine zaten twee luiken welke konden worden geopend door ze omhoog en naar achteren te duwen, maar ook door ze op te tillen en opzij te schuiven. Door hun lichte gewicht gingen ze makkelijk open en dicht. De laadruimte had twee toegangsdeuren in de achterwand en een 50 x 50 inch luik in het dak.

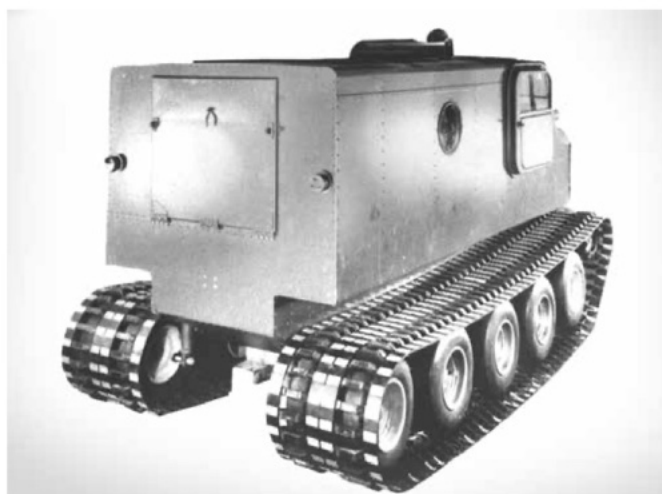
In de bestuurderscabine stonden twee kuipstoelen voor de bestuurder en de bijrijder. Een groot en vlak raam, bestaande uit twee panelen, gaf een goed zicht naar voren, de ramen in portieren gaven zicht naar opzij. Het sturen ging met behulp van een soort motorfietsstuur. Door het naar links of rechts te draaien werd de rem van de betreffende rupsband geactiveerd, welke daardoor langzamer

ging draaien en het voertuig dus in de betreffende richting stuurde. Het normale afremmen van het voertuig ging door middel van een rempedaal.

De verbindingsschakelaar bestond uit een AN/GRC-3, -9 of -19 radioset. Deze was geplaatst in de laadruimte, met het bedieningspaneel in de richting van de cabine. De antenne stond op het dak achter het luik van de bestuurder. Bij het luik van de bijrijder kon een .50 kaliber machinegeweer worden geplaatst. De munitievoorraad was 630 patronen. In de zijwanden van de laadruimte waren twee van gaas voorziene ronde ramen geplaatst voor het zicht naar buiten.

DE OPHANGING EN RUPSBAND

De ophanging van de Otter was van het torsiestaaftype. De torsiestaven zaten in de vloer van de romp. Om de ergste schokken te dempen en een soepele gang te bevorderen waren aan beide zijkanten vier sets loopwielen met luchtbanden (6.60 x 15 inch) in dubbele montage toegepast. De 76,5 cm brede en 908 cm lange rupsbanden waren een doorontwikkeling van die welke op de Weasel waren





T46E1 (M76 prototype) wat vooral te zien is aan de kleine brandstoftank achter de voordeuren en het trapje daarachter.



Vroege M76 in gebruik in Vietnam. Let op de .50 ringaffuit boven de bijrijdersstoel.



Deze late M76 staat opgesteld tussen andere amfibieën op Camp Pendleton. De Amerikaanse Marinebasis in het zuiden van Californië.

gebruikt. Ze bestonden elk uit drie smallere banden. 88 metalen klampen waren op 10,5 cm afstand van elkaar tussen de buitenste banden en de middelste band geklonken. Het totaal aantal klampen per rupsband was 176. Op de middelste band werden dikke rubber blokken bevestigd. De geassembleerde rupsbanden werden op de vloer van de fabriek klaar gelegd en dan werd het voertuig er op gerold. Vervolgens werden de uiteinden van de rupsband over het spanwiel en het aandrijf wiel getrokken en aan elkaar geklonken. Het grondcontact van de rupsband was 249 cm, de bodemdruk van de Otter was slechts 16 gram per vierkante centimeter. Dit stelde het Otter in staat zich moeiteloos over diepe sneeuw of modder te begeven welke voor mensen te voet ontoegankelijk was.

DE MOTOR

De aandrijving van de Otter kwam van een vier cilinder Continental luchtgekoelde

motor. Deze had een cilinderinhoud van 1,4 liter en leverde een vermogen van 135 pk. De motor was direct gekoppeld aan een Pontiac "cross drive" transmissie. Dit was een koppelmvormer met een automatische hoge, lage en achteruit schakeling. Ontworpen door de General Motors Development Group was dit een van de eerste automatische transmissies welke door het Amerikaanse leger in een operationeel voertuig werd toegepast. De motor en transmissie waren voorin het voertuig gemonteerd en direct met de aandrijfwielen verbonden. De aandrijving in het water kwam van een aan de achterkant geplaatste schroef, 48 cm doorsnede, welke door een lange as met de motor was verbonden. De aandrijving kon worden ingeschakeld door middel van een hendel bij de bestuurder. De schroef was meestal opgeklapt en werd pas vlak voor het te water gaan neergeklapt en ingeschakeld.

BRANDSTOFTANKS

De brandstof werd meegevoerd in twee grote tanks, aan elke zijkant een en elk met een capaciteit van 135 liter. Beide tanks konden worden afgeworpen. De T46 pilot voertuigen en de vroege M76 uitvoeringen hadden de brandstoftanks direct achter de portieren van de bestuurderscabine. Vanaf augustus 1952 werden ze direct voor de achterkant

geplaatst. Hierdoor moesten het reserve wiel, de schop, de bijl en de jerrycans meer naar voren worden geplaatst. Er was geen centraal vulpunt, elke brandstoftank moest apart worden gevuld. Tijdens het testprogramma waren verschillende uitvoeringen geprobeerd, te weten een kleine tank aan elke kant, een grote tank aan elke kant en ook een heel grote tank aan een kant. Na afloop van de tests werd de configuratie vastgesteld op de 135 liter tanks zoals afgebeeld op de foto hierboven.

Na aflevering door Pontiac werden de voertuigen overgebracht naar en Ordnance Depot waar de gereedschappen en brandstoftanks werden geïnstalleerd zodra de voertuigen aan de gebruikende eenheden werden geleverd.

PRESTATIES

De maximum snelheid van de M76 was 45 km/uur op het land en 7 km/uur in het water. Het laadvermogen was 1360 kilo, het maximum trekvermogen 2720 kilo. De Otter had een klimvermogen van 60%, het opstapvermogen was 40 cm, het overschrijdungsvermogen 150 cm. De bodemvrijheid op het laagste punt was 42,5 cm. Met de brandstofvoorraad van 270 liter had hij een actieradius van 260 km of 5,8 uur in het water.

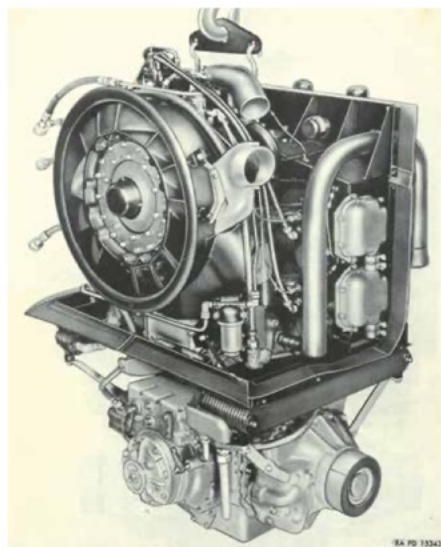


Figure 11-4. Power plant assembly 79708111—right front view.

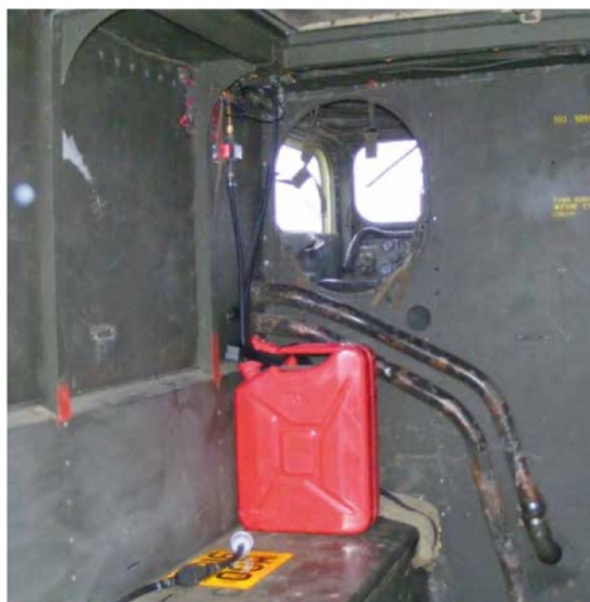


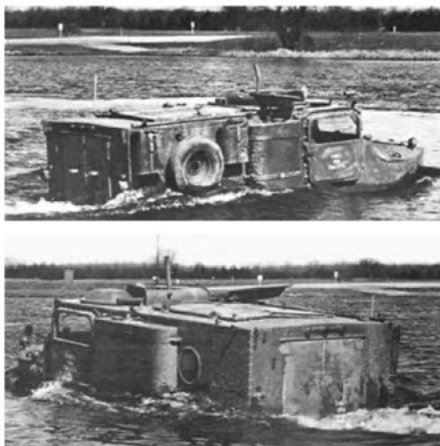
Een T46E1 wordt van zijn transportoplegger ontkoppeld om klaar te maken voor sneeuwtests (▼). Duidelijk zichtbaar is de uitlaat langs de buitenkant. In de productieversie werd de uitlaat binnendoor naar boven geleid. Ook is hier goed te zien dat de T46E1 een ander rups- en loopwiel configuratie had. Iets dat later op productiemodellen is toegepast. Daarbij is het laatste loopwiel vervangen door een spanwiel die ook hoger van de grond geplaatst was.

TESTEN EN OPERATIONEEL GEBRUIK

De pilot voertuigen werden tussen december 1950 en januari 1951 getest op de Aberdeen Proving Grounds. In februari 1951 werden ze overgebracht naar Camp Grafton bij het Devils Lake, Noord Dakota voor beproevingen in een droge bedding. Deze werden uitgevoerd door het Korps Mariniers, dat belangstelling had voor de Otter. Hun Ordnance Section was derhalve uitgenodigd deze tests uit te voeren. In juni gingen de voertuigen naar Yuma, Arizona, waar ze werden getest op hun capaciteiten in de zandduinen bij temperaturen van 50°. In oktober gingen ze naar Camp del Mar bij Oceanside, Californië, waar ze in de branding en in de modder werden beproefd. In februari 1952 volgden de arctische tests bij Fort Churchill in Canada. In 1953 werden verdere tests uitgevoerd in Alaska, waarbij normale productievoertuigen van een aldaar gelegerde legereenheid werden gebruikt. Ook werden in dat jaar hoogteprouwen gedaan in Camp Hale, vlakbij Pike's Peak, Colorado. In alle gevallen kwam de Otter goed door de tests. Het was dus zonder enige twijfel een voertuig voor alle omstandigheden.

En toch, ondanks deze uitstekende prestaties, ging de Otter een betrekkelijk glansloze carrière tegemoet. Want alle eigenschappen welke de uitstekende prestaties mogelijk hadden gemaakt werkten toen tegen het voertuig. Door de eisen voor "luchtmobiliteit" was de laadruimte niet groter dan 2,3 meter lang, 1,72 meter breed en 1,47 meter hoog. Hierin kon niemand rechtop staan. De achterdeuren waren te klein om zonder veel moeite





Beelden van Testvoertuig nr. 3 in een meer bij General Motors Proving Ground, Milford, Michigan. Behalve voor de twee jerrycans zijn er geen ophangpunten aan de zijwanden. Het rechter cabineluik staat open zodat de bijrijder op het dak kan klimmen.



Het voertuig wordt uitvoerig getest.

te worden gebruikt voor het in- en uitstappen en ook zaten ze te hoog boven de grond. Het vrachtluk in het dak beperkte de afmetingen van de lading welke kon worden meegenomen. En het lage eigen gewicht beperkte de mogelijkheden voor het trekken van zwaardere kanonnen en gepantserde voertuigen. Of in de woorden van een genist: "door deze beperkingen werd het gewoon een driekwart tonner op rupsbanden".

De operationele inzet van de Otter was beperkt tot gebieden met een slechte begaanbaarheid of diepe sneeuw: Alaska, Groenland en Noord-Europa. Tijdens de aanleg van het "DEW (Distant Early Warning) radarnetwerk in Noord-Canada en op de Aleoeten Eilanden werden Otters gebruikt voor verkenning, bevoorrading en het onderzoeken van mogelijkheden voor nieuwe wegen. Verschillende Otters werden overgebracht naar Antarctica en daar met succes gebruikt voor het vervoer van mensen en uitrusting voor wetenschappelijke en onderzoeksmissies. Een klein aantal Otters werd ingezet in het Verre Oosten waar hun lage bodemdruk ze heel geschikt maakte voor inzet in moerassige gebieden.

Midden jaren '60 kwam er, in de vorm van de M116 en M116A1 Husky, nieuw materiaal beschikbaar voor de vervanging van de M76 en overbodige eenheden werden gesloopt of verkocht. Verschillende vonden een nieuw leven in skigebieden waar ze werden gebruikt voor het controleren van skipistes, om wegen open te houden en als transportvoertuig. Het vermogen van de Otter om rivieren over te steken

en zich ongehinderd door rijstvelden te bewegen maakte hem ideaal voor dienst in Vietnam. En het zou helemaal ideaal geweest zijn als er niemand op de ongepantserde voertuigen had geschoten. Maar de enige reden dat het Amerikaanse Korps Mariniers naar Vietnam ging was dat er daar werd geschoten. Desondanks zou de Otter een goede reputatie verwerven.

In de zomer van 1965 werden zeven onderofficieren van het Korps in het Marine Corps Depot of Supplies in Barstow, Californië opgeleid als instructeur/monteur op de Otter. Toen ze deze opleiding hadden voltooid werden ze, met maar liefst 33 Otters, naar Vietnam gebracht, waar ze in september en oktober in Da Nang arriveerden. De Otters waren toegewezen aan het 3e Motor Transport Bataljon van de 3e Mariniers Divisie. Dit bataljon arriveerde in september en oktober eveneens in het operatiegebied, samen met de rest van de 3e Mariniers Divisie. De verschillende compagnieën werden over een groot gebied verspreid. Het Hoofdkwartier, de Hoofdkwartieren Servicecompagnie en Compagnie A werden gelegerd in Da Nang, Compagnie B bij de Phu Bai en Compagnie C bij Chu Lai. Het was de taak van het 3e MT Bataljon de verschillende regimenten van de 3e Mariniers Divisie te bevoorraden met water, rantsoenen, munitie, etc. Voor de uitvoering van deze taak beschikte het bataljon over een vloot van M35 en M36 2½ ton vrachtwagens en de 33 Otters. In november 1965 begonnen de onderofficieren die in Barstow waren opgeleid op hun beurt met de opleiding van manschappen van het bataljon in het onderhoud van en het werken met de Otters. Dit zou een aantal maanden in beslag gaan nemen.





Elke Otter had een standaard ringaffuit voor een .50 kaliber M2 machinegeweer. De M2 had de voorkeur boven de 7,62 mm M60 omdat hij een zware kogel met een enorm door-
dringingsvermogen afvuurde. Deze doorboorde met gemak
dichte vegetatie, gebouwen en aarden versterkingen, iets
wat een 7,62 mm kogel beslist niet kon. Het afvuren van
zo'n zware kogel gaf uiteraard een forse terugslag. De M2
gebruikte deze energie voor het uitwerpen van de patroon-
huls en vervolgens het doortrekken van de patroonband om
de volgende patroon in de kamer te krijgen. Hiermee werd
bijna alle energie gebruikt zodat er maar weinig aan het
voertuig werd doorgegeven. Dus ondanks de zware patroon
kon de M2 worden gebruikt zonder schade aan de vrij licht
uitgevoerde Otter te veroorzaken. En vanwege deze eigen-
schap was de M2 ook het favoriete machinegeweer voor
nabijverdediging op jeeps en vrachtwagens.



De Otter was niet gepantserd. In Vietnam werden sommige
voertuigen wel voorzien van pantsering voor de voorruit
en rond de ringaffuit. Ook werden bij vrijwel alle Otters
in de laadruimte en cabine zandzakken als bescherming
gebruikt. Op 21 maart 1966 liepen twee Otters van het 3e
MT Bataljon in een hinderlaag van de Viet Cong. Dit was
de eerste keer dat zoiets gebeurde, drie mariniers raakten
gewond, waarvan er een aan zijn verwondingen overleed.
In juni 1966 waren dagelijks zo'n tien Otters in de weer. De
voertuigen en hun bemanningen opereerden zo'n acht tot
tien uur per dag in ruw en zandig terrein dat onbegaanbaar
was voor de wielvoertuigen van het bataljon.

DA NANG, VIETNAM

In augustus 1966 werden twee Otters vernield toen ze
over een landmijn reden en een werd vernietigd toen de
Viet Cong de basis in Da Nang aanviel. De guerrilla's waren
bewapend met AK47's en explosieve ladingen en verniel-
den acht M35 vrachtwagens en drie M105 aanhangers. De
maandrapportage van oktober 1966 vermeldt dat, hoewel
de Hoofdkwartier- en Servicecompagnie nog steeds in Da
Nang was gevestigd, de Otter pelotons wijd waren verspreid
en ook werden ingezet ten behoeve van de 1e en 7e Mari-
niers Divisie.

Ook in het daarop volgende jaar, 1967, bleef dit de situatie.
In februari 1967 werden zes Otters ingedeeld bij de 4e Mari-
niers Divisie, waar ze onder andere werden ingezet voor het
vervoer van verkenningsteams naar de gedemilitariseerde
zone. Bij dergelijke acties waren de Otters bewapend met
twee machinegeweren.



Behalve met vijandelijke acties hadden de Otters ook te
maken met logistieke problemen. Hun luchtbanden waren
kwetsbaar voor vijandelijk vuur en granaatscherven en al
spoedig kwam er gebrek aan nieuwe binnen- en buitenban-
den. Er konden als noodmaatregel ook wel lichtere 16 inch
banden van andere voertuigen worden gebruikt, maar er





waren geen vervangende rupsbanden. Hierdoor stonden er in februari 1967 al zes Otters aan de kant. Pas in april 1967 arriveerden nieuwe banden en in mei nieuwe rupsbanden. Daarmee konden 14 Otters weer operationeel worden gemaakt.

Uit rapporten van het 3e Motor Transport Bataljon blijkt dat de Otters in mei 1968 in totaal 1108 mijl hadden afgelegd, 347 ton vracht en 1803 personen hadden vervoerd en 269 medische evacuatie hadden uitgevoerd. In april 1968 waren deze aantallen nog groter: 1810 mijl, 248 ton vracht en 1578 personen. Bij acties in de buurt van Khe San gingen twee Otters verloren. Aan het eind van die maand waren er 42 Otters operationeel. 27 daarvan had het in de maand daarvoor ontvangen van het 11e Motor Transport Bataljon, dat was overgegaan op een nieuw voertuig, de Carrier, Cargo, Amphibious M116A1 Husky (♥).

In mei en juni 1969 voerde het bataljon bevoorradingsacties uit, bijna tot op de drempel van het vijandelijk gebied. De voorraden waren bestemd voor een artilleriepost van het leger en de bijbehorende eenheden van het Zuid Vietnamese leger. Gegeven het feit dat de Otters slechts heel licht waren gepantserd (voornamelijk met zandzakken) was dit best een prestatie. Het zou de laatste worden voor de Otters van het 3e Motor Transport Bataljon. Op 8 juli 1969 werden ze overgedragen aan het 9e Motor Transport Bataljon, dat ze onder haar hoede zou nemen. De Tour of Duty van het 3e Motor Transport Bataljon zat er op, het zou terugkeren naar de thuisbasis

De Otter had zich bewezen als een waardevol voertuig voor de condities waaronder het was ingezet. Het kon goed uit de voeten in terrein dat voor andere voertuigen ontoegankelijk was en bij weersomstandigheden die het voor helikopters onmogelijk maakten om te vliegen. Rond 1969 kwam er een eind aan de loopbaan bij het Korps Mariniers. De voertuigen waren versleten en er was een goede opvolger beschikbaar in de vorm van de M116 en M116A1 Husky.

BRONNEN:

- AFV-G2, Vol.6, No.10, jan. -feb. 1981
- Military Machines International, mei 2003
- Classic Military Vehicle, nov. 2017

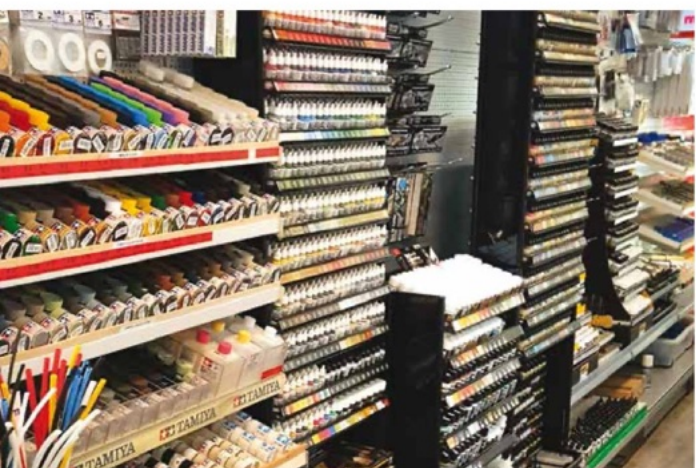


M116A1 Husky



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



TWENOT bezocht de Duitse voorjaarsshows

DOOR BRUNO GHUIJS

Lemgo? Wat is dat? Nooit van gehoord! En dat was jammer. Want op zondag 11 februari vond alweer de zesde editie plaats van de modelbouwshow in de Lipperlandhalle in Lemgo in Duitsland.

Echt dichtbij is het niet. Lemgo ligt op twee en een half uur rijden van Arnhem, richting Hannover, ter hoogte van Bielefeld. En dat is best een eind weg. Maar, daar hebben we in onze Achterhoek iets op gevonden. Je kruipt om half zeven 's morgens met drie man in een ruime vierpersoonsauto (de vierde stoel is gereserveerd voor "de Buit") en begint een leuk gesprek over modelbouw. Zodoende vliegt de tijd en sta je ruim op tijd je stand in te richten. Waardoor je vanaf tien tot vijf uur de Nederlandse modelbouwer kunt aanprezen op deze mooie en gezellige show.

Goed georganiseerd, op een echte toplocatie met zeeën van licht. De Lipperlandhalle is een groot complex van zalen met een mooie moderne uitstraling, net buiten het dorp. Ons evenement vond plaats in een zaal op de eerste verdieping met afmetingen als van een flinke sportzaal. Die verdieping was overigens geen probleem. Na aankomst mochten we onder een overhangend luifel de auto lossen op een pallet, dat meteen daarna door een van de vrijwilligers met een palletwagen werd opgehaald en met de lift naar de evenementenzaal werd getransporteerd. Een pluim voor de organiserende groep met de welluidende naam "Scale Modell Brigade". Zoek ze maar eens op op het internet.

Het evenement omvat voor het grootste deel show (met een groot gehalte pantser), maar toch ook een mooie selectie handelaren en ruilhandel. Alles gaat er een beetje anders dan op andere shows. Ik had het al over de goede service,

De beurslocatie in Lemgo.



De ruime, lichte hal is een ideale plek voor een modelbouwbeurs.





maar wat ons (Marc Tempels, Arnold Cremers en Bruno Ghijs) vooral opviel was de hartelijkheid waarmee wij werden onthaald en de gemoedelijke sfeer die er de gehele dag hing. En natuurlijk was er ook een eenvoudige maar zeker afdoende catering voorhanden. Want zonder Kaffee und Kuchen kom je in Duitsland de dag niet door.

We kregen ruim de gelegenheid om de Nederlandse evenementen aan te prijzen en hebben zowaar nog een paar uur zitten plakken! En op de terugweg, precies halverwege naar huis, konden we ons ook nog tegoe doen aan een zeer betaalbaar en lekker avondmaal op de Rasthof Resser Mark aan de A2 bij Dortmund. We hadden een hartstikke leuke dag gehad. Volgend jaar gaan we weer! Warm aanbevelen. Lemgo!



De grotere hal van de Emslandhallen in Lingen. Er zijn er nog twee!



In het weekend van 24 en 25 maart gingen wij vervolgens naar de grote EuroModelExpo in Lingen. Ook daar werden we aangenaam verrast met een show die duidelijk nog groter was dan de eerste editie van de Lingener EME, vorig jaar! Wat een spektakel. Om precies te zijn waren wij vier dagen lang in Lingen. Met een groep van zes Twenotters uit het oosten van ons land hebben wij een belangrijk deel van de op- en afbouw van de show verzorgd. Voor de nachten hadden we ons als groep verschanst in een lokale bungalow, zodat we elke ochtend fris aan de slag konden. Nou ja, dat laatste is misschien toch een tikkeltje overdreven....

Maar goed. Een groot deel van de TWENOT-stand werd in beslag genomen door een diorama van de Overwinningssparade in Moskou, dat we sinds ons bezoek aan die parade als groep hebben gebouwd. En we waren niet de enigen met een grote display. Verscheidene verenigingen (waarvan er enkele zelfs uit Zuid-Duitsland waren overgekomen) hadden stands van tot wel twintig vierkante meter gereserveerd en tijdens de opbouw van de show zagen we daarbij al grote vraagtekens op het gezicht van organisator Berthold Tacke. Maar gelukkig verdwenen die angsten op de openingsochtend van het evenement al snel toen bleek

dat die clubs met gemak hun tafels vulden met goed gecoördineerde exposities.

Naast al dat moois was er ook een groot contingent bekende en minder bekende handelaren aanwezig, die graag ons zakgeld incasseerden. Wat een opluchting. Op de zaterdagavond was er in het restaurant van de Emslandhallen voor de overblijvers een uitbundig Schnitzelparadijs georganiseerd en daar hebben we ons toen dus maar aan tegoed gedaan.

Al met al: prima georganiseerd, met een flink gegroeide wedstrijd. Wij kijken al uit naar EME 2019 op 30 en 31 maart a.s.!





TOYS & MORE

www.toysenmore.nl



**Dé webshop voor
bouwsets van Cobi**






WORLD WAR II

WORLD WAR II

**WORLD OF TANKS
ROLL OUT**



TWENOT LEDEN
7,5% KORTING

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



TM2101 **Bergepanther Ausf.A**
midden juli verkrijgbaar

TM2083 **Bandvagen BV 206S**
midden juni verkrijgbaar



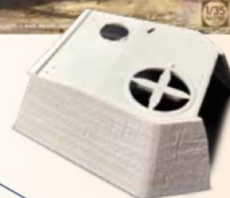
TM2102 **Bergepanther Ausf.D**
midden juli verkrijgbaar



TM2100 **Panther A**
met Zimmerit met volledig interieur
midden juni verkrijgbaar



TM5001
Hanomag SS100
met Meilerwagon
met V2 Raket
Mei/Juni verkrijgbaar



WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE

GRATIS VERZENDING

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



Site in:

PayPal

MasterCard

VISA

