

DE TANK

nr. 290
Oktober 2024



P.24

BEZOEK MUSEUM FULL (CH)

IN DIT NUMMER

P.06



HETZER IN BELGIË

P.10



M29 WEASEL ALS MODEL

P.18



NIEUWE STENEN WINKEL



Le Musée de la Bataille des Ardennes

DOOR FRED BACHOFNER

Eind april (2024) planden we (familie incl. kleinkinderen) een korte vakantie in de Ardennen. Het Center Parcs park ligt op een 30 minuten rijden van Bastogne en ik bedacht dat ik daar dan best eens zou willen gaan kijken, maar zoals vaak met kinderen liep het anders. Als kinderen het naar hun zin hebben dan hebben (groot) ouders dat ook. Bastogne is er (nog) niet van gekomen, maar wel een bezoek aan het plaatsje La Roche des Ardennes, dat midden in het gebied van de slag om de Ardennen ligt en hard is geraakt. We hadden La Roche uitgezocht om er wat te winkelen, te wandelen en wat te eten en waren er niet op voorbereid om er ook een museum aan te treffen, Le Musée de la Bataille des Ardennes. En wat voor een museum!

Kort over La Roche des Ardennes. In 1944-1945 werd de stad La Roche grotendeels verwoest en kwamen 114 inwoners om het leven. Het Duitse

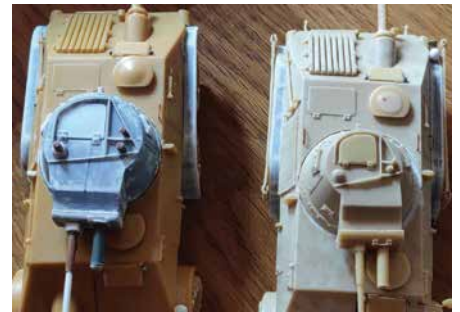
Ardennenoffensief (Battle of the Bulge) begon op 16 december 1944. In de nacht van 18 op 19 december werden in de buurt van La Roche-des-Ardennes de eerste troepenbewegingen gesignaleerd. De stad was toen in handen van de Amerikanen, maar op 21 december namen de Duitsers bezit van de stad. Vanaf 23 december bombardeerde de Amerikaanse luchtmacht Duitse stellingen in de Ardennen, met name in La Roche, waar de brug over de Ourthe nog altijd intact was. Op 11 januari 1945 werd La Roche bevrijd, maar in de omliggende dorpen ging de strijd nog vijf dagen door. Tijdens het Ardennenoffensief is 90% van La Roche verwoest en kwamen 114 burgers om het leven. Het Museum van de Slag om de Ardennen is gewijd aan de strijd om en bevrijding van La Roche en nabijgelegen dorpen op de linkeroever van de Ourthe tijdens het geallieerde tegenoffensief tussen 3 en 16 januari 1945. Het dorp is onderdeel van de Liberation Route Europe.



Het museum van de slag om de Ardennen van La Roche opende zijn deuren op 1 juli 1993. Het is het resultaat van de passie van de oprichter Michel Bouillon en zijn jongste zoon Gilles voor alles wat te maken heeft met de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog en vooral tijdens de verschrikkelijke slag om de Ardennen Michel Bouillon was in 1944 twaalf jaar oud en erg getekend door alle gebeurtenissen, in het bijzonder door wat zijn hele familie meemaakte vanaf de evacuatie in mei 1940 tot de

FOTOREPORTAGE

Deel 2 van de M39 saga



Na het korte verslag van de geprinte M40 (zie vorige DE TANK) is deel 2 de afwerking van een langlopend resin project. Ton van Rijnberk's Scale-line M39's zijn al lang vintage. Daar liep ik een aantal jaren geleden tegenaan en de originele planning was ze om te werken tot perfecte modellen. Dat bleek telkens tegen nieuwe ontdekkingen aan te lopen. Met het 3D model van Eelke als kroon op de onmogelijke queeste. Had ik de romp al verhoogd, de TraDo al gemaakt en laten verzinken in de romp, bleek dat de voorwielophanging anders in elkaar zit en de hele romp dus naar voren toe versmalt. Dat betekent dat ik voor de derde keer deze grote resin bakstenen moest gaan verzagen. Daarbovenuit is de romp net iets te smal. Wat houd je dan over? Een erg grote investering van nog meer handwerk die niet opweegt tegen het resultaat. Een resultaat dat nog niet in de schaduw kan staan van Eelke's sublimie versie.

Wat is er te veranderen aan deze kit om hem kloppend te maken? Bijna alles. De foto's met de witte delen op het oranje bruine resin geven het duidelijk aan. Bouw dus gerust de kit die je nu hebt staan en weet dan dat 'ie niet perfect is. Hopelijk komt er een keer een goede spuitgiet kit. De beste voor het moment lijkt die van MR. Die ga ik met veel plezier bouwen.

Ik besloot uiteindelijk gewoon af te maken wat ik nu had staan. Gewoon het beste maken van het model. Dat ga ik dus ook doen met de andere projecten en modellen. Er staat nog de vacu um Airpress en het resin model van MR models. Ach, er kunnen nooit genoeg M39's zijn.

Het originele project van deze twee was een Duitse en een Nederlandse variant. De beschrijving is natuurlijk verschillend, maar ook de banden en wat uitrusting is over de loop van de gebruiksperiode veranderd. Veel Duitse foto's tonen de rijplanken en hebben de ronde wioldoppen. In de Nederlandse periode is soms de versterkte Nederlandse band zichtbaar. Van MR heb ik kosteloos een setje schitterende wieltjes gekregen met de ronde wioldopjes. De Nederlandse banden zijn de banden uit de kit, maar met extra versteviging erop.

De verdere veranderingen zijn de plaats van de steunwieltjes, de koplampen, de plaats van het "achterlicht" op de voorkant en een achterlicht achterop. De originele toren is te smal en te schuin. In 3d heb ik een toren geprint en daarop alle details gescratcht. Uiteindelijk is de uitbouw op de toren waar het kanon in zit iets te lang geworden. Twee verschillende torens dus om de verschillen te laten zien tussen de kit en hoe het had moeten.

Het was in de tijd toen dit model op de markt kwam een hele prestatie om met een paar foto's en één tekening een redelijk model te maken. Met alle nieuwe informatie bleek er best wel wat te kloppen, maar veel ook niet. Bij het erop schilderen van de overdreven Duitse kruizen kwam er nog een fout in beeld: de linker richtingaanwijzer staat veel te ver naar achter.





WEASEL

US Amphibious
Personnel Carrier M29

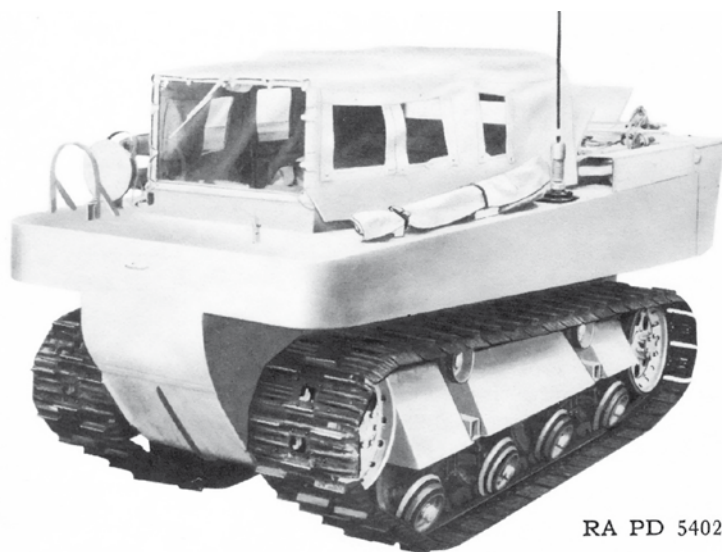
1/35

Takom, 3996

DOOR JAKKO WESTERBEKE

De M29 Weasel werd in de Tweede Wereldoorlog ontwikkeld voor een geheime commando-operatie in Noorwegen. Dit land was in de jaren '30 één van de voornaamste producenten van zogenaamd zwaar water, dat gebruikt kon worden voor de productie van (toen nog theoretische) kernwapens, en na de invasie in 1940 viel de fabriek ervan in Duitse handen. De Geallieerden beraamden een gezamenlijke operatie om commando's in Noorwegen te droppen om deze fabriek uit te schakelen, maar die zouden voertuigen nodig hebben om zich door de Noorse sneeuw te kunnen bewegen. Hiervoor werd in Engeland een klein voertuig op brede rupsbanden ontwikkeld en in Amerika in productie genomen als de Cargo Carrier M28 (▶▼), die twee zitplaatsen achter elkaar had en de motor achterin.

Na 2.103 exemplaren werd deze vervangen door de verbeterde Cargo Carrier M29 waarvan er 4.476 gebouwd werden. Die uitvoering was niet alleen groter maar ook was de motor iets naar voren verplaatst en de bestuurder naar links, zodat de motor rechts naast hem zat. Achterin waren naast elkaar drie stoelen geplaatst. De eerste M29s gebruikten dezelfde rupsband als de M28, maar deze werd al snel vervangen door een bredere voor betere terreinvaardigheid. Hoewel de M29 in principe amfibisch was, was dat meer in theorie dan in de praktijk. Daarom kwam er nog een versie, de M29C, waarvan er meer dan twee keer zoveel gebouwd



RA PD 54022

werden: 10.647 exemplaren. Deze uitvoering had drijflichamen aan de voor- en achterkant, plus schermen over de rupsbanden en roeren achteraan de romp om hem ook echt amfibisch te maken. Hij was door z'n kleine vrijboord echter nog altijd alleen maar geschikt voor binnenwaters. Vanwege de geheime operatie waarvoor hij was ontwikkeld kon de M29 ook nog eens uitgerust worden met een ongewone toevoeging: een kastje met een springlading erin, om het voertuig te vernielen mocht het in vijandelijke handen dreigen te vallen.



De operatie in Noorwegen is nooit uitgevoerd in de vorm waarvoor de M28 en M29 ontwikkeld waren en zodoende zijn ze daar ook nooit ingezet. Maar omdat het voertuig toch beschikbaar was zijn de M29 en M29C veel gebruikt door de Amerikaanse, Britse en Canadese legers in Italië en vanaf 1944 ook in Noordwest-Europa. De Amerikaanse mariniers gebruikten hem in 1945 ook op Iwo Jima en Okinawa. Na de 2e Wereldoorlog werden ze ook in de Koreaanse Oorlog ingezet en de M29C ook door de Fransen in Indochina, waar hij Crabe (Krab) genoemd werd. Verder zijn ze in vredetijd door meerdere legers gebruikt, vooral in poolgebieden waar ze oorspronkelijk voor waren gebouwd. In de VS zijn ze vanaf eind jaren '50 ook op de civiele markt gebracht toen het leger het merendeel afstootte. In Frankrijk zijn ze nog tot 1970 gebruikt door bergtroepen en



ROWASP

Een nieuwe stenen verkoopplaats

DOOR BRUNO GHUIJS

Ongeveer tien jaar geleden vroeg ik mij op een keer af hoeveel stenen modelbouw winkels er eigenlijk nog waren in Nederland. Ik was toen groepscoördinator van het ESM-team van de IPMS en vroeg mij af wat het belang van winkels was voor de modelbouwhobby. Een collega bouwer met een goed geheugen gaf mij al snel een lijst die het resultaat was geweest van een onderzoek dat tien jaar daarvoor was uitgevoerd. Die lijst bevatte ongeveer 240 adressen van winkels die een relevante voorraad kits en benodigdheden in de verkoop hadden. Hierbij zaten ook winkels voor huishoudbenodigdheden, die tot ver in mijn jeugd nog hoofdleveranciers van modelkits waren geweest. Samen met Erik Keizer, die ook lid van het ESM-team was, besloot ik om eens te kijken hoe accuraat die lijst nog was. We begonnen met het opzoeken van de adressen in Google Maps, dat in die tijd net effectief genoeg was om een dergelijke zoektocht te vergemakkelijken. Al snel bleek in Street View dat op veel van de adressen op de lijst een leeg en verveloos pand stond! We besloten alle winkels die nog vindbaar waren te bezoeken. Het jaar daarop reisden we elke tweede week met de trein een aantal winkels af. Dat was op zich al een leuke exercitie, die ook nog werd opgeleukt door gesprekken met de eigenaren, mits die er natuurlijk de tijd voor namen. 's Avonds op de terugweg gingen we dan, op een budgetje, ook nog uit eten.

We bezochten winkels van Goes tot Groningen en van Maastricht tot Den Helder en kwamen uiteindelijk tot een totaal van 54 overgebleven stenen winkels! Dat zet je wel aan het denken. Erik bedacht dat het handig zou zijn om alle nog overgebleven winkels



De geschiedenis van een '75'

1- De doop

Sans-Peur!

Deze prachtige '75', gloednieuw, was zo gedoopt door een lid van de batterij, de 10e van het 5e Regiment Veldartillerie, op de dag dat we in de haven van Besançon onze uitrusting gingen ophalen.

Het was 6 augustus. Wat een warmte! De oude Spaanse stad beefde van opwinding. Het plaveisel van de straten trilde onder ontelbare voetstappen en het ononderbroken rollen van kanonnen, munitiewagens, bagagewagens, voederwagens en andere wagens.

Precies die dag kreeg de 10^e batterij zijn transportmiddelen en zijn kanonnen. De operatie zou lang gaan duren. Andere eenheden waren er al dus wij moesten op onze beurt wachten. Onder de mannen die er als eerste waren was er één die ongeduldiger was dan de anderen. Serieus, stil, al berustend in de oorlog, hoewel hij er nog steeds nauwelijks in geloofde. Het was Cornevin, de richter, een man uit de Jura, met een vierkante nek zoals alle Francs-Comtois. En dus ook al zijn kameraden, omdat de 10^e van het 5^e alleen bestond uit mannen uit Comtois, die daar waren opgeroepen volgens de regionale rekrutering: mensen uit Doubs, Haut -Rhin, Jura, Haute-Saône.

-- Verdorie! Wat duurt dat lang! zuchtte Cornevin. Niemand antwoordde.

-- Wat doen we? hervatte de richter. We zijn hier al twee uur.

-- Het is pas drie uur! merkte 1^e brigadier Laloyau kalm op.

Deze keer werd er een of twee keer gelachen. Er is niet veel voor nodig om soldaten op te vrolijken, zelfs als ze ten oorlog trekken. Het zijn grote kinderen, op hun oude dag. En als we lachen dan is het net als wanneer we slapen: we vergeten. De richter reageerde niet op de brigadier. Alleen zijn schouderophalen maakte duidelijk dat hij niet overtuigd was. Hij rolde een sigaret. Dan gaan we verder met een ander idee.

-- Kregen we maar brieven. Kreeg jij er een, Laloyau?

-- Niks sinds 2 augustus. En iedereen leest hetzelfde. Er was geen post meer. De sergeant-facteur zou de winkel wel kunnen sluiten.

-- Dat is jammer! meende iemand in een groep die dicht bij de kanonnières lag.

De rijders, de 'schoenpoetsdozen', zoals ze werden genoemd, vormden altijd een aparte groep. Iedereen kwam bij elkaar door de liefde voor dit vak. Allemaal kanonnières. Natuurlijk! Maar de kanonnières en de rijders spraken niet dezelfde taal. Zij kenden alleen hun kanonnen, de anderen alleen hun paarden. Maar die kanonnen! Wanneer zouden we ze eindelijk eens



kunnen aanraken? Het was nu bijna vier uur. Om vijf uur zou de soep klaar zijn en het was nog een heel eind naar het station in de wijk Saint-Paul!

Plotseling klonk er een heldere stem:

-- De jongens van het eerste, hierheen! Het was wachtmeester Viénard die zijn mannen riep.

-- Eindelijk! gromde Cornevin. Hij stak zijn sigaret op en vertrok met zijn kameraden, de mannen van het eerste stuk, terwijl de rijders in het zadel stapten en met de lonten van hun geweren de dommelende paarden wakker maakten.

-- Deze kant op! herhaalde Viénard, terwijl hij hen door de menigte leidde van degenen die weggingen en degenen die nog wachtten. Onder het dak van een enorme kazerne stonden honderd 75 mm kanonnen opgesteld. Slank en dapper in hun smetteloze horizon-blauwe kleur. Er waren verschillende rijen, gevolgd door talloze munitiewagens, parkwagens en smederijwagens. De onderofficier leidde zijn colonne en wees het kanon en de munitiewagen aan. Dat ging snel. Al snel zaten de rijders op hun paarden en de kanonnières op hun munitiewagens.

-- Vooruit! beval Viénard en we verlieten de hal.

-- Kwartiermeester, vroeg de richter, gaan we terug naar de wijk?

-- Nee, maar soms wel!

Veel wapens in een neutraal land 1

DOOR MARCEL VON HOBE

Ook dit jaar staan drie weken vakantie op de planning. Ook nu keken we kort voor vertrek naar de weerberichten om te kijken waar het mooi zou zijn. De wens om naar Zwitserland te gaan met een doortocht naar Noord-Italië was al een paar jaartjes niet doorgegaan. Dit jaar waren de vooruitzichten goed, dus... let's go!

Het viel mij op dat we op onze route langs Thun zouden komen. In Thun, Zwitserland ligt het wel bekende Pantsermuseum Thun. Niet zozeer een museum als wel een soort opstelplaats van historische voertuigen op een kazerneterrein. Ik had al eens gehoord dat er wat gaande was rond deze verzameling en informeerde binnen de bouwgroep. Daarbij bleek dat de collectie verplaatst en overgedragen (lees uitgeleend) is aan het Militär- und Festungsmuseum Full-Reuenthal. Snel op de kaart kijken waar dit museum staat. Gelukkig óók "in de buurt van de route" die we willen rijden. Het ligt namelijk 55km ten westen van Basel aan de Rijn. We besluiten twee overnachtingen in Basel te nemen (tip: zoek een overnachting in het aan Basel gelegen Frankrijk (bijvoorbeeld Saint-Louis). Dat scheelt honderden euro's en de grensovergang wordt licht bewaakt).

HET MUSEUM

Als je vanuit Basel langs de Rijn rijdt doemt in de verte een koeltoren op. Dat blijkt de 'buurman' van het museum te zijn. Kernkraftwerk Leibstadt staat ongeveer 800m verderop. Bijzonder hoe dicht je onderweg langs de centrale rijdt.

Het museum bestaat uit drie onderdelen. Een militair museum bestaande uit twee grote hallen, het Vestingsmuseum Reuenthal en het Militärhistorische Anlagen Kanton Aargau. Dit laatste militaire complex omvat ongeveer 100 verschillende soorten gebouwen: artilleriebunkers, antitank installaties, medische hulpposten, commandofaciliteiten, vuurleidingsbunkers en troepenonderkomens uit de periode van de Tweede Wereldoorlog en de Koude Oorlog. Het is te bezichtigen, maar volgens de website alleen op aanvraag. Op de site is daarover meer te lezen en kunnen fiets-, loop- of autotochten aangevraagd worden langs de gebouwen.

Het Vestingsmuseum is los te bezichtigen, maar is zeer beperkt open. En natuurlijk niet op de dag dat ik er ben. Op internet staat dat het een grote volledig ingerichte bunker is. Hij is tussen 1937 en 1939 gebouwd, had vanaf dat moment tot 1945 een volledige bezetting van 90 man en heeft twee 7,5 cm kanonnen als hoofdbewapening. In 1988 wordt het complex overgenomen door vrijwilligers en is alles gerestaureerd en gevuld met origineel meubilair. Het complex is elke zaterdag open van 13.00 tot 17.00 uur.



