

DE TANK

nr. 272
Oktober 2021



IN DIT NUMMER

P.8



DE CT3 CROSLY PUP MINI-JEEP

P.16



M109 IN NEDERLANDSE DIENST (2)

P.22



75 JAAR UNIMOG



BESTUUR

Voorzitter
Arno Cornelissen, [REDACTED]
Secretaris
Eric de Vetter, [REDACTED]
Penningmeester
Kees Blijleven, [REDACTED]
Lid
Bas Slaats, [REDACTED]
Rob Swart, [REDACTED]

REGIOCOÖRDINATOREN

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

REDACTIE

Kees Blijleven
[REDACTED]

SECRETARIAAT

Eric de Vetter
[REDACTED]

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

WEBSITE- EN FORUMBEHEER
Jakko Westerbeke

ERELEDEN

Kees Blijleven
Rob Evers
Marc Tempels
Jan van Veen
Bert van der Velden

OPMAAK & ONTWERP

Marcel von Hobe

INHOUD

3. Van de voorzitter Nieuwe Leden Verenigingsnieuws

6. Auto van AH

En dan bedoelen we niet de supermarkt. De auto van Adolf was was te zien in het Nationaal Militair Museum in het kader van de tentoonstelling: "Hij of ik."

8. Crosley CT-3 "Pup"

Het onbekende kleine broertje van de beroemde Jeep. Een fotoreportage met zijn kort maar vooral 'kleine' geschiedenis. Marinus Buiten bezocht hem in Overloon en maakte foto's.

12. WEEKENDJE ZEELAND

Van een Walvis, via een Crab naar Drakentanden. Eric de Vetter op vakantie in Zeeland, kon het niet laten om toch ook daar op zoek te gaan naar krijgsgeschiedenis.

16. M109A2 - M109 in Nederlandse dienst (2)

Bas Slaats vervolgt met het tweede deel van de M109 in Nederlandse dienst. Nu dus de A2-variant.

22. 75 jaar Unimog

Een Duitse legende
Vanaf 1948 werden meer dan een half miljoen van deze kleine krachtpatsers gebouwd. Oorspronkelijk bedoeld als een landbouwvoertuig maar werd al snel opgemerkt door legers van vele nationaliteiten.

30. Gevallen Tanks

"Waar gewerkt wordt vallen spaanders." gaat het gezegde. In het geval van werken bij het transporteren van tanks betekent dit dat de impact groot kan zijn. Voor zover nu bekend is dat in de Nederlandse geschiedenis niet vaak gebeurd maar de te vervoeren tanks lagen er wel eens naast.

OMSLAG FOTO'S

voor: "Schat, zullen we de ondergaande zon bekijken? Ik rijd wel."

achter: "GOEIEMORGEN! Schat, ik was ingedommeld maar gelukkig gaat de "wekker" af."

foto's: 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: NL71 INGB 0003026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (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 INHOUDELIJK TE WIJZIGEN.

Van de voorzitter

Beste leden,

De vakantieperiode is voor velen van ons weer achter de rug en wij maken ons op voor het laatste kwartaal van dit jaar. Zoals het er nu (half september) naar uitziet nemen de COVID maatregelen af en kan er weer gedacht worden aan een bijeenkomst!!

Helaas heb ik om verschillende redenen moeten besluiten mijn bestuursfunctie als voorzitter neer te leggen. Het is een moeilijk besluit geweest maar ik heb besloten mij op andere zaken te gaan focussen en het iets rustiger aan te gaan

doen. Natuurlijk blijf ik gewoon lid van TWENOT en blijf ik aanspreekpunt voor Bouwgroep Breda.

Dit betekent dus dat het bestuur op zoek is naar een nieuwe voorzitter. Via deze weg doen we dan ook een oproep aan de leden van TWENOT om bij interesse een bericht te sturen aan twenot@twenot.nl. Tot er een nieuwe voorzitter is gevonden en benoemd blijf ik aan als voorzitter zodat er een nette en correcte overdracht kan plaatsvinden.

Veel leesplezier met deze TANK!

Uw voorzitter, Arno Cornelissen



Nieuwe
Leden

BLOK, Egmond aan Zee
L. JASSIES, Doorwerth
F.G.A.W. WIJNHOFEN,
Sint-Oedenrode

Verenigingsnieuws

Het einde is in zicht!

REGIO NOORD-OOST

De zomer loopt alweer aardig op zijn einde, hoewel we momenteel (half september) volgens mij de warmste periode sinds begin juni aan het klokken zijn. Maar goed, de avonden worden weer langer en voor velen begint dan ook de productieve fase binnen de hobby. Het gezellig buiten zitten zal weer plaats maken voor het plekje aan de hobbytafel, waar de creativiteit de vrij loop gegeven zal kunnen worden. Waarschijnlijk vol enthousiasme over nieuwe projecten, met nieuwe bouwdozen en wellicht nieuwe technieken. Mijn eigen hobbytafel is inmiddels netjes afgeruimd en opgeruimd, misschien dat het later nog terugkomt en misschien dat ik in de toekomst nog weleens een bijeenkomst zal gaan bezoeken, maar voor nu houd ik mijn actieve inbreng aan deze hobby voor gezien.

Ook zijn hier en daar de bouwavonden natuurlijk alweer enige tijd bezig en we zien links en rechts de eerste bijeenkomsten (alhoewel nog wat voorzichtig en kleinschalig) weer georganiseerd worden. In ieder geval op de bouwavonden in Groningen en ook in Sneek lijken (al dan niet met enige regelmaat en zo lang de maatregelen het toestaan) weer activiteiten te worden georganiseerd. De toekomst lijkt er dan ook weer iets rooskleuriger uit te zien en zeer waarschijnlijk zullen er binnen afzienbare tijd toch weer (grotere) bij-

eenkomsten kunnen worden georganiseerd.

Dit doordat de maatregelen er (nog) verder af gaan, hoewel de exacte cijfers over besmettingen, inentingen, ziektes en dergelijke een wat onduidelijk beeld lijken te geven. En we gaan natuurlijk ook richting herfst.

Maar goed, een beetje positief nieuws kan geen kwaad. Laten we dan ook maar hopen dat het einde van de crisis nu eindelijk in zicht is en dat voor u allen het sociale deel van de hobby weer ongeremd van start mag gaan. Ik wens iedereen daarbij dan ook alle heil en zegen.

André Jonker, regiocoördinator



Verenigingsnieuws

REGIO ZUID-OOST

Beste Hobbyvrienden,

Bij het schrijven van dit stukje (begin september) zitten we midden in een heerlijke nazomer. Het kabinet maakt binnenkort bekend of er een versoepeling komt van de corona-maatregelen. Dat zal op veel vlakken meer vrijheid geven. Uiteraard ook voor onze bouwavonden, bijeenkomsten, etc. Bouwgroep Breda is een aantal weken geleden weer gestart met de 2-wekelijkse bijeenkomsten op de vrijdagavond. In Tilburg zijn er pas een paar bouwavonden geweest. Dit heeft echter te maken met de verhuizing van de locatie. Zodra die helemaal rond is zal ook hier het bouwen weer starten.

Verder in deze TANK een reeds aangekondigd stukje over een aantal zeer interessante plekken in ons eigen Zeeland. Ik heb in juni de Walvisbunker in Haamstede, de Sherman in Westkapelle en een tankgracht in Dishoek bezocht. Lees verderop voor een kort verslagje.

Deze regiocoördinator gaat overigens binnenkort weer naar Curaçao (waar dochterlief woont). Ik zal daar samen met het daar wonend TWENOT-lid George Davelaar de "Battle-Station Blauw Force Foundation" bezoeken. Het museum is met name gericht op de Amerikaanse troepen die daar gedurende de periode 1942 - 1945 waren gelegerd om Curaçao te beschermen tegen een eventuele invasie van de vijand tijdens de tweede wereldoorlog. Zo krijg je weer eens een andere, Caribische, blik op deze periode. In de volgende TANK zal ik een kort verslag met wat foto's plaatsen.



In november vertrekt een delegatie TWENOT-leden naar de Scale ModelWorld in Telford in de UK. Deze show wordt georganiseerd door de Engelse afdeling van de IPMS. Ze noemen zichzelf The world's greatest scale model show! We gaan het meemaken en zullen hierover een terugkoppeling doen in een volgende TANK.

Begin november eindigt ook de groepsbouw van Bouwgroep Breda. Thema was deze keer: "raketten". We zijn benieuwd naar de resultaten. In een volgende TANK wat plaatjes van de eindresultaten. Zelf heb ik weer een project afgerond. De Academy T34-85 (Factory 183) in Berlijn-uitvoering is klaar. Mooie en goed te bouwen kit. De photo-etch delen zijn wel bewerkelijk maar maken het model wel af. Hij is gespo-ten in met Real-Colors van AK. Hierbij een paar foto's van het eindresultaat.

advertentie

MBK
MODELLBAU KOENIG

Dé plek voor al uw online modelbouw aankopen.

StuG III Ausf. G early
DW16001
december leverbaar,
pre-order prijs geldig tot 31 oktober.

normale prijs: €119,-
pre-order prijs:

€99.-

1/16

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

WWW.MODELLBAU-KOENIG.DE

Onze site is te lezen in:

We zijn ook te vinden op:

DINNISSEN

MODELBOUW

GESPECIALISEERD IN 1:87

De schaal met de meeste Koninklijke Landmacht-voertuigen

EIGEN LIJN DM DAF-MODELLEN

DEALER VAN O.A. TRIDENT, ARTMASTER, ARTITEC, ARSENAL-M, PREISER, DEN BELS (1:72)

EIGEN DECALS IN ALLE SCHALEN
SUGGESTIES VOOR (MILITAIRE) DECALS WELKOM

WWW.DINNISSENMODELBOUW.NL
DINNISSENMODELBOUW@GMAIL.COM
TEL.0485-218621



Over een paar weken kunnen we weer op pad. Er staan een paar beurzen gepland. In het weekend van 16 en 17 oktober is daar de Scale Model Challenge 2021. Wederom in conferentieoord Koningshof in Veldhoven. Datzelfde weekend staat ook de door de Belgische afdeling van de IPMS georganiseerde Plastic & Steel Show gepland. Deze vindt plaats in Affligem. Ook de Euro Scale Modelling 2021 van de IPMS staat weer op de agenda en wel op zaterdag 27 november in Houten. Hopelijk kunnen we elkaar daar weer eens ontmoeten.

Ik wens iedereen het beste toe en hou nog even vol!!

Met vriendelijke hobbygroet uit het Zinderende Zuiden,

Eric de Vetter, regiocoördinator



www.panzer-shop.nl

Met meer dan 600 verschillende voertuigen en figuren uit eigen productie, de specialist in militaire modellen in 1:144 en 1:160.



Beste plakgenoten,

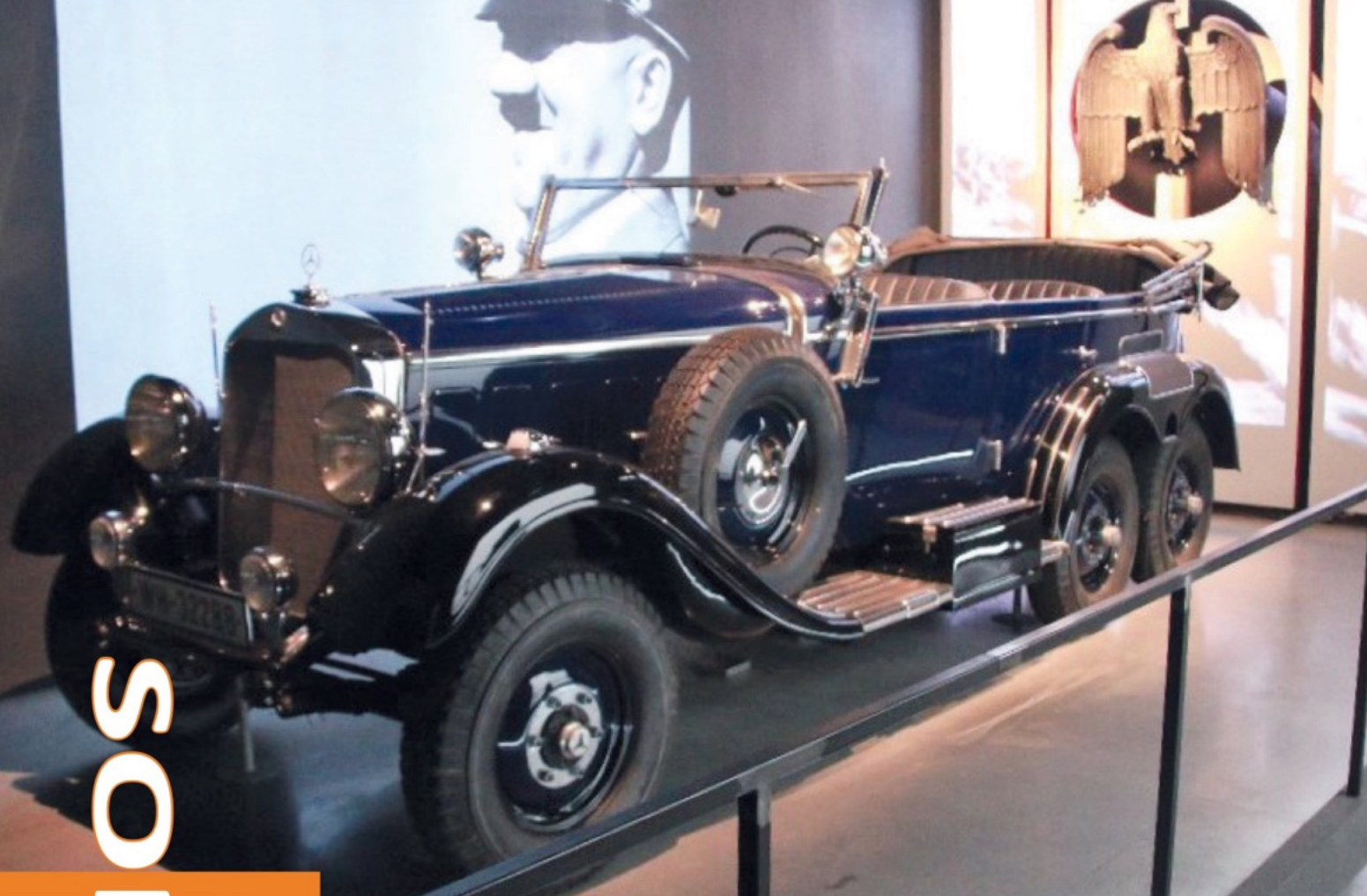
De bouwmiddagen zijn weer van start gegaan en op het moment van schrijven van deze mededeling hebben we er alweer twee achter de rug.

De resterende drie bouwmiddagen voor dit jaar zijn 30 oktober, 27 november en 18 december. Alle drie in 15 Spiegelzaal van 12.00 tot 17.00 uur. Uiteraard in Wijkcentrum "De Erker", Jan van Avennesstraat 32 te Schiedam.. Entree € 6,50 (eerste bezoek altijd gratis)

Hopelijk tot ziens en met vriendelijke groet,

Marc Koppelman





Al enige tijd staat de auto van Adolf Hitler in het Nationaal Militair Museum (NMM). Mocht je hem nog niet gezien hebben, hierbij een paar foto's van deze toch wel indrukwekkende automobiel.

De Mercedes G4 werd door de nazileider gebruikt tijdens parades, partijbijeenkomsten en staatbezoeken. Hij kwam na de oorlog in het bezit van een Britse verzamelaar die hem tijdelijk uitleende aan het NMM voor de tentoonstelling 'Hij of ik'. over de strijd om de bevrijding van Nederland. Het NMM vertelt deze strijd vanuit de waargebeurde verhalen van een Canadese én een Duitse soldaat.



TOYS & MORE

www.toysenmore.nl



**Dé webshop voor
bouwsets van Cobi**



Nieuwe en tweedehands

MODELBOUW**10%**online korting
voor twenot leden- kortingscode -
twenotkorting10**Modelbouw webshop voor en door modelbouwers**

Wij hebben een uitgebreid plastic modelbouw assortiment aan vliegtuigen, helikopters, trucks, tanks, jeeps, auto's zowel nieuw als tweedehands.

Dutchmodelshop.nl

Korenlaan 4

8071 WJ Nunspeet

M: 06-25213489

M: 06-21942337

Ook staat dutchmodelshop.nl op verschillende evenementen

"U kunt uw bestelling bij ons afhalen op maandag t/m vrijdag van 09.00 tot 12.30 en van 13.30 t/m 18.00 uur. Op zaterdag van 09.00 tot 16.00 uur."

Wij hebben elke week leuke aanbiedingen.

**DUTCHMODELSHOP.NL**

veilig online bestellen

info@dutchmodelshop.nl



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**

Schoolstraat 15A - 4841 XC Prinsenbeek
info@robimodelbouw.nl - 0614208253

WWW.ROBI MODELBOUW.NL**Dax Magic Webshop**

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

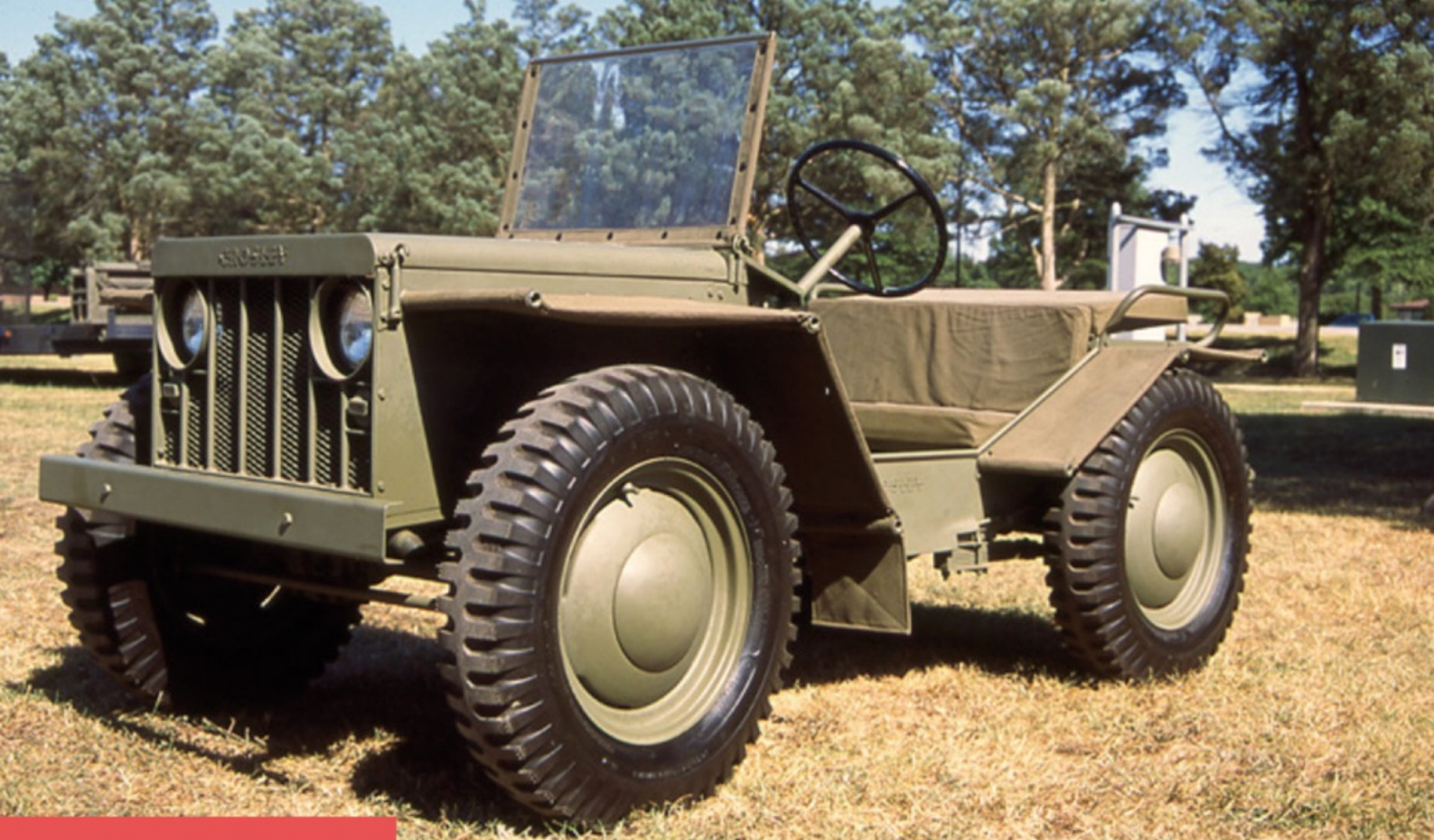


Ook zijn wij regelmatig aanwezig op diverse beuren in Nederland en België

Dax Magic
H.I. Ambacht
Nederland

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

DAXMAGIC-WEBSHOP.NL



Crosley CT3 "Pup"

Crosley was een kleine, onafhankelijke Amerikaanse fabrikant van subcompacte auto's en microcars. Het bedrijf, eerst bekend als de Crosley Corporation en later als Crosley Motors Incorporated, gevestigd in Cincinnati, Ohio, was als autofabrikant actief van 1939 tot 1952, met een onderbreking tijdens de Tweede Wereldoorlog. Hun stationcars waren de populairste modellen, maar het assortiment bevatte ook sedans, pick-ups, cabrio's, een sportwagen en zelfs een klein jeepachtig voertuig.

De eigenaar, Powel Crosley Jr. maakte zijn fortuin in de auto-onderdelen- en accessoiresindustrie, voordat hij in de jaren 1920 tot 1930 zijn assortiment verbreedde met de productie van andere consumentenproducten en Crosley automobielen. In 1925 werd zijn bedrijf de grootste fabrikant van radiotoestellen ter wereld. Het financiële succes van zijn productie- en radio-omroepbedrijven leverde Crosley de middelen op om zijn al lang gekoesterde interesse in de productie van auto's in daden om te zetten. In 1939 introduceerde hij de eerste Crosley compacte auto.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog stopte het bedrijf met de civiele automobielp productie en begon het met de productie van materialen voor de oorlogvoering, waaronder de ontwikkeling van experimentele voertuigen. In 1946 hervatte Crosley de productie van compacte en subcompacte voertuigen, naast het introduceren van nieuwe modellen en innovaties. Nadat de benzinerantsoenering werd opgeheven en de "Big Three" autofabrikanten grotere auto's begonnen te produceren nam de interesse van de consument in de compacte auto's van Crosley echter af. De laatste Crosley-auto rolde op 3 juli 1952 van de lopende band en het bedrijf richtte zich op zijn andere, meer succesvolle zakelijke ondernemingen.



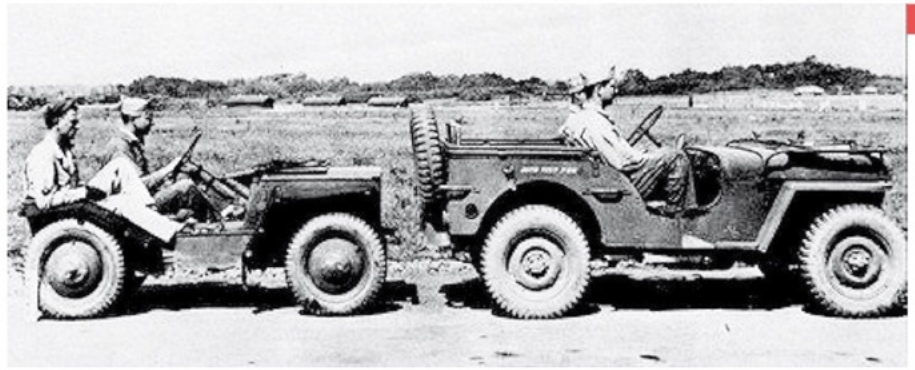
Een van de zesendertig Crosley CT-3 "Pup" extra lichte 4x4 mini-jeep prototypes.



PRODUCTIE IN OORLOGSTIJD

De Crosley Corporation was al vóór december 1941 betrokken bij de planning van de oorlogsproductie en net als de rest van de Amerikaanse industrie richtte het zich tijdens de oorlogsjaren op de productie van oorlog gerelateerde producten. Het bedrijf maakte een verscheidenheid aan producten, variërend van nabijheidsontstekers voor granaten, radioapparatuur, veldkeukens en kwart-ton aanhangers tot geschutskoepels en andere items. Geschutskoepels voor PT-boten en B-24- en B-29-bommenwerpers vormden het grootste contract van het bedrijf.

Crosley produceerde tijdens de oorlog ook een aantal experimentele voertuigen voor de Amerikaanse overheid. De Crosley Automanufacturing Division (CRAD) in Richmond, Indiana, produceerde experimentele motorfietsen, driefwielers, militaire lichte bedrijfsvoertuigen met vierwielaandrijving, een zelfrijdend kanon en verschillende rupsvoertuigen waarvan sommige amfibisch waren. Al deze militaire prototypen werden aangedreven door de 2-cilinder boxermotor die de originele Crosley-auto's aandreef. Toen de autoproduktie in 1942 ophield beschikte Crosley nog over ongeveer 5.000 motoren en het bedrijf hoopte deze voor de productie van kleinere voertuigen te kunnen gebruiken.



Een prototype van zo'n voertuig was de Crosley CT-3 "Pup" uit 1942-1943, een (▲) lichtgewicht voertuig voor één inzittende, met vierwielaandrijving, dat makkelijk door de lucht vervoerd kon worden en vanuit een C-47 Skytrain gedropt kon worden. Zes van deze 510 kg, 2-cilinder "Pups" werden na het ondergaan van beproevingen in Fort Benning, Georgia, overzee ingezet maar het project werd stopgezet vanwege verschillende zwakke componenten. Van zeven van de 36 gebouwde pups is bekend dat ze heden nog bestaan.

◀ 1939, prototype van een militaire driefwielers met Crosley's automotive aandrijflijn.

◀▼ Compacte motorfiets met asaandrijving en ook een achteruit versnelling.



▼ Crosley "Mule", één van de vele prototypes van lichte militaire voertuigen.





Na de oorlog richtte Crosley zich weer op de productie van lichte civiele auto's. Deze begon met 4.999 voertuigen in 1946 en steeg in 1947 tot meer dan 22.500 auto's. De verkoop piekte in 1948 met 24.871 of 27.707 verkochte auto's, afhankelijk van de bron, maar zakte daarna geleidelijk af tot 7.612 auto's in 1950. Nog meer problemen ontstonden toen de "Grote Drie" autofabrikanten grotere en luxere auto's introduceerden, ze in grotere aantallen bouwden en die in sommige gevallen slechts iets hoger waren geprijsd dan een nieuwe Crosley. De verkoop van Crosley's daalde verder tot slechts 1.522 in 1952. De productie stopte op 3 juli 1952, toen de laatste Crosley van de productielijn rolde. Het bedrijf bleef nog wel enige tijd vanwege een overheidscontract motoren bouwen, maar uiteindelijk werden de rechten hierop verkocht. De fabriek in Marion, Indiana, werd verkocht aan de General Tire and Rubber Company.

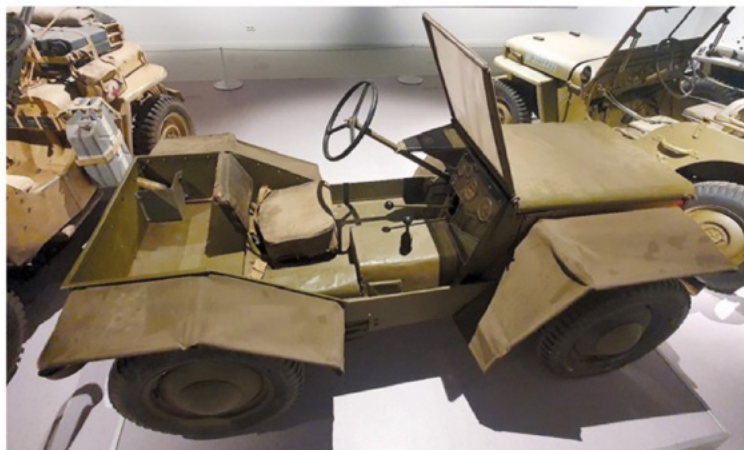
BRON:
<https://en.wikipedia.org/wiki/Crosley>

.....

Het meest bekende militaire voertuig van de laatste zestig jaar is wellicht de JEEP. Ook mensen die nooit iets met militaire zaken te maken hebben gehad kennen en herkennen hem. Dat handige kleine autootje dat je overal voor kan gebruiken en dat overal doorheen komt.

Het Oorlogsmuseum in Overloon besteedt op dit moment door middel van een speciale tentoonstelling aandacht aan dit fenomenale voertuigje. Er staan negen verschillende jeeps die samen een beknopt maar interessant beeld geven van de eerste modellen uit 1941 tot de voor heel veel Nederlanders zo bekende Nekaf die in 1956 bij de KL werd ingevoerd. Enkele voertuigen zijn speciaal voor deze tentoonstelling professioneel gerestaureerd en geconserveerd. De ruimte is smaakvol ingericht met verschillende tekeningen van jeeps en uiteraard de nodige informatie.

Marinus Buiten was er en maakte de foto's:



CROSLY CT-3 "Pup", 1943



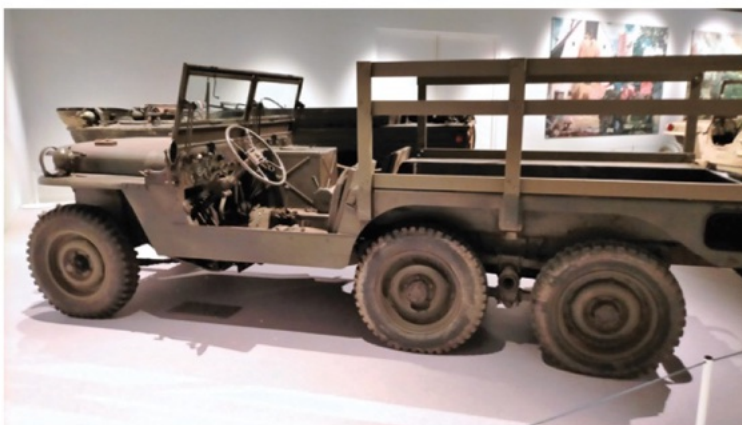


Ford GPA, 1943

JEEP SENSATION

JEEP SENSATION

WILLYS MT-Tug 6x6, 1943



◀ Als laatste en foto die de redactie op het Net vond van de Crosley Mule, die we jullie niet wilden onthouden. Of het een experiment is of dat hij echt gebruikt is...?... maar het is de amfibische Crosley Duck. Let vooral op het stuurkje . . . ;-)



WEEKENDJE ZEELAND;

VAN EEN WALVIS VIA EEN CRAB NAAR DRAKENTANDEN.

DOOR ERIC DE VETTER

Een voordeel van deze barre corona-tijden is dat je het eigen land wat beter kunt verkennen. Bij het schrijven van dit artikel waren overigens de meeste landen om ons heen nog steeds oranje/ge-sloten. Met de pas aangeschafte cabriolet is ondergetekende met vrouwlief begin juni een lang weekend naar Zeeland geweest. Bij het uitzetten van de route was uiteraard rekening gehouden met wat overblijfselen uit de Tweede Wereldoorlog.

DE WALVISBUNKER IN BURG HAAMSTEDEN

In de Zeepeduinen bij Slot Haamstede op Schouwen-Duiveland liggen zo'n 40 Duitse bunkers uit de Tweede Wereldoorlog. Rond het hoge "Pasenhil" duin in het Slotbos ligt het complex, bestaande uit de commandopost (de Walvisbunker), zes manschappenbunkers, twee munitiebunkers en een grote hospitaalbunker. Deze zijn goed zichtbaar vanaf de Moolweg (fiets- en wandelpad). Het betrof een strategische locatie die vanwege het omvangrijke loofbos ook nog eens goede camouflage bood, zowel vanuit de lucht als vanaf de grond.

De Walvisbunker (boven) is een grote commandobunker voor de bataljonsstaf, van het type Regelbau St. 117a. (Regiments- of Bataljonsgefechtstand). Bij invasiegevaar moest het complex onderdak bieden aan een reserve infanterie-eenheid van ruim honderd soldaten. Van dit type zijn er in totaal 72 gebouwd. De hospitaalbunker is een bijzonder type, met afmetingen van 29 bij 15 meter. Een type dat slechts zes maal in de complete Atlantikwall is gebouwd en dan alleen nog in Nederland. Hierin werden gewonden verzorgd en konden operaties worden uitgevoerd.





Het complex is gebouwd tussen 1942 en 1944 door de bekende Organisation Todt. Het maakte deel uit van Widerstandsnest 325 H. De commandobunker, met een oppervlakte van 24 x 14 meter met daarin 16 vertrekken, heeft vanwege zijn vorm en omvang ook wel de bijnaam "Walvis". De stabilisatiemuur die aan de bunker gebouwd is, heeft de vorm van een walvisstaart. Deze zorgde voor meer stabiliteit in het mulle duinzand, zodat dit grote betonnen gevaarte op zijn plaats bleef liggen. Een andere voorkomende term is "Vleugelbunker".

Vanuit dit complex, "Stützpunkgruppe Schouwen", voerden de Duitsers het commando over alle verdedigingswerken op Schouwen. Ook de verdediging van vliegveld Haamstede was een van de taken van dit complex. Bijna alle bunkers zijn van de standaardmodellen (Regelbau) die in de hele Atlantikwall voorkomen. Bovenop zie je nog de gepantserde observatiekoepel (type 486P2) en de gaten van de houders van de antennes. De koepel weegt ongeveer 10 ton en is gemaakt van 12 cm dik pantserstaal. Op het dak van de "Walvis" staat nog een Tobruk. Even verder is er een observatieplatform dat een mooi uitzicht biedt op de Zeepeduinen.

De bunker is helaas niet toegankelijk. Hij wordt nu "bewoond" door honderden vleermuizen zoals de zeldzame franjestaart en de baardvleermuis.

DRAKENTANDEN IN GROOT-VALKENISSE

Op de fiets zie je nog eens wat... In de buurt van Groot-Valkenisse (net voor Zoutelande) zijn langs het fietspad (de Duinweg) nog de zogenoemde draakentanden te zien. Dit zijn vierhoekige piramidevormige versperringen van versterkt beton. Ze werden voor het eerst gebruikt in de Tweede Wereldoorlog om tanks en gemechaniseerde infanterie tegen te houden en in hun opmars te vertragen. Draakentanden werden door alle partijen op het Europese strijdtonnel op grote schaal gebruikt. De Duitsers maakten er uitgebreid gebruik van in het Zeeuwse deel van de Atlantikwall. In de buurt vind je honderden meters van deze versperringen, keurig in het gelid.

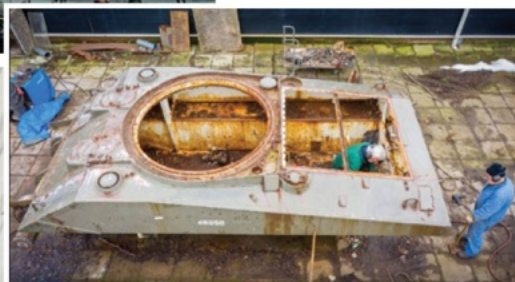


SHERMAN TANK MK.V IN WESTKAPELLE

Wie kent hem niet; de bekende Sherman tank op de Westkappelse Zeedijk in Westkapelle. Toen wij hem wilden bezoeken bleek hij echter verdwenen te zijn. Ik heb uitgezocht waar hij was gebleven en meteen achterhaald hoe hij daar terecht was gekomen. Op 1 november 1944 landden geallieerde troepen van de 79e Pantserdivisie (1st Lothians & Border Horse) op Walcheren en ruim een week later was het eiland bevrijd. Maar dat was niet zonder slag of stoot gegaan. Een maand vóór de landingen was de zeedijk aan de zuidkant van Westkapelle door Britse bommenwerpers kapot gebombardeerd. De bedoeling hiervan was Walcheren onder water te zetten zodat de landingen en de verovering van Walcheren makkelijker zouden verlopen.



De troepen landden noordelijk en zuidelijk van het in de dijk ontstane gat. In de nacht na de landing raakte de Sherman Crab vlegeltank met nummer T148656, afkomstig uit de landingsboot LCT 737 (bijnaam: Bramble), onbruikbaar. Hij was in de modder blijven steken en werd door de opkomende vloed overspoeld. Na de bevrijding van Westkapelle bleef de tank vanwege de zoutwaterschade in het dijkdorp achter. Jarenlang heeft hij, inmiddels ontdaan van de vlegelininstallatie, in een zijstraat van Westkapelle gestaan. Begin jaren '60 beseftte de toenmalige burgemeester dat hij behouden moest worden als blijvende herinnering aan de bevrijding van Westkapelle. Dat was net op tijd want hij was toen al opgekocht door een handelaar in oud-ijzer. Maar deze schonk hem aan de gemeente waarna de Sherman een plek op de dijk kreeg.

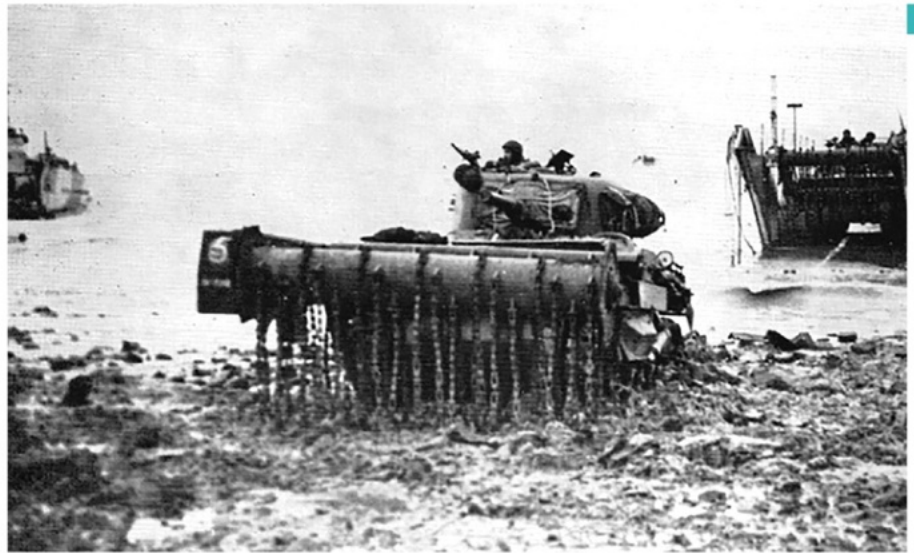


Medio 2020 sloeg de Stichting Cultuurbehoud Westkapelle groot alarm omdat de tank in zeer slechte staat verkeerde. Met het oog op de herdenking van de Slag om de Westerschelde heeft het Bevrijdingsmuseum in Nieuwdorp het initiatief genomen om de Sherman geheel te restaureren. Zo werd de Sherman op 8 december j.l. met behulp van een kraan met een contragewicht van 71 ton van zijn voetstuk gehesen. Hierna is hij op een dieplader naar het Bevrijdingsmuseum gebracht. Hier wordt hij momenteel door een aantal vrijwilligers gerestaureerd. Het is de bedoeling de tank eind oktober dit jaar weer gereed te hebben. Begin november vindt namelijk de jaarlijkse herdenking van de landing in Westkapelle plaats.

SHERMAN "CRAB"

De Sherman Crab is een zogenaamde "vlegeltank", een variant van de Britse Sherman Mk.V tank, die voorzien was van speciale uitrusting om mijnen te ruimen. Aan elke zijkant van de romp was een balk aangebracht die voor de tank uitstak. Vooraan was tussen beide balken een grote koker/as aangebracht waar zware metalen kettingen aan waren bevestigd. Aan het eind van elke ketting zat een zware stalen bol. Door middel van een aandrijf-as aan de rechterkant, die afgetakt was van de as tussen de motor en de versnellingsbak, kon de koker ronddraaien terwijl de tank langzaam vooruit reed. Hierdoor sloegen de stalen bollen op de grond waardoor eventuele mijnen in het pad van de tank ontploften.

Er waren in principe twee uitvoeringen van de Crab: de Mark I en de Mark II. De Mk.I had aan beide kanten van de romp een hydraulische cilinder aan de onderkant van de vlegelinstallatie, de Mk.II had deze alleen rechts, met links een driehoekig contra-gewicht. Alle Crabs die op Westkapelle ingezet zijn, waren Mk.I's, die op details wel iets van elkaar verschilden, zoals bijvoorbeeld de vorm en plaatsing van de rekken op de romp en geschutskoepel. Ze hadden wel allemaal aan de zijkanten van de romp rekken



voor reservekettingen (de kettingen braken vaak bij een ontploffing en ook door algemene slijtage). Bij de meeste Crabs zaten links en rechts achteraan de romp schuine bakken die met kalkpoeder gevuld konden worden. Deze werden bij het mijnenruimen aan de onderkant geopend zodat de tank twee kalksporen achterliet waarmee het geruimde pad werd aangegeven. Links en rechts op het achterdek waren ook opvouwbare stangen bevestigd met aan de uiteindes witgeschilderde ronde platen met een lichtje in het midden. Deze dienden om achteraan komende Crabs te leiden: door de uitgeklapte stangen konden die beter zien of ze op het juiste pad zaten om de mijnen naast dat van hun voorganger te ruimen.

BRONNEN:

- Omroepzeeland.nl
- PZC.nl
- Bevrijdingsmuseumzeeland.nl
- Natuurmonumenten.nl
- Tracesofwar.nl
- Strijdbewijs.nl
- Tankwrakken op Westkapelle, Jakko Westerbeke





M109 in Nederlandse dienst (2)

DOOR BAS SLAATS

Nadat de M109 was opgewaardeerd tot M109A1 realiseerde de legerleiding zich dat het kanon dan wel flink verbeterd was, maar dat het volle potentieel hiervan zonder verdere modificaties niet benut kon worden.

"Gaarne spreek ik de wens uit dat de eerste vijf M109 A2 howitzers en de overige die nog zullen volgen de hun toegedachte taak in de Nederlandse krijgsmacht tot volle tevredenheid mogen verrichten, maar voeg daar gaarne aan toe dat we vurig hopen dat ze nooit voor oorlogsdoeleinden behoeven te worden ingezet".
Een zinsnede uit de toespraak van de heer A. Rijke, plaatsvervangend president van de Raad van Bestuur van RSV, tijdens de bijeenkomst op vrijdag 10 juli 1981 aan boord van de spidoboot "Stad Rotterdam" ter gelegenheid van de overdracht van de eerste vijf M109 A2 howitzers aan staatssecretaris dr. W.F. van Eekelen en de Directeur Materieel Koninklijke Landmacht, Generaal-Majoor A.J. Beersma.

Bovenstaande overdracht staat beschreven in een interne publicatie van RDM (Rotterdamse Droogdok Maatschappij). Bij RDM, intussen onderdeel van RSV (Rijn-Schelde-Verolme Machinefabrieken en Scheepswerven NV), werden in totaal 86 M109A2 howitzers gebouwd ter vervanging van de 105 mm AMX pra-voertuigen, waar onder andere de befaamde "Gele Rijders" nog mee rondreden. WF (Wilton-Feijenoord) & RDM Algemene Werktuigbouw vervaardigden voor de 155 mm howitzers onder andere de complete vuurmond, assembleerden de koepel en verzorgden voorts de complete samenbouw van vuurmond en rupsonderstel.

De rupsvoertuigen waren door de Landmacht in de Verenigde Staten aangeschaft en aan WF & RDM AW ter beschikking gesteld. In de werkzaamheden was tevens begrepen het in samenwerking met de Landmacht testen van het complete systeem. Daarnaast

Een FMC M109A2 155mm houwitser met lange schietbuis. 1983. Foto Beeldbank NIMH, Collectie Leger Film- en Fotodienst

WF & RDM co-producenten van M109A2 S.P. Howitzers

Onze huidige M109A2 productie bestaat uit:

- vervaardiging van de schietbuis
- montage van de schietbuis
- complete installatie van de toren
- complete systeem-integratie

De militaire productie geschiedt onder AQAP 1 certificaat, hetgeen een kwaliteitsgarantie

Inhoudt voor alle producten uit ons huidige leverprogramma:

- levering en vervaardiging onder licentie van:
- artillerie tot 200 mm kaliber
- schietbuis van 20 mm kaliber
- rups- en wiel-panter-gevechtsvoertuigen
- geschutstorens voor marinevaartuigen
- onderdelen voor geleide wapensystemen
- onderdelen van straalmotoren voor gevechtsvliegtuigen
- "bomb ejection racks" en schietstoelen voor gevechtsvliegtuigen.
- revisie, verbetering en modificatie van artillerie-, voertuig- en geleide wapensystemen.

WF & RDM
Algemene Werktuigbouw,
Postbus 1839, 3000 BA Rotterdam.
Telefoon: (010) 67 27 47,
Telefax 28281.

zijn de 133 reeds bestaande M109A1's naar dezelfde technische status gebracht en hernoemd als M109A3. Ook kreeg de Landmacht in 1983 voor opleidingsdoeleinden nog vijf M109A2's met rij-instructiecabine ter beschikking.

De A2 uitvoering was uitgerust met het M185 kanon in de affuit M178. Deze uitvoering kreeg verder een nieuwe rammer en een verbeterd hydraulisch systeem. Ook de motor kreeg een upgrade met een verbeterde turbo. Het voertuig had aan boord ruimte voor 36 complete schoten, in tegenstelling tot de 28 voorheen. Hiervoor was de achterzijde van de toren uitgebouwd. Daarnaast kwam er sterk verbeterde munitie beschikbaar. Met deze Improved Conventional Munition (ICM) kon verder worden geschoten en grotere schade worden toegebracht. Een voorbeeld van ICM was een clustergranaat die boven het doel uiteensprong en een groot aantal subprojectielen verspreide. Met deze uitbreiding en verbeteringen kon de veldartillerie weer een meer vooraanstaande plaats innemen bij de uitvoering van een van de destijds belangrijkste taken van de KL, te weten de bestrijding van gepantserde doelen. Het maximale schietbereik lag, afhankelijk van de lading, tussen de 19 en 30 kilometer.

Aan de buitenkant zijn vooral de volgende verschillen met de A1 zichtbaar:

- het luik voor de panoramische kijker M117A2 is vervangen door een ballistisch koepeltje;
- de aansluitingen voor de drijfset aan de voorzijde van het chassis werden weggelaten;
- de "banaan", net voor de koepel op het chassis, verdween;
- aan de achterzijde op de koepel is een uitbouw voor de extra munitie gekomen;
- de vervoerbeugel (travel lock) voor het kanon werd gemoderniseerd en voorzien van een gasveer.

Het totale gewicht van het voertuig bedroeg nu circa 24 ton.

Na invoering van de M109A2 en M109A3 zijn tien afdelingen van de Artillerie hiermee uitgerust. De afdelingen met de M109 gingen bestaan uit twintig vuurmonden (in plaats van achttien), zodat er een "vierkante" structuur kon worden gevormd. Een afdeling werd opgesplitst in twee vuurmondbatterijen met elk twee vuurmondpelotons van vijf vuurmonden. Hierdoor kon, afhankelijk van de aard van het doel en de te gebruiken munitiesoort, met één tot vier pelotons worden gevraagd.

Bij de laatste onderhoudsbeurt zijn de originele Amerikaanse rupsbanden vervangen door nieuwe van het Duitse bedrijf Diehl, die een langere levensduur hadden. Aan de achterzijde van de toren is een 1.9 kW/28V/68A stroomgenerator (APU) van het merk Kirsch gemonteerd om onafhankelijk van de hoofdmotor stroom te hebben voor de bediening van alle systemen. Ook is een modern datatransmissie systeem genaamd VUIST-1 toegevoegd zodat de tijd tussen aanvraag en het daadwerkelijke eerste schot aanzienlijk verminderde. Voor op de toren is duidelijk herkenbaar (wit kastje) een mondingsloopsnelheidsradar gemonteerd welke ten behoeve van eventuele vuurcorrecties meet met welke snelheid de granaat de



◀ Een M109A2 155 mm gemechaniseerde vuurmond verlaat de wasplaats, nadat het voertuig geheel schoongespoet is. Audiovisuele Dienst Koninklijke Landmacht (AVDKL) Bijzonderheden: Bravo Batterij 12 Afdeling Veldart (NIMH 2086-068-002).





Rechtervoorzijde van het zelf voortbewegend geschut M109A2 155mm houwitser. De vuurbuis met rookafzuiger en afgedekte mondingsrem staat in maximale elevatie (bijna loodrecht omhoog). MIHN-2044_061335

M109A2-90 tijdens 50 jaar Vereniging Officieren Artillerie op de vlb. Soesterberg, 23-04-1998. Foto Wim den Dunnen



schietbuis verlaat. Tevens is de ouderwetse typische Amerikaanse verlichting vervangen door een moderne Duitse variant. En zoals eerder vermeld zijn deze voertuigen in het driekleurige NATO verfpatroon geschilderd.

Na de val van de muur veranderde de taak en de samenstelling van de Nederlandse strijdkrachten. De dienstplicht verviel en het leger kromp. In de periode 1990-1994 werden vijf afdelingen opgeheven (resp. 34-, 44-, 42-, 43- en 12 Afdva). Begin 1994 werd wederom met de RDM een contract afgesloten voor basisonderhoud/revisie van totaal 137 M109A2 en -A3's (incl. de opleidingsvoertuigen), gedurende de periode 1994-1997. De gereed gekomen voertuigen werden in camouflagepatroon afgeleverd en aangeduid als M109A2/90. Ze waren bestemd voor de parate 11e en 41ste Afdva, alsmede de mobilisabele 13e, 14e en 51ste Afdva (per afdeling 24 stuks). De 11e en 13e Afdeling behoren tot het Korps Rijdende Artillerie, dus officieel 11e, resp. 13e Afdra. Een aantal van zes stuks werd als reserve aangehouden. De rest werd verkocht aan onder andere de Verenigde Arabische Emiraten. Deze voertuigen werden omgebouwd tot M109L47, waarover later meer. Ook de opleidingseenheden (o.m. rijopleiding) kregen geheel gereviseerde voertuigen. De 14e Afdva werd in 2000 (weer) paraat gesteld. In 2004 werd besloten de 13e en 51ste Afdeling op te heffen. De 41e Afdva werd in 2005 opgeheven. Er bleven slechts twee afdelingen (11e en 14e) over. In 2006 startte de vervanging door de PzH 2000 NL. Begin 2006 als eerste bij 14e Afdva, daarna volgde in 2007 ook 11e Afdra. en in 2008 verdween de M109A2/90 na een dienstverband van ruim 40 jaar geheel uit de organisatie.

De M109 is buiten Nederland en Duitsland ingezet in het voormalig Joegoslavië. De Nederlandse regering stelde in oktober 1998 op informele wijze een afdeling artillerie ter beschikking voor een NAVO-troepenmacht in Macedonië. Deze zogeheten Extraction Force diende de op handen zijnde waarnemingsmissie van de Organisatie voor Veiligheid en Samenwerking in Europa (OVSE) in Kosovo te gaan ondersteunen. Tijdens de tweede week van de schietoefening in Münster-Süd in de winter van 1999 kreeg de afdeling Gele Ridders de opdracht gericht op Kosovo. Dat was uniek in de naoorlogse geschiedenis, want Nederland had nog nooit alleen een artillerieafdeling aangeboden. Er zat een driedledige reden achter. Ten eerste waren de infanteriebataljons al in een roulatieschema voor Bosnië opgenomen en de leiding van de Landmacht wilde dat ritme niet doorbreken. Vervolgens zou Duitsland, als één van de lead nations, een brigade leveren. Daartoe werd de 12e Panzer Brigade aangewezen, die zelf geen vuursteeneenheid had. En in de derde plaats stond de afdeling vanwege haar taakstelling binnen de snel inzetbare paraatheid al op een notice to move van twintig dagen. Op 2 april 1999 besloot de Nederlandse



Twee keer een 109A2/90 Houwitser, in stelling in de Servische wijk van Orahovac, Kosovo (onder: MIHN-2107_D1999070 en boven: MIHN-2107_D1999389).

regering een vuurmondpeloton van de afdeling naar Macedonië te sturen. Het peloton arriveerde daar op 21 april en vanaf 30 april kwam het onder bevel van de Duitse brigade te staan. Op 10 juni vertrok de rest van afdeling naar Macedonië en werd het met het vuurmondpeloton verenigd als onderdeel van de Duitse brigade. De Veiligheidsraad van de Verenigde Naties zette op 10 juni 1999 het licht op groen voor zowel een civiele als militaire operatie in Kosovo. De United Nations Mission in Kosovo (UNMIK) zou de wederopbouw ter hand nemen, terwijl de door de NAVO geleide vredesmacht Kosovo Force (KFOR) het militaire deel voor haar rekening nam. Op 12 juni trokken de eerste militairen van de hoofdmacht Kosovo binnen en op 13 juni kreeg de afdeling opdracht naar de omgeving van Orahovac te gaan.

De afdeling kreeg daar een Duits tankeskadron met acht Leopard-II tanks onder bevel. Rondom Orahovac kreeg de afdeling een eigen Area of Responsibility (AOR); een afgebakend gebied waarbinnen de eenheid verantwoordelijk was voor de veiligheid. De afdeling verrichtte vele bestuurlijke en politietaken. Eind juni nam de spanning in de AOR van 11e Afdeling Rijdende Artillerie toe. In de nacht van 27 op 28 juni 1999 staken provocateurs diverse huizen in brand. Als reactie schoten de Rijders om 00.30 uur met lichtgranaten boven Orahovac. Showing the force: de harde klappen van het schieten met de M109 zou de onruststokers afschrikken. Het waren de eerste artillerieschoten in een crisisgebied sinds de kolonisatieoorlog, eind jaren '40 van de vorige eeuw in Indonesië. [Bron: MILITAIRE SPECTATOR nummer 2, 2018]. Het zou echter bij dit ene wapenfeit blijven. De M109 werd hierna vervangen door de veel modernere PzH2000, welke later in Afghanistan daadwerkelijk met scherp vuursteun leverde aan de Nederlandse troepen aldaar.

In deel 3 van dit artikel zullen nog enkele ontwikkelingen worden beschreven welke bij RDM zijn bedacht om de M109 verder te moderniseren.



Op 22 augustus 1986 brengt Koningin Beatrix een werkbezoek aan de Legerplaats Seedorf. Bezichtiging van een M109A2 gemechaniseerde houwitser. Op de loop is de sjabak aangebracht. (NIHM: 2107_V8608-31-18)



NASCHRIFT

Van verschillende oplettende lezers heb ik correcties en aanvullingen gekregen op deel1, welke ik jullie natuurlijk niet wil onthouden. Bedankt hiervoor en ik sta altijd open voor verdere informatie.

"Er zijn initieel 134 M109's besteld die in 1969 en 1970 zijn geleverd. Vervolgens zijn er in 1975 of 1976 nog 2 M109's bijgekomen. Alle 136 waren van het type M109 en hadden hetzelfde Nato Stock Nummer, eindigend op -034-5064. In 1980 was dit nog ongewijzigd.

In 1982 zijn er 3 M109A1B*, nog steeds met het NSN eindigend op -034-5064 en 133 M109A1's met een NSN eindigend op -50-3821. Van de nieuwe bestelling van 86 M109A2's zijn er dan 21 ontvangen. Deze hebben een NSN eindigend op -051-0586.

In 1983 zijn er 3 M109A1B/A3's, 133 M109A1/A3's en 86 M109A2's. In 1984 zijn er 3 M109A1B/A3's, 133 M109A1/A3's en 91 M109A2's. De vijf extra M109A2's zijn aangekocht voor de (rij)opleiding.

De M109 werd ingedeeld bij zes Afdelingen (12, 14, 34, 41, 43 en 44 Afdva). De M109A2 verving de AMX pra, welke toen nog bij vier Afdelingen was ingedeeld: 11, 13 (mob), 42 en 51 (mob) Afdva. De M109A2 werd toen niet bij mobilisabele eenheden ingedeeld i.v.m. garantieregelingen.

Twee Afdelingen welke al de M109A1 hadden, werden voorzien van de nieuwe M109A2 (betref 12 - en 41 Afdva). De mobilisabele Afdelingen (13 en 51) kregen de gemodificeerde M109A1's (dan M109A3 genoemd)."

* M109A1B = exportmodel van de M109A1 met minimale verschillen.

advertentie

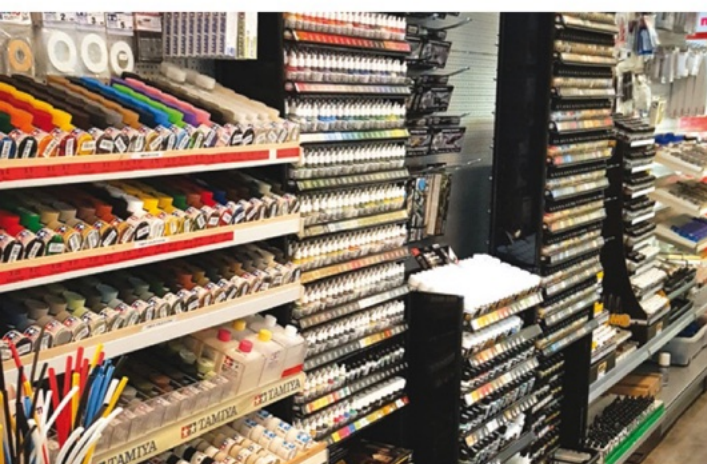
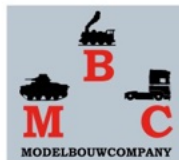
GAZ-AA/AAA

Dare to build different!

BOUWDOZEN

De Modelbouw Specialist

• Treinen • Scenery • Modelbouw



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

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

volg ons op



WWW.MODELBOUWCOMPANY.NL

ModelBouwCompany



SOFTSKIDZ

75 jaar Unimog

Een Duitse legende

DOOR KEES BLIJLEVEN

Unimog is een naam die staat voor een van de beste lichte vrachtwagenfamilies. De voertuigen worden zowel civiel als militair over de hele wereld gebruikt; van 1948 tot nu zijn er zo'n 550.000 gebouwd. Het ontstaan van de Unimog is wellicht voor een deel te danken aan de plannen van Henry Morgenthau Jr, die van 1934 tot juli 1945 tijdens de regeringsperiode van president Roosevelt de Amerikaanse minister van financiën was. Hij was de geestelijke vader van het plan om na de oorlog de Duitse industrie zodanig te ontmantelen dat Duitsland nooit meer in staat zou zijn opnieuw een oorlog te beginnen. Dit plan is gelukkig nooit uitgevoerd, maar in 1945 werden wel de nodige fabrieken ontmanteld en overgebracht naar bijvoorbeeld Rusland, Groot Brittannië en Frankrijk.

Tegen deze achtergrond begon Albert Friedrich, die als chef ontwerper van vliegtuigmotoren werkzaam was geweest bij Daimler-Benz, in december 1945 met de ontwikkeling van een voertuig dat met name geschikt moest zijn voor gebruik in de landbouw. Het moest een klein, sterk, wendbaar en terreinvaardig voertuig worden met o.a. vierwielaandrijving, portaalassen met sperren, grote bodemvrijheid, een klein laadvloertje en een cabine voor twee personen. Ook moesten door middel van p.t.o. (power take off) aansluitingen aan de voor- en achterzijde diverse machinerieën kunnen worden aangedreven. Het werk begon in Schwäbisch Gmünd, in Zuid Duitsland, in een goud- en zilverwarenfabriek Erhard & Söhne, een bedrijf dat nooit iets te maken had

gehad met het bouwen van voertuigen. In maart 1946 was het ontwerp gereed en werd ook de naam bedacht: **Universal MotorGerät**. Hans Zabel, een ingenieur van het bedrijf, maakte er een acroniem van en dat werd **Unimog**. Op 9 oktober was het chassis prototype gereed en werd de eerste proefrit gemaakt. Het tweede prototype, met een Mercedes-Benz 4-cilinder benzinemotor was in november/december klaar. Beide werden voorzien van een laadbak en een cabine. In het eerste halfjaar van 1947 werden nog twee prototypen gebouwd. De vier voertuigen werden aangeduid als de U1 t/m

Unimog prototype, december 1946



U4. Omdat de ruimte bij Erhardt & Söhne inmiddels te krap was geworden werden de werkzaamheden verplaatst naar Werkzeugmaschinenfabrik Boeringer in Göppingen. Daar werden in 1948 weer twee prototypes gebouwd, maar nu voorzien van een Mercedes-Benz 4-cilinder dieselmotor.



Dit werden de U5 en U6. Intussen was ook het Unimog logo ontworpen, een "ossenkop", dat op de motorkap werd aangebracht. Eind augustus 1948 vond tijdens een landbouwtentoonstelling

in Frankfurt aan de Main de presentatie aan het publiek plaats. Het enthousiasme was groot en in februari 1949 begon de serieproductie, de eerste (voor) serie van 100 stuks. De eerste leveringen aan gebruikers waren in maart 1949. De echte serieproductie begin in september 1949 met een serie van maar liefst 500 voertuigen. Vanwege de hoge investeringen die gemaakt moesten worden om rendabele productieaantallen te behalen werd het project in de herfst van 1950 overgenomen door Daimler-Benz en werd de productie in 1951 overgeheveld naar de vrachtautofabriek van Mercedes in Gaggenau. In maart van dat jaar werd de laatste Unimog bij Boehringers gebouwd, begin juni 1951 startte de productie in Gaggenau.



Unimog van het type 34-411. (Foto Daimler-Benz in fotocollectie van Wim den Dunnen)

Vanaf het begin was er ook uit de militaire hoek veel belangstelling voor de Unimog en er werden er door de krijgsmachten van Duitsland, Oostenrijk en Zwitserland in diverse uitvoeringen vrij veel van aangekocht. Het Zwitsers leger toonde al in 1950 belangstelling. Gedurende april/mei van dat jaar werden vier testvoertuigen gekocht en na beproeving werden er in september 40 stuks besteld, waarvan de levering plaats vond in december. In 1951 en volgende jaren volgden meer orders. Zwitserland is dus de eerste militaire gebruiker van de Unimog!

Het in Duitsland gelegerde Franse bezettingsleger nam in 1951/52 400 Unimog's U25/401 in gebruik en toonde behoefte aan een iets groter type Unimog. In 1952 werd daarvan een eerste prototype ontwikkeld. In 1953/54 volgde de verdere ontwikkeling. Uiteindelijk ontstond hieruit het type Unimog S 404 (de S stond voor Sondertyp). Eind 1954 werd een kleine voorserie gebouwd en in mei 1955 startte de eerste serieproductie, welke de "Anfangsserie" wordt genoemd. Het grootste deel hiervan ging naar het Franse bezettingsleger in Duitsland.



De Mercedes ster werd in augustus 1953 op de grille aangebracht, het "ossenkop logo" werd na 1955 niet meer gebruikt.



Inmiddels toonden ook andere landen belangstelling. En niet te vergeten, de in oprichting zijnde (Duitse) Bundeswehr was ook zeer geïnteresseerd! In januari 1956 startte de productie van de eigenlijke productie-serie, welke o.m. een iets langere wielbasis had. Deze werd in een groot aantal (ca. 36.000) aan de Duitse Bundeswehr geleverd. Andere landen volgden, zoals Frankrijk, Portugal, Zwitserland en België. Uiteindelijk was er wereldwijd een groot aantal militaire gebruikers van de Unimog voertuigen. Dit werden naast het type S 404 in de loop der jaren ook andere typen resp. bouwseries. In Duitsland bijvoorbeeld werd de Unimog S opgevolgd door het type U1300L (1978-1991, ca. 18.000 stuks). Later volgden de typen U4000 en U5000 die in 2002 werden geïntroduceerd.



◀ Trotse medewerkers zijn op pad met 'Fahrgestell No.1'.

◀ Een vroege Unimog met een uitklapbare grasmaaier voorop en een ploeg aan de achterkant.



De Unimog staat bekend om zijn terreinvaardigheid. (zwart-wit foto's op deze pagina: Mercedes-Benz, collectie Wim den Dunnen)



◀ S 404 op een UN missie.



▲ S 404 brandweerwagen

◀ S 404 radiowagen



◀ S 404 als trekker van een FH 88 155 mm houwitser van het Singaporese leger

▼ S 404 met een Valkiri 127 mm raket-artillerie systeem. Door middel van de kaptogen kan hij worden vermomd tot een gewone onschuldige truck



S404, DE EERSTE UNIMOG VRACHTWAGEN. De eerste Unimog S 404 serie werd geïntroduceerd in 1955. In 1972 waren er niet minder dan 64.242 exemplaren van gebouwd, een record dat nog altijd niet is gebroken. Anders dan de voorgaande landbouwvoertuigen was de Unimog S een kleine vrachtwagen. De badge met

de stierenkop op de motorkap was vervangen door de Mercedes ster. De auto met zijn 1½ ton laadvermogen had een zes cilinder M180 benzine lijnmotor met een cilinderinhoud van 2195 cc en een vermogen van 80 pk. De versnellingsbak had zes versnellingen vooruit en twee achteruit, de snelheid was minimaal 1½ km/uur en maximaal 95 km/uur. Het leeggewicht was 2,9 ton, het maximum beladen gewicht was 4,4 ton. De meeste exemplaren hadden een open laadbak, maar hij was er ook met een gesloten opbouw, bijvoorbeeld voor gewondenvervoer. Bij alle uitvoeringen had de cabine een zachte kap. Het was dit model dat de fantastische Unimog terreinvaardigheid introduceerde. Het werd al snel gebruikt door de krijgsmachten van Duitsland, Oostenrijk, België, Groot-Brittannië en Frankrijk en vervolgens, maar dan als tweedehandsvoertuigen, over vrijwel de hele wereld.



▲ De Franse Nationale politie verbouwde de unimog (416) grondig voor haar eigen toepassing.



◀ S 404 ambulance voertuig.



► Unimog U 1300 L met in de laadbak een verbidingscontainer. Losse containers kwamen steeds meer in gebruik als vervanging van de auto's met vaste opbouw.

UNIMOG U 1300 L

Tot 1971 had Mercedes-Benz meer dan 171.000 Unimog's gebouwd. Medio jaren '70 lanceerde het bedrijf de grote Unimog's, te weten de 424, 425 en 435 series. Toen de Bundeswehr belangstelling toonde voor een nieuwe 2-ton vrachtwagen bood Mercedes-Benz haar nieuwe U 1300 L (L voor lange wielbasis) aan. Deze was groter en sterker dan de S 404, had een vloeistof gekoelde 6 cilinder, 130 pk, OM 352 dieselmotor, een versnellingsbak met 8 versnellingen vooruit en achteruit, een wielbasis van 3,25 meter, 0,44 meter bodemvrijheid op de portaalassen, differentieel sperren, 46% opstapvermogen, leeg gewicht 5250 kilo, maximum beladen gewicht 7500 kilo en een stalen cabine. Dit voertuig voldeed vrijwel geheel aan de door de Bundeswehr gestelde eisen en doordat er geen ontwikkelingskosten meer hoefden te worden betaald was het een aantrekkelijk aanbod.

Het leek duidelijk dat de oude Unimog zou worden opgevolgd door de nieuwe Unimog, maar toen deed Magirus-Deutz een alternatief aanbod. In minder dan twee jaar had de IVECO groep (Magirus-Deutz, Saviem, Volvo en DAF) haar model 130 M 7 FAL ontwikkeld, eveneens op basis van civiele componenten. Met een 6 cilinder luchtgekoelde dieselmotor, wielbasis van 2,9 meter, bodemvrijheid 0,485 meter en een maximum gewicht van 7700 kilo was dit voertuig gelijkwaardig aan de Unimog. In juli 1975 begon het evaluatieprogramma dat 13 maanden zou duren. Aan beide voertuigen moest het een en ander worden verbeterd en in februari 1977 kwamen ze weer tegen op het proefterrein van de Bundeswehr. Deze evaluatie was in augustus van dat jaar gereed. Beide voertuigen waren nog steeds gelijkwaardig aan elkaar. Het enige minpunt van de 130 M 7 FAL was het feit dat het iets moeilijker was om in de cabine van de Unimog te klimmen. Het leek er op dat Magirus de opdracht zou krijgen toen Daimler-Benz de prijs van de Unimog substantieel



▲ U 1300 L met een modulair pantsersysteem rond de cabine en onder de motor.

verlaagde van DM 56.700 naar DM 43.500. Magirus/IVECO was hier niet tegen opgewassen en dus bestelde de Bundeswehr haar nieuwe 2 ton vrachtwagen in Gaggenau. Hij kreeg de naam Lkw 2t tml gl(W) Typ U 1300 L

▼ Twee U 1300 L's net voordat ze door de wasstraat gaan. Het zijn Engelse Unimogs wat te zien is aan het stuur aan de rechter kant.





Vanaf augustus 1978 leverde Daimler-Benz aan de Bundeswehr ca. 18.000 voertuigen in verschillende uitvoeringen. In mei 1983 begon de productie van de uitvoering welke werd aangeduid als de Pioniergerätsatz 2, bestemd voor de genietroepen. Hij had een lier met 45 meter kabel, verschillende gereedschapsets en een 220 volt 4000 watt generator. Elke geniecompagnie kreeg er een toegewezen, elke pantsergeniecompagnie kreeg er twee. Ook werden er 3.000 ambulancevoertuigen gebouwd en 100 brandbestrijdingsvoertuigen (Feuerlösch-Kfz 1000) voor de Duitse luchtmacht.

ADDITIONELE VARIANTEN

Naast de twee hoofdvarianten, S 404 en U 1300 L zijn er voort speciale taken ook diverse andere Mercedes-Benz types in beperkte aantallen gebruikt. Voorbeelden hiervan zijn de Unimog's U 34/411, U 70A, U 600/421, U 900/406, U 900/417.100 en U 110/418. Dit waren in principe civiele voertuigen zonder militaire modificaties. Ze werden vaak gebruikt door civiele ondersteuningsbedrijven of, met minimale aanpassingen, door eenheden van het leger. De Duitse Heeresflieger en Luftwaffe bijvoorbeeld gebruikten de U 1200 L/427 als vliegtuigtrekker. Het leger (Heer) en de Marine gebruikten ook U 421 kiepauto's en U 900 auto's met graafinstallatie.



▲ U 1300 L Ambulance

Wereldwijd zijn er bij de strijdkrachten van verschillende landen (Argentinië, Australië, Denemarken, Frankrijk, België, Nederland, etc.) vele andere varianten in gebruik. Ook het Amerikaanse 7th US Army had in 1990 enkele Unimog modellen (U 600/406) in gebruik. Deze hadden aan de voorkant een laadschop en in de laadbak een kleine graafmachine. De motor en het onderstel van de Unimog zijn ook gebruikt voor een lichte pantserwagen, de UR 416 van Rheinmetall. Hiervan zijn er meer dan 400 van gebruikt door klanten in Europa, Zuid-Amerika, Afrika en Azië. In Nederland hebben de politie van Den Haag en die van Amsterdam er elk twee in gebruik gehad.



▼ Ontruiming van een kraakpand met behulp van een UR-416 aan de Grote Wetering in Amsterdam door ME en marechaussee. (fotocollectie Anefo)



▲ U 4000

EEN NIEUWE FABRIEK, EEN NIEUW TIJDPERK

Een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van dit unieke voertuigconcept begon toen de bouw van de Unimog werd verplaatst van Gaggenau naar Würth, de bestaande vrachtwagenfabriek van het voormalige DaimlerChrysler AG. Uit de bedrijfsarchieven bleek dat er op dat moment vanaf de start van de productie in 1951 320.748 Unimog's in 36 verschillende uitvoeringen waren gebouwd en dat die aan meer dan 150 landen zijn verkocht. Ongeveer 55 % van de productie is naar de civiele sector gegaan, de overige 45% ging naar militaire afnemers van 81 landen. De meest veeleisende afnemer was een Chinees oliebedrijf dat in de Talkla-Makan woestijn 1400 Unimog's nodig had die waren uitgerust om te kunnen opereren bij 40 graden onder nul, maar ook in tropische omstandigheden. En ook moesten ze kunnen worden gebruikt in heel fijn zand, wat indrukwekkende ballonbanden nodig maakte. Geen enkele andere vrachtwagen kon aan al deze eisen voldoen.

De productie van de nieuwe U 3000, U 4000 en U 5000 vrachtwagens begon in september 2002. De voertuigen in dit nieuwe segment kunnen worden gezien als de opvolgers van de uiterst mobiele U 1550 L, U 2150 L en U 2450 L in het zware Unimog-assortiment dat tot medio 2002 in Gaggenau werd gebouwd. Dit was de laatste stap in de overgang naar de nieuwe modellen.

Ook deze Unimog's hadden natuurlijk de unieke terreinvaardigheid. Standaard eigenschappen bleven de torsie flexibiliteit van het chassis, de driepunts montering van de cabine, de motor, de portaalassen, de korte overhang voor en achter en de differentieelsperren. De vier wielen hadden dubbele remleidingen en de auto kreeg ook een ABS systeem met keuze uit vier kanalen. De inrichting van de cabine was verbeterd en het dashboard gaf meer informatie. De auto was beschikbaar in twee lengtes, een wielbasis van 308 cm en van 390 cm. Het maximum gewicht was 12,5 ton. Ook voor de motor waren er twee mogelijkheden: 177 pk en 218 pk. Mercedes was door de Europese regelgeving verplicht om een elektronisch motormanagementsysteem toe te passen waardoor de auto niet meer beschikbaar was voor gebruikers zonder passende onderhoudsfaciliteiten en deskundigheid. De gesynchroniseerde Telligent transmissie biedt acht versnellingen vooruit en zes achteruit, door middel van voorkeuze te bedienen. Er is geen automatische versnellingsbak beschikbaar maar door de elektronische voorkeuze mogelijkheid, waarbij de versnellingen worden gekozen door verschillende elektronisch geanalyseerde parameters wordt dit ruimschoots gecompenseerd. Vierwielaandrijving wordt pneumatisch ingeschakeld, er zijn twee differentieelsperren. De acht versnellingen vooruit maken een minimum snelheid van 0,62 mijl en een maximum snelheid van 66 mijl mogelijk. De bandenspanning kon onder het rijden aan verschillende omstandigheden worden aangepast.



◀ U 4000

► Unimog 5000 van het Finse leger als drager van het ITO 05 mobiele luchtverdedigingssysteem met vier RBS-70 raketten voor de korte afstand. Dit systeem beschermt de Jäger en gepantserde bataljons van de Finse parate brigades. (foto internet)

In 2012 breidde Mercedes-Benz het Unimog assortiment uit met een 6x6 uitvoering van de U 5000. De aanleiding hiervoor was ongetwijfeld de eerder gedane after-market 6x6 aanpassingen van de 4x4 U 5000 door het Franse bedrijf SOFRAME (voor een Saoedische CAESAR artillerie-opdracht) en Krauss-Maffei-Wegman voor de bergingsuitvoering van de gepantserde Dingo 2.

Evenals bij eerdere uitvoeringen van de Unimog konden het basis chassis en de aandrijflijn van de meest recente U 4000 en U 5000 modellen vrij gemakkelijk worden aangepast voor een aantal andere taken en vooral voor lichte pantservoertuigen. De Unimog U 5000 chassis is zodoende de basis geworden voor o.a. het Barracuda gepantserd personeelsvoertuig van Doosan Infracore Defense Products, de Aravis van Nexter, de Kaya van Otokar, en de Condor van Rheinmetall Landsysteme. De vroege U 3000 en U 4000 Unimog's werden aangedreven door een Mercedes-Benz OM 904 LA dieselmotor, de grotere U 5000 had een OM 925 LA motor. De huidige U 4000 en U 5000 hebben nu de EURO 5 versie van deze motoren. Alle kwetsbare onderdelen van de motor en de versnellingsbak zijn afgeschermd tegen stof, modder en water. In geval van een elektrische storing kunnen enkele versnellingen door middel van een noodknop ook pneumatisch worden bediend. Er zijn diverse accessoires beschikbaar zoals geniewerktuigen, een lier, sneeuwplough, dozerblad, kraan .e.d. Voor het functioneren hiervan is een apart hydraulisch systeem aanwezig met koppelingen aan de voorkant en de achterkant

Met het huidige assortiment voertuigen is Mercedes-Benz ruimschoots voorbereid op de ongetwijfeld weer komende uitdagingen.

In De Tank 273 vervolgen we dit verhaal met een kijk op de Unimog in Nederlandse dienst.



► U 5000 met gepantserde cabine en een container in de laadbak



Gevallen tanks

Als een tank van A naar B moet dan kan hij dat op eigen kracht doen, maar als de afstand te groot wordt om het zo te doen dan moet er een tanktransporter worden ingeschakeld. Elk leger dat over tanks beschikt heeft daarom ook een aantal tanktransporters nodig. Maar een tank is en blijft een log ding en een tanktransporter is betrekkelijk smal, dus er gaat weleens iets fout. Soms rijdt de tank er verkeerd op of hij wordt niet goed vastgezet waardoor hij in een bocht gaat glijden en van de oplegger af valt. Dat gebeurde in 1963 met een Centurion tank die na een reparatie weer naar de Margriet Kazerne in Wezep werd terug gebracht. Wonder boven wonder waren er geen gewonden en ook geen schade.



Tegen woning van schoolhoofd Tank kantelde op Zuiderzeestraatweg

Donderdagmiddag vond op de Zuiderzeestraatweg bij Wezep een vreemd verkeersongeval plaats toen een 48 ton wegende centuriontank van een militaire oplegger afschoot en op de verkeersweg kantelde.

Het gevaarte kwam tot stilstand tegen de woning van de heer J. Stam, onderwijzer van de aan zijn woning gelegen herv. school 1.

Zijn vrouw, die in de huiskamer aan het werk was, zag de tank aan komen rollen en bracht zich snel in veiligheid.

Met de kanonloop boven het raamkozijn kwam de tank tot stilstand.

De schade aan de woning was gering. Zelfs de ruiten sneuvelden niet.

Ook een fiets, die tussen de woning en de tank klem kwam te zitten, liep hoegenaamd geen krasje op. Het is een gelukkig feit, dat op het anders zeer drukke fietspad langs de Zuiderzeestraatweg, waar de tank over heen kantelde, op dat moment geen verkeer was, zodat zich geen persoonlijke ongelukken voor deden.

REPARATIE

De tank was afkomstig uit de Margrietkazerne te Wezep, waar het bij de technische dienst een reparatie had onder te gaan. Bij het nemen van een bocht, waarbij assistentie werd verleend door de Koninklijke Marechaussee, schoot de tank van zijn blokkering los met als gevolg dat oplegger en tank kantelden. Met behulp van een bergingstank werd het gevaarte later weer op zijn rupsen gezet om opnieuw voor reparatie in aanmerking te komen. De familie Stam kwam met de schrik vrij.

Zoiets gebeurde natuurlijk niet vaak, maar als het gebeurde dan was er groot materieel nodig om e.e.a. weer recht te zetten. De foto hier rechts toont het recht zetten van een AMX personeelsvoertuig waarmee het niet goed is gegaan.

Er moesten maar liefst twee 616's en een AMX bergingstank aan te pas komen om voertuig weer op de oplegger te zetten. (Fotocollectie Wim den Dunnen)



De foto's van de Centurion en het krantenbericht (◀) werden door Walter Jonkers op het Forum gezet. Uw TANK redactie vond ze interessant genoeg om ze in DE TANK op te nemen zodat alle TWENOT leden ze kunnen bewonderen.

Hier rechts en daaronder ging het fout bij het laden van een Leopard 2A4 op een DAF YTS-10050 achter een FTF-trekker op het Mobcomplex Oudemolen, 06-08-1990. (Fotocollectie Wim den Dunnen)



Dit soort ongevallen gebeurden en gebeuren nog steeds. Ze zijn van alle tijden. Henry Klom zette dit (▼) krantenberichtje op het Forum. Het gaat over de eerste tank van het Nederlandse leger, Renault FT. En wanneer gebeurde dit? Inderdaad, in 1928!



