

TWENOT



**TWEEDE
NEDERLANDSE
ORGANISATIE VAN
TANKHOBBYISTEN**

DE TANK

189



December 2007

In dit nummer o.a.:

**Rolls-Royce pantser-
wagen (2)**

3 x Humber Scout Car

**Het beschilderen van
figuren in schaal 1:72**

KettenKrad

DE TANK

TWEede Nederlandse Organisatie van Tankhobbyisten.

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.

Copy voor DE TANK moet uiterlijk de vijftiende van iedere oneven maand bij de redactie zijn. Bij aanlevering van copy op discette of per email: Word 6.0 Digitale foto's: tenminste 300 dpi.

Internet: <http://www.twenot.nl>; e-mail: twenot@twenot.nl; ISSN: 1382-8991

BESTUUR:

Voorzitter

Marc van Etten, 

Vice-voorzitter

Marcel von Hobe, 

Secretaris + speciale activiteiten

Marc Tempels, 

Penningmeester

Kees Blijleven, 

Website

Rob Plas, 

Lid

Jan Willem Stokkers, 

REGIOCOÖRDINATOREN

Noordwest Nederland:

Jan van Veen, 

Noordoost Nederland:

Wim Oldekamp, 

Midden Nederland:

Peter Vierhout, 

Zuidwest Nederland:

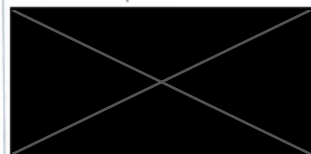
Bert Lindeboom, 

Zuidoost Nederland:

Robert Crombeecke,  (na 19.00 uur).

SECRETARIAAT

Marc Tempels



REDACTIE

Jan van Veen



Kees Blijleven



LIDMAATSCHAP per kalenderjaar: t/m 18 jr € 11,50; > 18 jr € 14,-; buitenland € 20,50
Betaling op postbank 3026112 t.n.v. TWENOT, Heiloo (IBAN: NL23 PSTB 0003026112 BIC: PSTBNL21)

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS TOEGESTAAN NA (SCHRIFTELIJKE) TOESTEMMING VAN DE REDACTIE.

DE REDACTIE IS NIET AANSPRAKELIJK VOOR EVENUELE 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.

Foto's voorpagina

Kleine foto: een verlengde Kettenkrad? Lees het artikel van Ton Burger op pagina

Grote foto: "Rocket Man", het diorama waarmee Roy Schurgers op 13 oktober de Publieksprijs in de wacht sleepte.

"Klein maar fijn." Zo kunnen we de TWENOT bijeenkomst van 13 oktober j.l. in het Legermuseum te Delft het best omschrijven. Zo'n 100 TWENOT leden en 4 handelaren hadden de weg naar het museum in Delft gevonden. Klokslag 12:00 uur ging het museum open en even later stonden de eerste leden bij de bestuurstafel om modellen voor de wedstrijd in te schrijven. Met de sluiting van de inschrijving waren helaas slechts 17 modellen voor de wedstrijd ingeschreven maar deze waren gelukkig wel van een hoog niveau. Met nog een aantal show- en FOC modellen op de tafels bedroeg de totale "oogst" een kleine 30 modellen. Na de prijsuitreiking om 15:30 uur nam een groot aantal leden afscheid van het museum in verband met aflopende parkeermeters. Tegen 17:00 uren had iedereen het museum verlaten, waarbij Jan-Willem de Boer, zoals altijd, als laatste de deur achter zich sloot.



Roy Schurgers neemt zijn publieksprijs in ontvangst.

Gezien de veranderingen op het laatste moment omtrent de locatie van de bijeenkomst en ondanks het feit dat een flink aantal leden zich voor een bezoek heeft laten afschrikken door de zogenaamde "onbereikbaarheid" van het museum, was het toch een alleszins geslaagde en vooral gezellige dag in hartje Delft. Het aantal modellen

voor de wedstrijd beschouwen wij als een tijdelijk dipje. Volgend jaar starten met een verdeling in een "Standaard-" en een "Meesterklasse" voor alle wedstrijdcategoryën. Voor wat betreft de deelname aan de modelbouwwedstrijd zien we de toekomst weer met vertrouwen tegemoet.

**Deelname aan en uitslag van de TWENOT modelbouwwedstrijd
d.d. 13 oktober 2007 in Delft**

	Categorie	Nr.	Naam	Omschrijving/naam model	Prijs	
1	D	1	Johannis Witte	Beutepanzer	Brons	(jeuglid)
2	D	2	Roy Schurgers	Michelin	Zilver	
3	D	3	Roy Schurgers	Rocketman		<i>Publieksprijs</i>
4	D	4	Roy Schurgers	In deep shit	Brons	
5	D	5	Roger Hurkmans	Retreat from Narwa	Goud	<i>Best of Show</i>
6	D	6	onbekend	Don't drink and drive "Du dummer Fritz"		
7	FB	1	Johannis Witte	Hunter	Brons	(jeuglid)
8	FB	2	Robert Crombeecke	Smokin Ace	Zilver	
9	MVG	1	Peter Vierhout	BMW R-75		
10	MVG	2	Marcel von Hobe	VT-34	Brons	
11	MVG	4	Ronald Schoenmakers	Aerosan NKL-20		
12	MVG	3	Gert ten Brink	Ex-Elefant		
13	RUDD	1	Gert ten Brink	Tiger I late		
14	RUDD	2	Gert ten Brink	Tiger I early		
15	RUDD	3	Peter van Stiphout	PzKfw III Ausf.L		
16	RUDD	4	Roy Schurgers	JSU-122	Brons	
17	RUDD	5	Roy Schurgers	Semovente	Zilver	

AGENDA

1 december	TWENOT/IPMS Regio-Middag NO te Ureterp
13 december	Bouwavond Zutphen
16 december	Lier Convention IPMS Lier te Lier (B)
10 januari	Bouwavond Zutphen
20 januari	Modelbouw Happening IPMS Willebroek te Willebroek (B)
2 februari	Open Modelbouwdag te Sneek
14 februari	Bouwavond Zutphen
16 februari	Kleine schaal middag te Zeist (bij Johan Groen)
23+24 februari	Modelbouwshow Zeelandhallen te Goes
1 maart	1° TWENOT Ledenbijeenkomst (onder voorbehoud)
9 maart	Master Class Workshops, Eindhoven
13 maart	Bouwavond Zutphen
6 april	Modelbouwdag Noord Hollandse Modelbouw Vereniging, Zaandam
10 april	Bouwavond Zutphen
16 t/m 20 april	Intermodellbau te Dortmund (D)
8 mei	Bouwavond Zutphen
10+11 mei	Sonderausstellung Modellbau Panzermuseum te Munster (D)
5 juni	Bouwavond Zutphen
14 juni	2° TWENOT Ledenbijeenkomst
10 juli	Bouwavond Zutphen
11 oktober:	3° TWENOT Ledenbijeenkomst
26 oktober	Military Scale Model Challenge 2008

Modelbouwshow Goes, 23 en 24 februari 2008

Voor dit bere-gezellige evenement worden weer mensen gezocht die de stand willen bemannen. Op verzoek van de organisatie, die ons als een aantrekkelijke stand voor de bezoekers ziet, hebben we deze editie behoorlijk wat tafelruimte en daar hebben we mensen voor nodig.

Het is elk jaar een gezellig gebeuren, dus geef je voor één of beide dagen op bij **Bert Lindeboom**,

of **Marc Tempels**.

REGIONIEUWS

Regio Zuidwest

Sinds een jaar of vier biedt het OorlogsVerzetsMuseum-Rotterdam onderdak aan TWENOT zuidwest voor het houden van regiodagen en –meetings. Vanwege sloop van de wijk waar het museum is gevestigd, verhuist dit van de huidige locatie op Katendrecht naar een pand bij de Koolhaven. Een verhuizing betekent “opruimen” en omdat het museum een redelijk aanbod van overcomplete of dubbele voorwerpen en boeken zou hebben en hiervoor een verkoopdag wilde plannen, werd de TWENOT gevraagd een gezamenlijk evenement te organiseren. Zaterdag 27 oktober was het zover. Voor de bezoekers was er een gevarieerd aanbod. TWENOT was vertegen-

woordigd door het grootste deel van de vaste regio-meeting plakkers, die van alles lieten zien over het bouwen van militaire voertuigen, zoals het werken met fotoets, drybrushen, weatheren, etc. Doordat dit weekend de klokken moesten worden teruggezet kon helaas het airbrushen door Peter van Stiphout niet doorgaan.

Van de IPMS waren mensen van de SIG (*Special Interest Group*) “schepen” aanwezig. In hun gevarieerde stand lieten ze zien dat ze niet puur boten bouwen. Hetzelfde deed Modelbrouwers.nl. Deze internetsite voor de modelbouwer in het algemeen was vertegenwoordigd door een paar man die mooie modellen hadden meegebracht.



RC Armour had een apart kamertje gekregen om te cros-
sen en af en toe werd er naar buiten uitgeweken om daar
met de radiografisch bestuurd tanks te rijden.

Om het geheel wat levendiger te maken was de hulp inge-
roepen van de historische onderzoeksvereniging "Der
Windhund", die zich bezig houdt met de geschiedenis van
116 Regt. Panzergrenadiere. De vereniging toont tijdens
diverse evenementen d.m.v. re-enactment de tactieken en
gewoontes van deze eenheid. Aanvankelijk zouden ze
aanwezig zijn in Duitse uniformen, maar rekening hou-
dend met en uit respect voor de verzetsmensen die aan
de basis van het museum stonden en zich er nog steeds
aan verbonden voelen, werd hiervan afgezien. In plaats
hiervan waren uniformen uit WO1 en de napoleontische
tijd meegebracht.

Aan handel was ook gedacht. Alles bij elkaar was er voor
de doorgewinterde modelbouwer een aardig aanbod. De
sfeer zat er goed in en met zo'n 200 bezoekers was de
middag zeer geslaagd.

Wanneer de volgende regiodag zal zijn hangt af van de
opening van het nieuwe museum. Dat geldt eveneens
voor de regio-meetings. Ik hou jullie via DE TANK op de
hoogte.

Bert Lindeboom
tel. [REDACTED]

Regio Noordoost

Druk, druk, druk, een veel gehoorde kreet tegenwoordig.
Ook van toepassing op de modelbouwwereld in het Noor-
den des lands. Ga maar na:

6 oktober; Ureterp, heel gezellig, lekker druk en we zijn
blij dat we zo'n grote zaal ter beschikking hebben.

20 oktober; een prachtige modelbouwmiddag in Donker-
broek, georganiseerd door Eddy en Elly van der Veen.
Met alle soorten modelbouw, kits for kids, zolderverkoop
en een prima catering. Voor herhaling vatbaar! Helaas
was DE TANK vol, dus geen foto's dit keer.

10 november; een bijeenkomst in de Johan Willem Fri-
sokazerne in Assen voor oud personeel en Natres leden.
De TWENOT was gevraagd een stand te verzorgen (70
meter in het vierkant!). Gert ten Brink, Jan Willem Stok-
kers, Richard Polderman en Kees Hartmans hebben daar
een prima presentatie van de TWENOT gegeven. Hulde!
En dan was er nog de tentoonstelling 'Hobby' in het Frisi-
an Expo Centre in Leeuwarden. Maar liefst vier dagen
duurde dit evenement, van 8 t/m 11 november. Zo'n 10-tal
leden van zowel TWENOT als IPMS bemanden daar een
stand van 8 meter met show, promotie en plak- en spuit-
hoek. Alle medewerkers zeer bedankt!

1 december; alweer een gezellige bijeenkomst in Mfc de
Wier in Ureterp (ga ik van uit, want dit stukje is vóór 1-12

gemaakt).

Vijf evenementen in 2 maanden tijd! Natuurlijk hoef je niet
overal bij te zijn, maar het geeft wel aan dat er veel te
doen is op modelbouwgebied. Traditioneel is december
een stille maand, hoewel je met de feestdagen ook wel
weer bezig wordt gehouden door gezin en familie.

I.P.M.S. & TWENOT

organiseren op **zaterdag 2 februari 2008**
de
**7^e PLASTIC MODELBOUW
OPEN DAG**

Van 10.00 t/m 17.00 uur
Wijkgebouw De Spil
Molenkrite 169
(A7 Rondweg Sneek, afslag Tinga)
Sneek

TOEGANG GRATIS!

- Gebouwde modellen, figuren en diorama's
- Verkoopstands modelbouwdozen, boeken, tijdschriften, etc.
- Promotiestands van beide verenigingen
- Diverse demonstraties

Voor de jeugd liggen gratis bouwdoosjes klaar
om ter plaatse onder begeleiding in elkaar te zetten

Informatie:

- Jan Frankema – tel. [REDACTED]
- Wim Oldekamp – tel. [REDACTED]
- Peter Wardekker – tel. [REDACTED]

Daarom prettige feestdagen allemaal en tot ziens op het
eerste evenement in 2008; de **7^e Sneeker Plastic Mo-
delbouw Open dag** op **2 februari** in wijkgebouw de Spil.

Wim Oldekamp
Regiocoördinator

Regio Midden

Elke tweede donderdag van de maand (**met uitzondering
van juni**) vindt in Zutphen onze bouwavond plaats. De
avonden duren van 19.30 tot ongeveer 22.00 uur, plus
vaak nog wel wat uitloop. Koffie en thee zijn 1 euri, fris uit
de koelkast 1 euri 20. Ook is er een kleine bijdrage aan
de zaalhuur. Deze bedraagt in totaal 15 euro en wordt
gedeeld door het aantal aanwezige bouwers. We hebben



voldoende ruimte, maar toch graag even een belletje of een mailtje als je komt.

De locatie van onze bouwgelegenheid is:

“Het Deventerwegkwartier”
Leeuweriklaan 19, 7203 JD Zutphen

De datum voor 2007 is 13 december. De data voor de eerste helft van 2008 zijn 10 januari, 14 februari, 13 maart, 10 april, 8 mei, 5 juni en 10 juli (onder voorbehoud). Bij het gebouw is voldoende parkeerruimte aanwezig. Voor verdere info:

Bas Hermsen, [REDACTED]

Richard Polderman, [REDACTED]



Richard Polderman
Bas Hermsen

Middag voor kleinschalige bouwers

Zoals al enkele jaren is er ook in 2008 bij mij thuis weer een gezellige middag voor de kleinschalige bouwers binnen te TWENOT. Deze middag zal plaatsvinden op zaterdag 16 februari a.s. Hij duurt van 13.30 tot 16.30 uur aan de Zeisteroever 48 in Zeist.

Bij deze worden alle kleinschalige bouwers (1:72; 1:76; 1:87 en nog kleiner) uitgenodigd om deel te nemen. Graag vóór 9 februari aanmelden [REDACTED]-na 20.00 uur- of [REDACTED]. Dit omdat mijn woning plaats biedt aan maximaal 20 deelnemers.

Johan H. Groen

Regio Zuidoost

Op het moment dat ik dit stukje schrijf heeft Military Scale Model Challenge nog niet plaatsgevonden. Het verslag hierover komt dus in de volgende TANK.

Wat ik wel over de beurs kan zeggen is dat we erin zijn geslaagd om een aantal grote en kleine zaken wat anders te doen dan gebruikelijk op een dergelijke beurs. Bovendien hebben we voor een nieuwkomer veel nationale en internationale belangstelling gekregen, zowel wat betreft de inschrijvingen voor de wedstrijd als qua handelaren.

Tijdens de beurs hebben alle deelnemers aan de wedstrijd de enige, echte, originele Scale Model Factory koffie mok gekregen. Hiermee valt weer ook wat te verdienen. We hebben een fotowedstrijd met twee categorieën in het leven geroepen, onder de naam SMF “Mug Shot” Challenge. Hierbij is het de bedoeling dat je een zo origineel mogelijke foto maakt, die wel iets met modelbouw te maken moet hebben natuurlijk, en waar ook onze mok op

staat afgebeeld. We hebben een categorie voor Photo-shoppers en een categorie voor onbewerkte foto's.

Alle foto's komen op onze site te staan en eind februari laten we een onafhankelijke jury van elke categorie de origineelste foto kiezen. De winnaars ontvangen een waardebon van € 25, te besteden bij Mol Plastic Modelbouw. Uiteraard willen wij Jan Willem Mol hierbij nog eens hartelijk bedanken voor de medewerking en bovendien feliciteren met zijn 5-jarig jubileum.

Los van de beurs staat er in Eindhoven nog wat moois op stapel. Eerder meldde ik dat dit in februari zou zijn, maar inmiddels is het project opgeschoven en definitief op zondag 9 maart gepland. Op die dag staan er workshops gepland onder leiding van enkele wereldtoppers op modelbouwgebied, namelijk Marijn van Gils, Gert Mertens, Phil Stutcinkas en Adam Wilder. Voor de workshops, waarbij je zelf ook de handen uit de mouwen zult moeten steken, dien je echter wel in te schrijven en er zijn kosten aan verbonden. Wellicht zul je in 2008 dus een kit minder kunnen aanschaffen, maar kun je van de dozen die je toch al hebt na het volgen van de workshops wel een beter model maken. Bovendien staan er bij elke workshop enkele zaken voor je klaar, waarvan je een deel na afloop ook gewoon mee naar huis kunt nemen.

Alle informatie over de Master Class Workshops en het aanmeldingsformulier hiervoor vindt je op onze site. Let op: de beschikbare plaatsen per workshop zijn echt beperkt en vol is echt vol. Wil jij Hollands Next Topmodeller worden? Meld je dan nu aan op

www.everyoneweb.com/scalemodelfactory

De Master Class Workshops 2008 worden mede mogelijk gemaakt door MIG Productions, Vallejo, Grey Funnel Line, VBM, Aber en Hornet.

Op 16 december is Scale Model Factory aanwezig met een stand op de Lier Convention, één van de beste beurzen in België. Hierbij zullen we onszelf, de resterende SMF-mokken en zeker ook TWENOT promoten. En als je nog nooit op deze beurs bent geweest, is het nu de tijd om een bezoek hieraan bovenaan je lijst met goede voornemens te zetten.

En over goede voornemens gesproken: bovenaan op mijn lijstje staat, zoals elk jaar weer,meer bouwen. Misschien dat het dit jaar dan wel lukt.

Prettige feestdagen

Robert Crombeecke





*De Regio plakkers
van Zuidwest:*

*Bovenste rij:
Manuel de Jong
Patrick van Uitert
Bert Lindeboom
Herman Luijendijk*

*Middelste rij:
Astrid Visser
Henk Pijper
Ed Visser
Marc Koppelman
Johan v.d. Hoeven
(directeur van het
museum)*

*Onderste rij:
Johan Bijl
Nick Verbakel
Clemens van Gorp
Peter van Stiphout
Wim Konijnendijk.*

VRAAG & AANBOD (de manier om *alle* TWENOT leden te bereiken!)

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.

Th.M.vd Dorpe, [REDACTED]

[REDACTED] schrijft:

Beste tankenthousiasten,

Ik ben op zoek naar goede digitale foto's van tanks en pantservoertuigen die in musea staan of die liefdevol gerestaureerd meedoen aan allerlei militaire bijeenkomsten over de gehele wereld. Met goed referentiemateriaal is het voor ons modelbouwers natuurlijk een leuke uitdaging om dingen na te bouwen. Vandaar deze oproep aan een ieder: Wie heeft er voor mij goede foto's, liefst digitaal, van tanks en pantservoertuigen uit de grote musea van bijvoorbeeld Latrun in Israël, Bovington in Engeland, Aberdeen U.S.A., Kubinka in Rusland of tijdens manifestaties zoals bijvoorbeeld Beltring in Engeland ??

Het spreekt vanzelf dat ik eventuele kosten voor mijn rekening zal nemen. Alvast mijn hartelijke dank!

CONTRIBUTIE 2008

In de december TANK wordt altijd de contributie voor het nieuwe jaar aangekondigd en dat gebeurt ook nu weer. De huidige contributie (€ 14,-) is nog steeds kostendekkend en hoeft dus niet te worden verhoogd.

Onder meer om de kosten te beperken zijn we enkele jaren geleden overgegaan op automatische incasso van de contributie. Bijna de helft van de leden heeft inmiddels een incassomachtiging gegeven en hun contributie wordt eind december afgeschreven.

Degenen die (nog) geen machtiging hebben gegeven ontvangen in de tweede helft van december een acceptgiro. De contributie 2008 moet vóór eind januari door de penningmeester zijn ontvangen om de februari TANK op tijd in de bus te krijgen. Betaalt u later, dan komt DE TANK 190 ook later, namelijk in april, tegelijk met nummer 191.

Wilt u alsnog een machtiging geven? Dat kan, hij staat hieronder afgedrukt. Vul hem in en stuur hem, liefst direct, naar **TWENOT**, 

Let op: de machtiging en de tenaamstelling van de rekening moeten aan elkaar gelijk zijn!

Voor leden die in het buitenland wonen is automatische incasso alleen mogelijk indien zij een Nederlandse bank- of girorekening hebben. Hebben zij die niet, dan moet er op de normale manier via de eigen bank worden betaald (IBAN en BIC code: zie binnenkant omslag). Wel kunnen zij hun contributie (€ 20,50) desgewenst contant naar de penningmeester sturen. Adres: 


MACHTIGING

Ondergetekende verleent hierbij tot wederopzegging machtiging aan TWENOT om van zijn/haar hieronder genoemde (giro-)rekening jaarlijks de contributie af te schrijven.

Hij/zij heeft een maand de tijd om zijn/haar bank- of girokantoor opdracht te geven het bedrag terug te boeken indien hij/zij het niet eens is met de afschrijving.

Bankrekening nr.

Girorekening Postbank:

Naam & voorletters

Adres

Postcode en plaats

Datum

Handtekening



Het lijkt een jaarlijkse column te gaan worden, maar ook dit jaar was ik weer in Frankrijk op vakantie. Reden is natuurlijk mijn dochter Irene die Frans studeert in Groningen. En zelf ben ik ook nogal Francofiel dus de keus was al gauw gemaakt. Vorig jaar zaten we wat in het Zuiden, toen was het Bunkermuseum in Batz sur Mer onderwerp van deze column. Nu zijn we op Ile de Batz geweest, maar daar gaat dit verhaal niet over. Ile de Batz ligt voor de kust van Bretagne en daar zaten wij dit jaar. Heel strategisch in het midden (St. Servais) zodat we in een cirkel van ca 150 km. alle bezienswaardigheden konden bezoeken. Op W.O.-2 gebied waren dat er niet veel. Uit de "Guide Musées 39/45" had ik enkele musea genoteerd. Dit is een heel handig boekje met allerlei musea over de 2^e wereldoorlog in de Benelux, Engeland, Frankrijk, Duitsland, Zwitserland en Italië.

Het eerste geselecteerde museum was het "**Musée 39-45**" in Roscoff aan de Bretonse Noordkust. Braaf de bordjes gevolgd en vlak voor Roscoff zelfs een bord van het museum. Op één van de heel veel "rond points" (rotonde) zelfs een bordje van de gemeente. Opeens langs de kant van de weg -de restanten van- een Sherman M4A1 76mm (↓). Op de rem en auto aan de kant. Het



wrak staat voor een loods en er liggen allerlei granaten als een soort borderrand bij. Op het moment dat wij driftig staan te klikken (voor het eerst digitaal, dus klik maar raak) komen er twee oude mannetjes uit een woning. Où est le musée? Vraagt mijn dochter, want die verstaat de antwoorden tegenwoordig beter dan ik, dus doet zij meestal het woord. Zegt die man dat het musée verkocht is en wij naar Noord Frankrijk moeten! Dan sta je wel even te kijken natuurlijk. Toen hebben we Roscoff maar bezichtigd en bij de Tourist Information de bevestiging gekregen dat het museum vorig jaar is verkocht. Die kunnen we dus doorstrepen in de gids.

Maar gelukkig stonden er meer musea op het lijstje. Nummer twee was het **Musée Remember 1939 – 1945** in Dinan. Het was even zoeken, want Dinan moest zijn Lehon, een voorstadje van Dinan. Zonder TomTom, maar met behulp van enkele "local vocals" kwamen we er toch. Hier troffen we het. Geen bezoekers behalve wij, de zoon van de eigenaar (ca 16 jaar) aan de kassa en zeer bereid alle info te verstrekken. Fotograferen was geen bezwaar. Pa was 24 jaar geleden begonnen met verzamelen en had in 1998 zo'n collectie opgebouwd dat hij er een museum(pje) mee kon vullen. Op de begane grond een ratjetoe aan Duitse en geallieerde artikelen, variërend van een granaathuls tot een prachtig gerestaureerde Kettencrad met een fotoserie van de restauratie. Ook een Renault "chenillette" welke ik alleen nog maar in het Musée de l'Armée in Parijs had gezien en een Duits PAK. Dit waren enkele van de grotere stukken. Door een nagebouwde bunkerdeur met daarnaast een ingebouwd bunkergeschut kwamen we in een ruimte met twee afgesloten "kamers" boordevol attributen die je destijds in bunkers vond. Bestek, aardewerk, voedsel, kleding, tijdschriften etc., echt nokkie vol.

Op de bovenverdieping enkele etalagepoppen in uniform. Opvallend een neger en een blanke met baard. Zie je niet veel in etalagepoppenwereld. Ja, die negers wel, in Overloon bij de Red Ball Express. Ook mooi was de verzameling posters van diverse, al dan niet meer bestaande oorlogsmusea. Verder heel veel wapens, munitie etc., soms in bruikleen of geschonken door particulieren. In het "winkelkje" veel mooie boeken te koop tegen normale prijzen, kaarten, emblemen, mokken en meer toeristische spulletjes. Door een plensbui konden we nog wat langer met de zoon kletsen. Hij zou het museum later overnemen, dus dat staat er nog wel even.

De trieste restanten van een Dodge WC62



Toen het droog was hebben we buiten rond het pleintje (Place de la Liberation) nog wat objecten gefotografeerd. Een mooi gerestaureerde Dodge en Willys jeep. Een Dodge wrak (vorige pagina), overgebleven toen pa van 3 wrakken 1 gerestaureerde maakte. Een keurige Flak 88-er. Twee voor veldversterking gebruikte torentjes, Char B



(↑) en Pz II en nog wat losse onderdelen. Dik twee uren waren we zoet geweest en een heleboel foto's rijker. Een aanrader dit museum, voor wie in de buurt is, want Bretagne is groot.

Museum nummer 3 was het **Musée de la Resistance** in St. Connan. Echt midden in de binnenlanden, maar dicht bij ons vakantieverblijf. Het bevindt zich in de "Mairie", een soort gemeentehuis dat bijna elk Frans dorp heeft. Helaas was deze alleen op woensdag en vrijdag open en wij stonden er juist op donderdag (dat stond niet in de gids). Nu was de Mairie al klein en dus het museum nog kleiner. De tijd ontbrak ons om er vrijdags nog heen te gaan maar ik geloof niet dat we iets hebben gemist.

Voor vrijdag stond namelijk museum nummer vier op het programma, het **Musée de la Resistance Bretonne** in Saint Marcel / Malestroit. In 2004 in Normandië al een foldertje gezien van dit museum met daarop publiek in een US halftrack. Nou daar moest Wim natuurlijk heen!

Op de weg er naar toe, op de D764, bij de afslag naar de D1 naar Régigny, zagen we opeens een bordje met daarop "**Musée des sanglots longs**". Voor wie de film "The longest day" niet 10x heeft gezien (kan ik mij nauwelijks voorstellen): met de eerste regel uit een gedicht van Paul Verlaine (Les sanglots longs des violons d'automne) kondigde radio Londen (Ici Londres) voor het verzet aan dat de invasie zou beginnen. Dit bord wekte onze nieuwsgierigheid en na ongeveer 3½ km vonden we een parkeerplaats met een bord "P - Musée". In een prachtig aangelegd park vonden we een piepklein museum, duidelijk gemaakt door een particulier. We werden aller-

hartelijkst ontvangen door een mevrouw die ons de hele ontwikkeling van de radiotelefonie uitlegde, beginnend bij meneer Marconi. Gelukkig bleef het daarbij en konden we daarna naar hartelust rondkijken en fotograferen. Het was weer zo'n museum tjokvol met allerlei artikelen. In de nieuwste editie van de bovengenoemde museumgids is het te vinden onder "autres musées". In de mijne stond het niet vermeld, dus onze verrassing was groot.

Het bezoek aan St. Marcel werd even uitgesteld, maar uiteindelijk zijn we daar ook aangekomen. De Halftrack M3 stond al klaar en we werden door een speciaal parcours gereden, door de dikke blubber maar dat gaf juist een heel realistische weathering aan het voertuig. Onderweg werd stilgestaan bij diverse voertuigen in het park, een Sherman M4A1, een Ward LaFrance, een nagemaakt stukje Atlantikwall (↓) met een enorme vuurleidingsbunker waarvan de richtapparatuur nog werkte! Verder een PAK



43, Flak 88 mm (hebben ze overal), Tobroek met FT 17 Renault torentje en – rare eend in de bijt – een Bofors 40 mm DCA (Défence Contre Aviation). Op de wandeltocht ontdekten we nog diverse voertuigen dubbel geparkeerd in een loods (↓), zodat we alleen de voorsten goed in beeld konden krijgen. Naast de loods stond de WardLaFrance onder de bomen weg te



Het bunkertje met de Renault FT17 toren

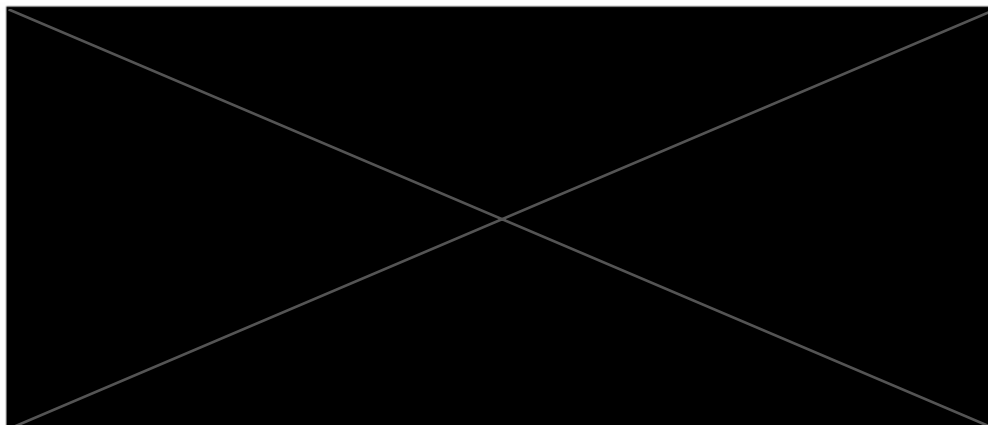
rotten, goed voor een opmerking in het gastenboek. Ook naast de loods en ongebruikt een "utility car", een soort aanhangwagen en een Frans houtgasgeneratorwagentje. Volgens mij een uniek stuk, maar dat weet ik niet zeker. In het museumgebouw een enorm aantal vitrines met de gebruikelijke attributen, uniformen en zelfs SAS jeeps. Meerdere video's met voldoende stoelen erbij, leuke nagemaakte winkeltjes en meer van dat al. Leuke vondst was een periscoop waar je door kon kijken en al draaiende zag wat een duikbootcommandant moet hebben gezien toen hij voor de kust lag. Leuk daaraan was dat alles in modelbouw was gemaakt, de kust, een duikbootbasis, kruisers op volle zee, gestrande boten etc. Bijzonder aan dit museum is dat het ligt op "historical ground" (net als Overloon). Er is daar ter plekke slag geleverd tussen Maquis/SAS en de Duitsers. Doel was de Duitsers bezig houden zodat zij niet naar Normandië konden om daar te assisteren na de landing van de geallieerden. Het bezoek aan dit museum kon mij niet lang genoeg duren, maar ja het klokje van gehoorzaamheid tikte door. Op onze thuisbasis zouden we moeten inpakken want de tweede vakantieweek was de uitvalsbasis bij St. Omer in Noord-Frankrijk. Maar daarover in een volgende TANK meer.



NIEUWE LEDEN

<u>NAAM</u>	<u>ADRES</u>	<u>WOONPLAATS</u>	<u>TELEFOON</u>	<u>E-MAIL</u>
-------------	--------------	-------------------	-----------------	---------------

M. CAUDRON
P.A. DIJKSTRA
S. DRIESSEN
W. EGGERS
T.F. van GASTEL
L. de HAAN
J. KOELEWIJN
P. KOOPS
D. van LIT
V.R. PAPA
M. van VELSEN



Welkom bij TWENOT!

NB: Ledenlijsten zijn per email verkrijgbaar. Stuur een mailtje naar Kees Blijleven, [redacted] email: [redacted] en hij komt naar je toe. Adreswijzigingen kunnen ook aan dit adres worden doorgegeven.



Bij het lezen van een boek over de Nederlandse SS-oorlogverslaggevers, werd ik geïnspireerd door een foto die daarin stond van enkele Nederlandse SS-ers, die zich met paard en kar na een hevige strijd terug trokken uit Narwa.

Ik wilde een wat kleiner diorama creëren, omdat je daarin vaak wat gedetailleerder kunt werken dan bij een groot diorama. De figuren die ik gebruikt heb zijn van Warriors en Jaguar. Met vervanging van armen en hoofdjes en hier en daar gebruik makend van Magic-Sculp, heb ik geprobeerd de figuren zo veel mogelijk met elkaar te verbinden zodat je eenheid krijgt.

De kar is van Historex, het paard komt uit Tamiya's veldkeuken. Ik heb het nieuwe manen, staart en een kleed op zijn rug gegeven; alles gemaakt van Magic-Sculp. Bij het schilderen van de figuren wilde ik het effect creëren dat ze er uitgeput en verweerd uitzien. Ik heb dit gedaan door alles met olie- en verf te schilderen. Het voordeel hiervan is dat het langer duurt voordat de verf droog is, waardoor je mooi het vuil (Raw umber / Van Dijk bruin) mooi kunt "blenden" in de uniformen. Met name bij witte uniformen krijg je hiermee een mooi effect.

De kar is in verschillende kleuren groen



gespoten en vervolgens behandeld met enkele filters olie- en verf. Daarna wat hout chippen en als laatste pigment poeder aangebracht, wat ik trouwens altijd met gewoon water aanbreng. Ik heb de ondergrond gemaakt met porion en daarna gespoten in diverse kleuren donker bruin. Toen wat boomblaadjes van Plus Model en als laatste de sneeuw. De "ijzige" sneeuw is van Scale-Line, de "witte" sneeuw is aardappelzetmeel.

Ik heb met veel plezier aan dit diorama gewerkt en ben dan ook vereerd dat ik hiermee "Best of Show" heb behaald

Roger Hurkmans

“Het lijfblad van de TWENOT moet gevuld worden, en als het even kan met artikelen over Duits materieel”, was de strekking van een oproep, nu alweer enige tijd geleden. Nu wil het geval dat ik de laatste tijd nogal met de KettenKrad bezig ben, en dat past best in het interessegebied van de gemiddelde Tank-lezer, vermoed ik: derhalve een artikeltje. En dan niet het standaard verhaal wat je in elk boekje leest, maar wat extra uitleg en ervaringen erbij. Dus neem er een drankje bij, ga lekker zitten, en genieten maar.

De historie.

Het Duitse leger was vóór de tweede Wereldoorlog druk doende om zich voor te bereiden voor militaire acties in allerlei verschillende gebieden. In 1939 was er het idee dat ze in bergachtig gebied moeite zouden hebben om bijvoorbeeld kannonnetjes omhoog te trekken over smalle ezelpaadjes. Een motorfiets is niet sterk genoeg en een Kübelwagen is te groot, laat staan een halfrups. Eigenlijk zou je een soort mini-halfrups moeten hebben, die dan ook nog in een Junkers 52 vervoerd kan worden. Conclusie: we vragen NSU of ze een motorfiets met rupsaandrijving kunnen maken!



Binnen een paar dagen was er al een basisontwerp. Het zou een soort “kuip” worden met aan weerskanten een verkleinde versie van het loopwerk van de SdKfz10 (Demag) halfrups. Hij ging Ketten Kraftrad (rupsband-motorfiets) heten, en werd als snel “KettenKrad” genoemd. Aandrijving werd een 4 cilinder automotor uit een Opel Olympia. Maar liefst 36 paardjes sterk. Dat was ruim voldoende om met een uitgekiend versnellingsbakje het ding vooruit te krijgen. In eerste instantie was het prototype volledig uitgerust met spaakwielen. Dus ook de loopwielen waren gespaakt. De sterkte daarvan liet te wensen over en over de arbeid om die wielen te maken zullen we het maar niet hebben. Dus alle wielen werden van staalplaat. Tevens werd de standaard NSU motorfietsvoorvork te zwak bevonden en in constructie verstevigd. Ook de

romp werd nog wat verder uitgewerkt en zo ontstond eigenlijk het model KettenKrad zoals we dat nu kennen. Hij was goed en is praktisch nooit meer echt gewijzigd. De eerste actie waarbij hij zichzelf moesten bewijzen was de aanval op Kreta, “Unternehmen Merkur” op 20 Mei 1941. De prestaties waren ronduit goed en er werd tot serieproductie besloten.

Ze zijn door NSU en Stoewer gemaakt, totaal 8.871 stuks, tot februari 1945. (Er zijn wat meningsverschillen over het productieaantal, maar 8.871 is mijns inziens het meest betrouwbaar, aangezien dit aantal onderbouwd wordt met speciale vermelding van hoeveel er bij Stoewer gemaakt zijn. Dat terwijl de meeste optellingen alleen van NSU spreken.)

Ze hebben dus bij de Fallschirmjäger gediend, maar snel bleek dat ze het ook goed deden in de Russische bagger en het zachte zand van Afrika was ook geen probleem. Eigenlijk een heel handig ding. Lekker klein, oersterk, laag brandstofverbruik, hoge snelheid, goede terreinvaardigheid. Oorspronkelijk bedoeld om spullen te transporteren zoals kanonnetjes en voorraadaanhangsers. Maar hij kon meer, dus zo kwam ‘ie op vliegvelden terecht om vliegtuigen te verplaatsen. Ze zijn praktisch overal gebruikt en daar waar de geallieerden er een te pakken konden krijgen was dat natuurlijk “het ultieme speelgoed” (denk bijvoorbeeld aan Saving private Ryan).

In geallieerde handen zijn er zelfs Kettenkrads daadwerkelijk actief ingezet. Zo bestaat er een foto van een KettenKrad waarop er met grote letters “Military Police” op is geschilderd en die in gebruik is bij een tweetal MP’s. Ook is er een foto waarop een drietal Amerikaanse para’s er in Frankrijk munitie mee vervoeren.

KettenKrad’s in Nederland.

Tot nu toe heb ik een aantal aanleidingen kunnen ontdekken voor KettenKrad’s in Nederland tijdens de oorlog. Er schijnt een foto te bestaan uit omgeving Groesbeek waarop een aantal Amerikaanse para’s met een buitgemaakte KettenKrad te zien zijn. Dan is er omgeving Arnhem. De 9^e SS Pz Div Hohenstaufen had volgens de rapporten op 3 september 1944 twee KettenKrad’s. Beide waren ge-



vechtklaar. Er was er één ingedeeld bij het hoofdkwartierbataljon van het Panzer Regiment. En als je met totaal 17 Panthers in Arnhem bent, dan neem je je KettenKradje natuurlijk ook mee. Die moet er geweest zijn. De 10^e SS Pz Div Frundsberg had volgens de rapporten op 5 september 1944 ook twee KettenKrad's. Er was er slechts één gevechtklaar, de andere had een kleine reparatie nodig. Of ze ook daadwerkelijk in de gevechten zijn gebruikt is op dit moment niet met zekerheid te zeggen.

De Wehrmacht eenheden in dat gebied waren in die tijd niet geweldig uitgerust. In theorie zouden ze KettenKrad's moeten hebben, maar in de praktijk was dat waarschijnlijk niet (meer) zo. Helaas ken ik geen foto's waarop KettenKrad's te zien zijn in of om Arnhem.

Dan is er nog Soest. In Soest en omgeving hebben tegen het einde van de oorlog behoorlijk wat verschillende Duitse eenheden gezeten. Luftwaffe Felddivision, Flak, Fallschirmjäger, Waffen-SS en de nodige Wehrmacht eenheden. Een lekker "allegaartje". Er was in 1945 vlakbij paleis Soestdijk een voertuiginleverplaats. Op een foto hiervan is één KettenKrad te zien. Markeringen, als die er al opstaan, zijn niet te zien. Bij welke eenheid deze KettenKrad heeft gehoord heeft is dus lastig te zeggen: hij kan eigenlijk overal van geweest zijn. Het is zelfs ook nog mogelijk dat het een van de KettenKrad's uit Arnhem is. Na Market Garden zijn er Duitse troepen uit Arnhem naar Soest verplaatst. Maar hoeveel en met welke voertuigen is mij niet bekend. Ook nog vermeldenswaardig is Almelo. Tijdens een evenement in Ommen heb ik gesproken met een oudere man die wist te vertellen dat de Luftwaffe bij Almelo een KettenKrad gebruikt heeft om voedsel naar de troepen te brengen. Overdag stond hij in een kuil met camouflagenet erover. Tegen etenstijd werden er twee grote gamellen achterin gezet en reden ze langs de stellingen. De man wist het zo nauwkeurig te vertellen dat ik niet aan zijn verhaal twijfel.

Na de oorlog.

Eind 1945 al kreeg NSU de toestemming om er nog eens 550 te bouwen voor wederopbouwdoeleinden. Boeren, boswerkers en speciale diensten konden ze als "minitrekker" gebruiken. Hij koste toen 7.342 Reichsmark "nieuw in de winkel". Er is ook een klein fabriekje in Frankrijk geweest, Babiole, die speciaal voor de Franse wijnboeren KettenKrad's ombouwde. Daarbij werd de voorvork verwijderd, op die plek een stalen bak geplaatst waar een stoeltje in werd gezet, de besturing werd omgedraaid, de achterkant werd de voorkant, leuk motorkapje erop en we hebben een rupstrekker die tegen de hellingen op kan rijden tussen de druifjes door.

Vandaag de dag zijn er voor zover bekend wereldwijd nog

zo'n 250 over. In Nederland zouden er ongeveer tien zijn, gerestaureerde en opknappers. Museum Bevrijdende Vleugels in Best heeft een mooie staan. Chassisnummer 411. Op het begeleidend bordje staat dat hij uit 1941 dateert, wat dus niet klopt want 411 is uit de na-oorlogse serie. 1947 of '48 zou beter kloppen.

De KettenKrad van Museum Bevrijdende Vleugels in Best



Het Arnhems Oorlogsmuseum heeft er ook een staan. Deze is in wat mindere staat, maar je kunt er wel dichtbij komen en hem dus goed bekijken. De andere KettenKrad's in Nederland zijn, voor zover mij bekend, in niet-openbaar particulier bezit. Verder vind je ze natuurlijk in musea: zoals Saumur, Münster, Bovington, Diekirch, enz. Vooral Diekirch is een aanrader: daar staat hij in een zeer geslaagd Ardennen-diorama.

Techniek.

Misschien wel de grootste reden van het succes van het concept. Het is een klein, relatief licht voertuig, maar heeft de techniek direct van een echte halftrups afgekeken. Echt Duits van opzet: Gründlich! We beginnen bij het kloppend hart: de Opel Olympia-motor. Deze is vrij standaard. Kan "overall" gerepareerd worden aangezien hij in heel wat Opeltjes werd gebruikt. Hij zit achterstevoren achter de chauffeur, die dus bovenop de versnellingsbak zit. Vooraan de versnellingsbak zit direct het Cletrac-differentieel gemonteerd. (Een Cletrac-differentieel lijkt op een normaal autodifferentieel, echter met twee remtrommels waarmee de verhouding van aandrijving links en rechts geleidelijk kan worden veranderd). De hele aandrijving, motor-bak-dif, vormt een geheel en kan net als bij een moderne tank als een eenheid worden uitgebouwd. Uit het dif gaan twee assen naar de aandrijfwielen, die meteen de trommels van de rij-remmen zijn. De rupsbanden bestaan uit relatief grote schakels, maar liefst 12 cm lang. Elke schakel is voorzien van naaldlagers en smeer-



systeem. Op de schakels zitten verwisselbare rubber blokken. Voor het rijden op ijs kunnen er stalen blokken met richeltjes worden opgezet. De loopwielen hebben ook rubber loopvlakken en zijn torsie-geveerd. De constructie is goed voor 70 km per uur! Het loopwerk is van het bekende systeem met overlappende wielen. Hierdoor wordt de wioldruk mooi over het dragend rupsoppervlak verdeeld. De radiator zit achterin, onder het bankje waarop nog twee passagiers kunnen zitten. De fan blaast onder het bankje door, dus de warme lucht komt achter uit een tunneltje gewaaid.

Het sturen gebeurt met de voorvork, net als bij een motorfiets. Tot ongeveer 5 graden stuuruitslag maak je hele flauwe bochten en werkt het differentieel als een normaal dif. Bij meer dan 5 graden stuuruitslag wordt er door het stuur een pal ingedrukt waardoor de desbetreffende stuurrem wordt aangetrokken. Dan gaat het Cletrac-principe werken: hij stuurt op de tracks. Gasgeven doe je met je rechterhand, maar koppelen en remmen met je voeten. Even wennen dus, zeker als je bedenkt dat je dan ook nog moet schakelen met een niet-gesynchroniseerde versnellingsbak!

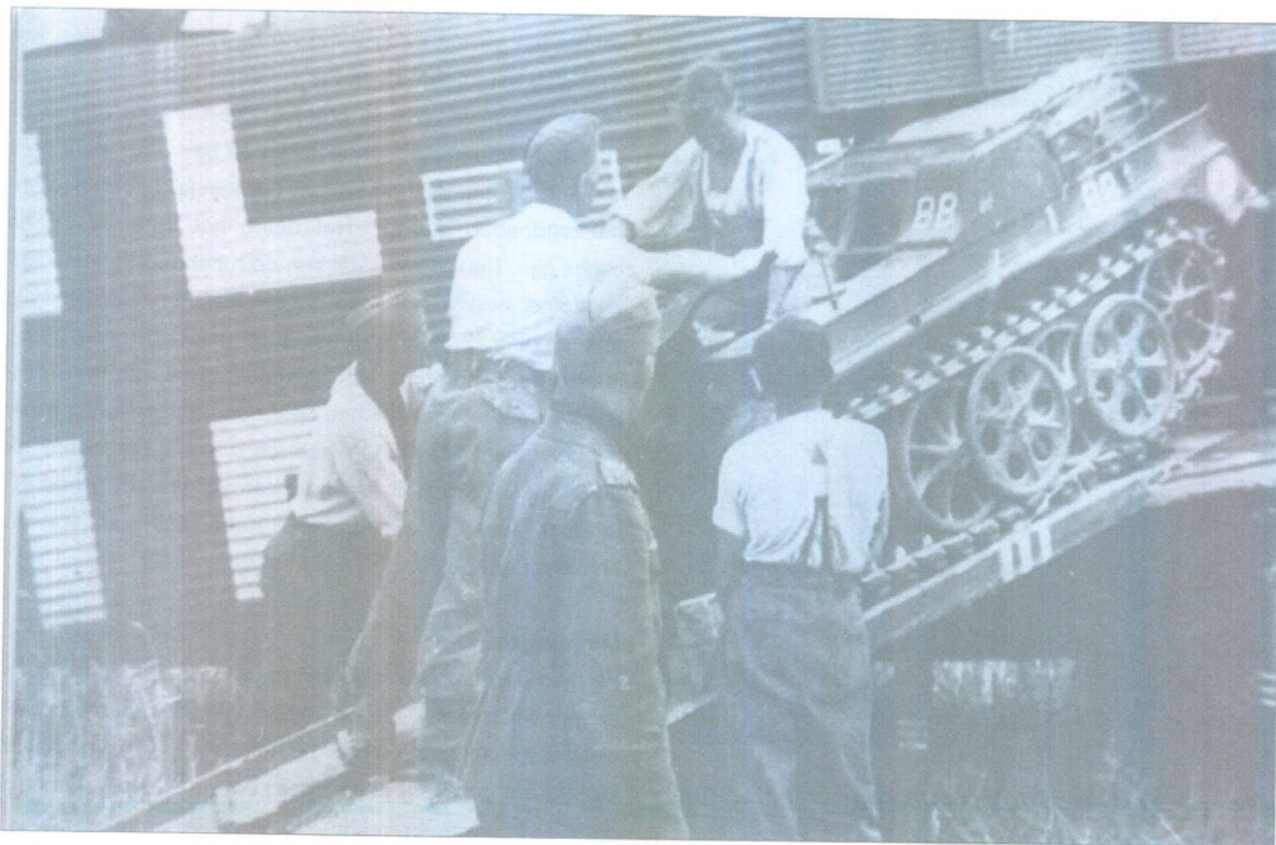
Nu we het toch weer over de versnellingsbak hebben: het is vermeldenswaard dat de overbrengingsverhoudingen goed uitgedacht zijn. Hij heeft namelijk drie versnellingen vooruit en één achteruit. En een extra mogelijkheid voor straat- en terreingebruik. Deze is zo gekozen dat de stappen "terrein 1-2-3 en straat 1-2-3" elkaar daadwerkelijk

opvolgen! Er zijn geen combinaties die op dezelfde verhouding uitkomen. Je mag bijna zeggen dat het eigenlijk 1-2-3-4-5-6 is.

Rijervaring.

Het is een bijzonder apparaat en dat komt tijdens het rijden goed tot uiting. In de "zit" die je erop hebt, met dat brede stuur voor je, en de versnellingsbak tussen je benen, heb je het idee op een motorfiets te zitten. Ook als je over hobbels en door kuilen rijdt zie je de koplamp voor je neus meeveren op de voorvork. Typisch voor motorfietsrijden. Maar verder is het eigenlijk net een tank. De motor zit direct achter je, zonder enige vorm van isolatie en met slechts een plaatstalen kapje als afscherming. Die brult je de oren uit, bij wijze van spreken. En als je dan met een lekker gangetje over straat rijdt rammelt en trilt zo'n beetje alles. De aandrijfwielen slaan vrij hard in de schakels en de blokken slaan best hard op straat. Daarbij komt dat de motor op nogal harde rubbers in de kuip staat, en.....nou ja, laat maar: de KettenKrad maakt behoorlijk kabaal. Het geluid is zelfs heel kenmerkend. De fan zit namelijk in een buisvormig huis, een beetje als een turbine. Daar komt een heel apart "huilend" geluid uit. Zo was ik op een evenement in de Ardennen, 's Morgens vroeg in een dal. En ver weg hoorde je zo'n ding heel duidelijk rijden op de straatjes tegen de helling. Kon niet missen.

Een vroeg model Kettenkrad wordt in een transportvliegtuig gemanoeuvreerd



Bij de meeste motoren zit de fan direct op de krukas of draait in ieder geval eenzelfde toerental. Bij de KettenKrad niet. Er zit nog een tandwielversnelling tussen. De fan draait dus sneller dan de krukas. Ook dit helpt natuurlijk in het "huiten". Maar al die wind moet het voertuig ergens ook weer verlaten. Daarvoor zit er midden achterop een groot vierkant gat. Dat wordt met een bedienbare klep geopend of gesloten. Als die klep helemaal open staat bij warm weer, en je rijdt over een goed stoffig zandpad, dan is het resultaat dus een gigantische stofwolk achter je aan. De tracks gooien stof op, de uitlaat blaast omlaag richting het zand en dan komt er ook nog eens windkracht 9 uit de achterkant zetten. Dat is dus wat "onpraktisch", maar toch heeft die plaatselijke orkaan een voordeel. Als namelijk de koelingsklep dicht is, bij koud weer bijvoorbeeld, wordt de warme wind (ja, dat is wel de beste omschrijving) automatisch naar voren geleid en komt uit bij de voeten van de chauffeur: lekker warm!



Een mid-production KettenKrad in gebruik bij Gross-Deutschland



Een KettenKrad die door de Amerikanen wordt gebruikt als PaK-trekker. De voorvork ontbreekt.

Zoals al beschreven werkt het sturen tot een graad of 5 uitslag heel mooi geleidelijk. Bij meer dan 5 graden gaan de tracks bijremmen. Nu komt de radius die je met het voorwiel inzet eigenlijk nooit mooi overeen met de radius die door de rupsbanden ontstaat. Dit lijkt weer op het werken met stuurknuppels: soms moet je even wat extra rukken aan dat stuur om hem "de bocht in te gooien". En dan gaat dat kontje om, net als bij een tank. Als je dat kontje even vergeet, dan KAN het dus zijn dat je iets raakt. Zo ben ik eens met kloppend hart rakelings langs een gloednieuwe Mercedes gegaan!



Een KettenKrad na de oorlog in gebruik als kalkverstuiver in de landbouw

De terreinvaardigheid is onvoorstelbaar. Samen met een kennis het terrein in geweest en hij heeft laten zien wat zo'n ding eigenlijk kan. Het is werkelijk bijzonder. Aan de ene kant kun je met de grootste precisie prachtig mooi tussen de boompjes manoeuvreren en aan de andere kant kun je met ongeveer 50 km per uur loeihard over glooiende zandpaden stuiven. Het deint, het veert, en geen centje pijn. Dankzij de vorm van de rupsbanden "klauwen" ze als het ware in het zand. Vrijwel geen enkele helling is onneembaar. Zolang er maar goed grijpbare ondergrond is trekt 'ie wel omhoog. Uit veiligheid is de maximale helling 24 graden, maar hij kan best een paar graadjes meer hebben, want 35 graden hebben we al geprobeerd. Ik denk dat 'ie doorgaat tot hij achterover valt. In "KettenKrad-land" wordt er gezegd: "Een KettenKrad kan, wat de chauffeur ermee durft".

Minpuntjes.

Hij mag dan erg geslaagd zijn in zijn doel als voertuig en er niet onsmakelijk uitzien, maar hij heeft natuurlijk ook wel wat minpuntjes. Zo is er het feit dat je, als je lang over straat hebt gereden, gelijk door kunt naar het ziekenhuis om al je ingewanden recht te laten zetten en je oren weer



in oorspronkelijke staat te laten brengen. Maar dat hoort er eigenlijk wel een beetje bij: "That's part of the



Een KettenKrad als hijskraan

fun". Nee, het wordt interessanter als je loopwielen moet vervangen bijvoorbeeld. Berg je maar als de binnenste schijf eraf moet, want dan kun je praktisch alles eraf halen. Het doorsmeren van alle lagerpunten is ook een beste klus. Als ik even snel tel kom ik op ongeveer 30 smeernippels uit (80 rupsschakels niet meegerekend.) De meeste zijn goed bereikbaar, maar sommige zijn zodanig geplaatst dat je er niet komt zonder speciaal gereedschap en dan nog moet je elastieken armen hebben om erbij te komen. En hij is niet gemaakt voor grote chauffeurs. Schoenmaat 43 kan er in, maar dan zit je al aardig te hannessen met de pedalen. En als je erg lange benen hebt zit je met je knieën tegen voorkant van de kuip. En oh ja, zet je geweer vooral niet in de speciaal daarvoor bedoelde klem, want als je linksaf stuurt zit je elleboog ineens knel.

Experimenten.

Ondanks dat het beestje al loeisterk mag zijn, is er een experiment gedaan om hem nog sterker te maken. Hiervoor zijn een paar prototypes gebouwd met een langer loopwerk met extra loopwiel, iets langere kuip en een 6 cilinder uit een Opel Kaptein erin. Ik denk dat het een beetje "overkill" is geworden, want meer dan die prototypes zijn er niet gemaakt.

In samenwerking met het museum in Koblenz is dit experiment, naar ik meen in 1996, nog eens uitgevoerd. Ze hebben toen als een soort studie-object een naoorlogse KettenKrad verlengd en voorzien van een 6 cilinder motor om te zien hoe zo'n "beefed up KettenKrad" zich zou gedragen. Hij stond onlangs op een treffen in Duitsland en daar is de foto hiernaast gemaakt. Het ding is dus niet origineel!!

Al met al, menigeen zal het met mij eens zijn als ik zeg

dat het een geweldig apparaat genoemd mag worden. Sommige stukken in de tekst zijn voorzien van superlatieven, oké, maar het lezen moet ook een beetje leuk zijn. En toch is de boodschap duidelijk. Als u nu merkt dat u uw drankje helemaal bent vergeten te nuttigen en u met voldaan gevoel nog eens nadenkt over "het begrip KettenKrad", dan is het artikel geslaagd.

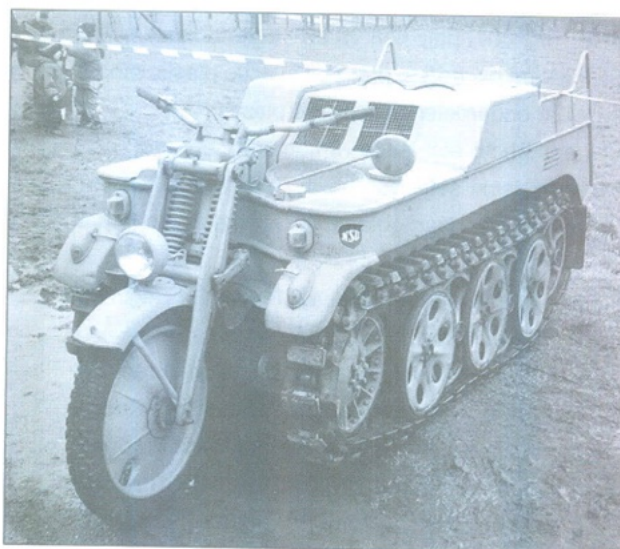
En mocht u nog wat meer willen lezen en plaatjes zien, dan hier een paar interessante links:

- www.kettenkrad.de
- www.kettenkrad.com
- www.kmk-scaleworld.be/WalkAround/KettenKrad
- <http://web1.vs150094.vserver.de/nsu-kettenkrad/index.html>

Informatie uit boekwerken:

- "The KettenKrad", Friedhelm Abel, Schiffer Military History
- "NSU KettenKrad" Waffen-Revue Sondernummer W126, Pawlas-Verlag
- "KettenKrad in detail", Jiri Starosta, Wings & Wheels Publications
- "Das kleine KettenKrafrad HK-101", Walter E. Seifert, WaffenArsenal Sonderband S-69
- "Kleines KettenKrafrad Typ HK101" Geratbeschreibung und Bedienungsanweisung, D624/1

Ton Burger



**De HUMBER SCOUT CAR van Accurate Armour, SKP & Bronco in 1/35,
een "in de doos" vergelijking** **Sam Alderlieste**

Ik wilde voor DE TANK een klein vergelijkend warenonderzoekstukje schrijven over de (nu) op de markt zijnde Humber Scout Cars in 1/35. Dus geen diepgaande review per kit, da laat ik aan andere Twenotters over, maar een eenvoudig "wat vinden we in de doos" met daarbij een (persoonlijk) waardeoordeel. Wellicht dat hiermee dan wat makkelijker een keuze gemaakt kan worden tussen de diverse kits.

Accurate Armour (K099) £39.95 (+/- € 59,-) ex. verzend kosten, direct van Accurate Armour (www.accurate-armour.com)

Als eerste, en lange tijd enige, op de markt met een Humber Scout Car. Ik wilde deze kit toch mee vergelijken met zijn plastic injectie 'broeders'. In de doos vinden we :

- de romp, bestaande uit een stuk gegoten grijze 'klomp' resin.
- kleinere resin onderdelen op 'sprues'
- een photo etch setje
- white metal onderdelen (schep/wapens enz.)
- **géén** decals!

Gezien de weinige onderdelen en de goed in elkaar stekende instructies kan deze kit, zeker door een modelbouwer met wat ervaring, in één avond in elkaar worden gezet worden (wat ik persoonlijk dan ook heb gedaan). De resin onderdelen zijn netjes gegoten. De gietstukken, zelfs die van de romp, zijn met wat zorg makkelijk te verwijderen. Alleen de white metal onderdelen zijn van iets mindere kwaliteit. De detaillering van de resin onderdelen is prima. Jammer genoeg heeft Accurate Armour geen decals bijgeleverd.



Conclusie : Accurate Armour's Humber is relatief makkelijk te bouwen, zeker voor een resin kit, en Derek Hansen's superieure nazorg geeft deze kit dat extraatje dat je over de streep kan trekken. Goed te gebruiken als primair of secundair model op een diorama.

SKP (SKP001) prijs €18.99 ex. verzend kosten, direct van SKP (www.skpmodel.eu)

SKP kwam als eerste met een injectie plastic model van Humber op de markt. In de doos vinden we:

- 126 onderdelen in lichtgrijs plastic;
- een photo etch setje van de firma Eduard;
- een decal setje van het type 'dry-' of 'rub on-' decal (al naar gelang je voorkeur) voor drie versies :
 - 2nd Armoured Brigade, Polish 1st Regiment "Krechowieckich" Lancers 1945 (Italie)
 - Czechoslovak Independent Armoured Brigade 3rd Armoured Battalion Reconnaissance Car, 1945 (Noord West Europa)
 - 11th Armoured Division, 2nd HQ Armoured Car Regiment, 1945 (Noord West Europa)



De decals zijn van het verbeterde type en hebben niet meer het probleem van de zogenoemde 'silvering'.

De kit kan wellicht het best omschreven worden als een 'short run' kit (hoewel bekend in kringen van vliegtuigbouwers is dit een minder bekende c.q. niet gebruikelijke omschrijving in ons (AFV) genre). Met dit in gedachte is deze kit van redelijke kwaliteit. De passing laat hier en daar wat te wensen over, maar met wat bijschuren en putty gaat alles redelijk in elkaar. Het gebrek aan locatie punten (dus veel voorpassen) en soms gebrekkige instructies over wat waar moet, betekent dat dit geen één-avond klusje is.

Conclusie : het is het echt geen slechte kit (het is tenslotte hun eerste in injectieplastic!). Ik denk als secundair model op een diorama zeer geschikt en anders heel goed om je modelbouwkwaliteiten op te vijzelen als je deze kit gaat 'super detailleren'. SKP heeft dit makkelijk gemaakt door aparte interieur sets op de markt te brengen.

Bronco (CB35009) prijs €34.95 ex. verzend kosten. Verkrijgbaar bij Molmodelbouw (www.plasticmodelbouw.nl)

Toen Bronco een Humber aankondigde waren de verwachtingen hoog gespannen,..... en **jewel**, die verwachtingen zijn waar gemaakt! Wat vinden we in de doos:

- 239 onderdelen in Olijf drab plastic
- 5 vinyl banden
- een rubber slangetje voor de detaillering van de motor
- een 'wet' decal setje voor 6 voertuigen:
 - Guard Armoured Division, Noord West Europa 1945
 - AFV Driving & Maintenance School, Lulworth 1943
 - Garde Hussar Regiment, Deense leger 1950
 - RHQ 3RTR, 29th Armoured Brigade, 11th Armoured Division, Noord West Europa
 - 64th Anti-Tank Regt. RA, 78th Infantry Division, Italië 1944
 - C Sqn, 4th Hussars, Malaya 1950



En als extra een resin figuurtje, dat wel heel erg sterk doet denken aan Michael Cain in de rol van luitenant-kolonel J.O.E. Vandeleur in de film 'A Bridge too far'.

De passing en detaillering is vele malen beter dan de SKP kit, maar dit is dan ook geen 'short run' kit. Groot pluspunt is een volledig interieur, inclusief een No.19 radio en een prachtige motor, m.a.w. diorama opties genoeg. Minpuntje zijn de instructies, die hier en daar te wensen overlaten. Ik moest (met ruim 30 jaar ervaring) toch af en toe twee keer kijken in de zin van "hoe bedoelen ze dat nou?". Al met al ben je dus met de Bronco kit een tijdje van de straat.

Conclusie : De Bronco kit heeft een hoge mate van detaillering, mijn inziens uitstekend te gebruiken als primaire kit op een diorama.

Zo dat was het, ik heb er geen 1^e, 2^e en 3^e plaats ervan gemaakt omdat deze kits sterk uiteen lopen qua medium / genre. Ik denk wel dat de meeste onder ons de Bronco kit als beste zullen zien, zeker gezien prijs - kwaliteit verhouding. Maar dat mag een ieder voor zichzelf uitmaken en, zoals ik het begin schreef, hopelijk helpt dit artikel een beetje bij de keuze.

Sam Alderlieste

DE LANCIER MODELBOUW

Herenstraat 74
2802 KJ Gouda
Nederland

Tel: 0182-528185
Fax: 0182-584290
E-mail: delancier@zonnet.nl

Beste mensen,

Er doen binnen de TWENOT wat verhalen de ronde over mijn gezondheid. Ik geef u mijn variant, die waarschijnlijk het dichtst bij de waarheid komt! Ik heb een aangeboren longziekte: CF, ook wel genaamd "Taaislijmziekte". Mijn longinhoud is op dit moment van dusdanige aard dat ik permanent zuurstof nodig heb. Ook sta ik op de wachtlijst voor een dubbele longtransplantatie. Dit gaat op zijn vroegst eind 2008 plaatsvinden. Hierna zal ik weer gezond zijn en energie hebben als nooit tevoren. Komt u in de winkel, schrik dan niet van die zuurstofslang. Die is maar tijdelijk! Ik ben dezelfde persoon die ik voorheen ook was. Ik heb een tijdje nodig gehad om alles een plaats te geven, vandaar een periode van radiostilte. Inmiddels ben ik weer volop bezig met inkopen. De winkel staat vol en er is voldoende keus om weer eens gezellig te komen shoppen!

PANZERWRECKS BOEKEN

Sinds kort verkopen wij de boeken van Panzerwrecks. Deze staan vol met groot formaat foto's van uitgeschakeld Duits materiaal. Het zijn bijna stuk voor stuk niet eerder gepubliceerde foto's. Veel details! 4 boekjes, per deel € 27,00

BIJZONDERE AANBIEDING STEELMASTERS No. 1 t/m 62

Wij hebben éénmalig het Franse magazine Steelmasters ingebonden in boekvorm. De nummers 1 t/m 62, verdeeld over zeven boeken in donkergroene band met goudopdruk. De prijs voor deze unieke aanbieding is € 375,-

DVD's VAN COMPENDIUM FILMS

4 DVD's over militaire modelbouw. Modeling & Detailing German Armour, Terrain Modeling, Airbrush & Painting Techniques en Figure painting. DVD's gezien in Military Modeling. Prijs per deel € 24,50

DUEL IN THE MIST

Een prachtig boek, uitgegeven door AFV-Modeller. Het boek behandelt de LAH in het Ardennen Offensief rond Stoumont. 300 Pagina's met 125 foto's, vele nooit eerder gepubliceerd! De prijs van deze unieke uitgave is € 80,00

We hebben nu ook **Hansa Systems** uit Amerika op voorraad. Een systeem bestaande uit losse elementen (bakstenen, dakpannen, dakgoten, deuren, raamluiken, kozijnen, etc.) om zelf huizen te bouwen. Heel mooi! Catalogus nu op voorraad. We hebben eveneens de Britse figuren van het merk Jakrei op voorraad. Witmetalen figuren van Tankers in Europa en tankers in Afrika. Zeer fraaie kwaliteit!

BRONCO

35009 Humber Scout Car Mk I € 35,00
35011 T17E1 Staghound Mk I, eindelijk binnen dit fantastische model € 35,00
Van dit merk hebben wij ook de sets met vleugelmoeren, klinknagel, boutjes etc. op voorraad!

TAMIYA

35285 German Tank Destroyer "Hetzer" Mid. Production Type € 39,95

MIG

Van Mig veel spullen binnengehad. De olieverf en pigmentpoeders, de complete modellen zoals de Toyota Pickup truck, de uitgebrande T55, Tiger II romp en heel veel andere sets op voorraad.

De volgende merken zijn weer flink aangevuld en dus uit voorraad leverbaar: Hornet hoofdsetjes en figuren, Calibre35, Royal Model, Plus Models, Echelon Decals, MK35 accessoires, Aber etchings, Lion Roar etchings, Dragon figuren en modellen, Tamiya modellen, Alpine figuren, Model Kasten tracks, Tamiya Acryl verf, Mini Art, Masterbox, Fine Molds Japanse tanks, etc. etc.

Van Trojca zijn de nieuwe boeken op voorraad: Tiger II Technical and Operational History, Stug. III / IV Technical and Operational History, Stug. Abt. 197, Stug. III / IV at War, Tiger I en Tiger II in kleurentekeningen.

Van Armor Photogallery Books: FT17, Semovente, Sherman M4A2 deel 2, The New Zealand Divisions deel 2. etc. etc.



Jarenlang zijn figuren in schaal 1:72 het stiefkind van de modelbouw geweest. Dit had zijn redenen: het zachte plastic was niet te bewerken en te beschilderen, details waren slecht zichtbaar en figuren van 54 mm (1:32) namen en nemen een belangrijker plaats in. Ook in mijn hobby. Jarenlang heb ik me alleen bezig gehouden met de overbekende Tamiya en Esci figuren en ook, in een wat meer gespecialiseerde vorm, met de Airfix Collector series. De afmetingen van deze figuren lenen zich veel beter voor detaillering en verandering.

Totdat ... ik iemand ontmoette die het "wargamen" als hobby had. Hij nodigde me uit een avondje mee te spelen. Bij hem thuis gekomen trok een ding meteen mijn aandacht: een prachtige vitrinekast met schitterend beschilderde 20 mm figuren! Alle figuren sprekend en levensecht, een genot om te zien. Waarom had ik zulke figuren nooit eerder gezien? Diverse avonden volgden en al gauw ondernam ik pogingen om de techniek onder de knie te krijgen. En met aardig resultaat, mag ik wel zeggen. Wie mijn "Arnhem" figuren heeft gezien, weet wat ik bedoel. Van diverse kanten is mij gevraagd tekst en uitleg te geven over de techniek. In dit artikel wil ik een poging wagen hier wat meer over te schrijven.

De figuren

Allereerst de schaal. In dit artikel zal ik het vaak hebben over * mm figuren i.p.v. schaal. 20 mm is 1:76, 25 mm is 1:72. Tijdschriften zoals "Wargames Illustrated" hanteren ook de mm norm. Ik heb trouwens ook figuren gezien van 15 mm. Zelfs de gezichten waren te onderscheiden!

Wargamers gebruiken eigenlijk alleen tinnen figuren. Persoonlijk vind ik ze veel expressiever dan de gebruikelijke plastic figuren. De hoofden en wapens lijken vaak te groot in verhouding, maar dat benadrukt alleen maar de individuele karakters van de figuren. Ook is er in tin veel leverbaar. De film "De langste dag" kan helemaal worden uitgebeeld, inclusief alle karakters. Zelfs de dikke Duitser op zijn paard met de rammelende etensblikken aan het begin van de film is verkrijgbaar. Nadeel van deze figuren is de vaak hoge prijs per stuk. Twee euro per stuk is geen uitzondering.

Nu beginnen de plastic figuren ook een aardig niveau te bereiken. Met name de Revell-figuren zijn de aandacht waard. Ze hebben een levendige houding, goede uitbeelding van kleding en veel details. Ook het assortiment is groot. De Tweede Wereldoorlogserie kent een paar items die ik nooit eerder gezien heb. Ook andere perioden in de

geschiedenis zijn ruim vertegenwoordigd. Andere merken zoals Airfix gebruik ik veel minder, hoewel de echte oude nog wel de moeite waard zijn. Esci heeft leuke figuren gehad, alhoewel ze een beetje houderig overkomen. Zelf gebruik ik meestal Revell, in de toekomst wil ik ook met tin gaan werken. "Drews Militia" uit Engeland heeft leuke Engelse tankbemanningen.

De materialen

Welke verf kan het beste worden gebruikt? Hierover verschillen de meningen. Er zijn er die verven met Humbrol, anderen met olieverf en weer anderen. zweren bij acrylverf. Ik denk dat iedereen zelf moet bepalen waarmee hij het lekkerst werkt. Zelf heb ik met verschillende verfsoorten geëxperimenteerd, maar keerde steeds terug naar de oude vertrouwde Humbrol. Mits goed geroerd droogt deze verf goed mat op en dat is een voorwaarde bij figuurschilderen. Wees echter niet te zuinig met de verf. Als ik merk dat de verf na verloop van tijd dik wordt, koop ik nieuwe. De verf moet namelijk goed uit de dunne penselen kunnen vloeien. Dikke verf versluiert ook de details van de kleine figuurtjes.

Goede penselen zijn een absolute voorwaarde. Iedereen adviseert penselen van marterhaar, maar die zijn erg duur. Daarbij komt dat ze vrij gauw slijten door de agressieve terpentijn en het uitwrijven op een lap. Zelf gebruik ik al jaren kunststof penselen van het merk "Da Vinci", deze zijn in veel teken- en schilderzaken te koop voor een redelijke prijs. De maten die ik gebruik bij 25 mm figuurtjes zijn no. 1 voor grotere oppervlakten, no. 0 voor iets kleiner en 5/0 voor het detailwerk. Van de 5/0 heb ik er meerdere omdat het puntje na een aantal figuurtjes niet echt goed meer is. De penselen zijn dan niet meer goed bruikbaar voor detail werk, nog wel voor ander werk, b.v. het schilderen van grotere stukken. Spoel de penselen na gebruik meteen uit in terpentijn. Na het uurtje knutselen de penselen insmeren met groene zeep en met lauwwater schoonspoelen, zo worden ook de laatste restjes verf verwijderd en houd je prima kwasten.

De techniek

Laten we als voorbeeld een Britse para uit de Revell serie nemen. Kijk goed naar het figuurtje, let op de gezichtsuitdrukking, de details, de plooien in de kleding, e.d. Bedenk goed wat voor uitstraling je het figuurtje wil geven. Figuren schilderen is voor mij vergelijkbaar met het schilderen op doek. Je maakt a.h.w. een driedimensionaal schilderij. Ook het figuurtje moet met licht en donker tot leven ko-

men. Dat houdt in dat je bepaalde zaken zult moeten overdrijven om tot een goed resultaat te komen. Het is net als met voorlezen, als je denkt dat je overdrijft is het voor een ander precies goed.

De figuren worden eerst zoveel mogelijk ontdaan van "flash". Omdat het plastic zacht is gaat dat moeilijk. Gebruik altijd een goed scherp mesje, anders lukt dat beslist niet. Soms moet je bepaalde delen van je figuur meer insnijden omdat door het productieproces bepaalde onderdelen wat wegvallen, zoals bajonetten of de overgang tussen lichaam en arm.

Neem een Humbrol potje, keer het om, doe daar een stukje plakbuddie op en klaar is je handvat. Je kunt je figuurtje goed van alle kanten bekijken en schilderen. Ga je serieproductie maken, dan kan je ook een latje nemen en met tweezijdig plakband beplakken. Zo kun je wel tien figuurtjes tegelijk maken. Zelf hou ik daar niet zo van, je probeert elk figuurtje toch een eigen karakter te geven.

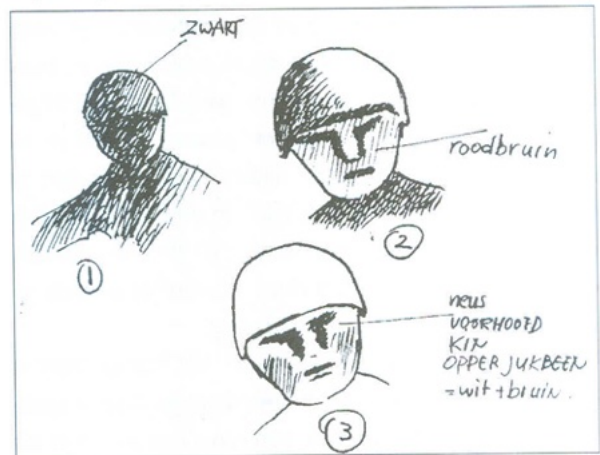
Als eerste wordt het figuurtje helemaal zwart of in een andere donkere kleur geschilderd. Het voordeel is dat dieper gelegen delen, waar je straks bij het detail schilderen moeilijk bij kan, donker blijven en zo diepte suggereren. Voor dit klusje kan gerust een grote kwast worden gebruikt. Maak de laag echter niet te dik en laat de verf minstens een dag drogen voor je verder gaat.

Hierna begint het detailwerk. Verf a.h.w. van binnenuit. Je kleedt je figuur met verf aan. Huid eerst, dan de diepste kledinglagen, daarna jassen en broeken en tenslotte de uitrusting en opliggende delen. Gewoon een jas groen en de broek bruin is niet voldoende. Let op de plooien. Gooi als proef eens een jas op de grond en kijk naar de lichtval. Let erop hoe de kleuren in de plooien donkerder zijn en lichter op de hooggelegen delen. Dit licht- en schaduw-effect moet ook toegepast worden op je figuren. Het gezicht is het moeilijkste gedeelte van je figuur en tegelijk het belangrijkste. Wargame schilders hebben een eenvoudige maar doeltreffende techniek. Omdat zij erg seriematig werken gebruiken ze een paar simpele handelingen om een maximaal effect te krijgen:

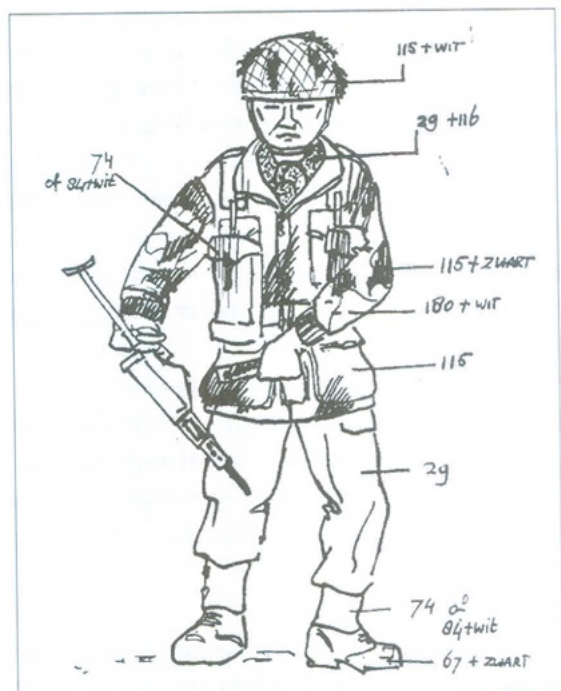
1. schilder het hele gezicht donkerbruin/steenrood (Humbrol 180)
2. voeg bij de verf wat zwart en verf een soort "T" op het gezicht.
3. nu wat zandkleur en wit gebruiken om de lichte delen op te halen. De neusbrug wordt het lichtst, evenals het voorhoofd en het puntje van de kin. De wangen worden bij de jukbeenderen lichter gemaakt.

Je ziet nu het gezicht verschijnen. Dit alles gebeurt met een 5/0 kwast. Je kunt steeds meer wit gebruiken op kleine plekjes, vooral rond kin en neus. Ga niet dry-brushen,

dat is echt geen techniek voor figuren! Als het gezicht gelukt is, slaak dan een tevreden zucht van opluchting. De rest kan bijna niet meer misgaan. Met deze techniek kan je elk gezicht een eigen expressie geven.



Nu het diepere kledinggedeelte. Het gelaatsnet donkerbruin houden, later iets oplichten. De smock schilder ik zelf eerst met Humbrol 115, anderen verschillen hierover met mij van mening. Zij stellen dat je met een zandkleur moet beginnen. Op deze schaal is 115 m.i. beter. Probeer niet over de al zwart gemaakte uitrusting te schilderen. Het is de bedoeling dat de diepste delen donker blijven voor het contrast. De helm schilderen met 115 en iets wit. De rand binnenin tegen het gezicht weer donker laten. De broek is dark earth in verschillende gradaties. De basiskleuren goed laten drogen voor je verder gaat.



Nu zijn de plooien aan de beurt. Vermeng wat zwart door de basiskleur en zorg ervoor een verdund mengsel te gebruiken. De plooien worden hiermee ingevuld. Het moet



als een soort "wash" in de plooiën vloeien. Als dit goed droog is, gaan we de opvallende delen benadrukken. Gebruik basiskleur met wit. De kragen van de jas worden lichter t.o.v. de jas om alweer diepte te creëren.

Als laatste de uitrusting, probeer steeds een randje zwart over te laten om diepte te krijgen. Schoenen donkergrijs i.p.v. zwart. Zwart puur is veel te zwaar voor deze schaal. Zo, het figuurtje is klaar. Leun voldaan achterover en bewonder het resultaat. Voel jezelf een Rembrandt, die ook speelde met lichtval en dramatiek. In ieder geval hoop

ik je met dit artikel enthousiast te hebben gemaakt voor het schilderen van figuren in 1:72.

Paul Haring, Woudenberg



(Dit artikel is eerder gepubliceerd in DE TANK 121, augustus 1996)

"DAF-pantserwagens voor de regimenten huzaren"

Momenteel worden bij het Museum Nederlandse Cavalerie te Amersfoort maatregelen getroffen om het manuscript "DAF-pantserwagens voor de regimenten huzaren" van vrijwillig museummedewerker drs. J.A. Bom als eigen uitgave te realiseren.

In het boek, dat met foto's en technische tekeningen wordt geïllustreerd, wordt aandacht besteed aan:

- Het ontstaan en de vorming van de pelotons pantserwagens voor vier gedeeltelijk gemotoriseerde regimenten huzaren, die per 1 mei 1940 werden geformeerd;
- de ontwikkeling bij DAF van de pantserwagen M.39, de aanschaffing van twaalf van deze pantserwagens voor de regimenten huzaren en de plannen om nog een serie van dertien stuks aan te schaffen.
- het Nederlandse gebruik van pantserwagens M.39 gedurende de mobilisatie en oorlogsdagen in 1940 en het latere Duitse gebruik van buitgemaakte pantserwagens M.39.
- de plannen, die na de Tweede Wereldoorlog hebben bestaan, om voor de Nederlandse cavalerie weer pantserwagens van dit model bij DAF te laten bouwen.

Een uitgebreide beschrijving van de pantserwagen M. 39 Wordt als bijlage opgenomen.

De uitvoering wordt ingenaaid, het formaat A4 en de omvang omstreeks 140 pagina's. De uitgave wordt slechts 500 exemplaren groot. Naar verwachting bedraagt de verkoopprijs omstreeks EUR 22,50 (inclusief 6% BTW maar exclusief verzendkosten).

Gaarne wordt u verzocht schriftelijk uw belangstelling kenbaar te maken en alvast uw exemplaar te reserveren bij: Cavaleriemuseum, t.a.v. J.A. Bom, Postbus 3003, 3800 DA Amersfoort of per email: ja.bom@mindef.nl

Een paar sfeerplaatjes van de meeting van Regio Zuidwest in het OorlogsVerzetsMuseum in Rotterdam op 27 oktober j.l.





Het Interbellum

In januari 1919 werd het 17th (Armoured Car) Battalion gelegerd in Dublin, Ierland, waar het de volgende twee jaar betrokken was bij de vergeefse poging het Britse gezag over het zuiden te handhaven. Bij zijn aankomst was het bataljon uitgerust met zijn 16 Austin pantserwagens (de A-Compagnie), 16 Whippet tanks (de B-Compagnie) en een compagnie ("C") medium tanks. In mei 1920 werd het bataljon echter gereorganiseerd in de 5th Armoured Car Company R.T.C. en raakte het op acht stuks na alle tanks kwijt. Later werden deze acht ook vervangen, eerst door Peerless pantserwagens en later door Rolls-Royces (Type 1920).

Naarmate de "onlusten" steeds meer het karakter kregen van een openlijke rebellie tegen het Britse gezag, werden meer eenheden van het Britse leger ingeschakeld, waaronder het 3rd Battalion van het Tank Corps, dat ruimschoots van Rolls-Royce pantserwagens (Type 1920) was voorzien. Aldus was een strijdmacht van 72 pantserwagens (meest Rolls-Royces) en tien tanks beschikbaar en deze bleek van grote waarde te zijn, zowel bij het verspreiden van onruststokers in de steden als bij het rijden

van patrouilles op de buitenwegen.

Na de afscheiding van Ierland in december 1921 werd de 12th Armoured Car Company (met RR Type 1920 voertuigen) overgeplaatst naar Noord-Ierland, waar het in december van het jaar daarop gezelschap kreeg van de 5th Company uit Dublin. Het 3rd Battalion R.T.C. keerde terug naar Engeland.

In het Midden-Oosten waren andere ontwikkelingen gaande. In maart 1920 formeerde het Tank Corps vier pantserwagencompagnieën voor dienst in Egypte en Irak. Deze namen de voertuigen over van de LAMB's die daar al waren en de 1st en 2nd Company werden in mei in Irak gelegerd. De 1st Company nam de RR pantserwagens (Type 1914) over van de 15th LAMB en vestigde zich in januari 1921 in Kasvin in Perzië (het huidige Iran). De 2nd Company kreeg de voertuigen (ook RR Type 1914) van de 8th en 14th LAMB en ging naar Mosul (in het huidige Irak). Er werd ook een derde compagnie opgericht, genummerd als de 6^e. Deze werd in Bagdad geformeerd uit de 7th LAMB en personeel van de beide andere compagnieën. Hij werd in eerste instantie uitgerust met Austin

pantserwagens, maar die werden spoedig vervangen door Rolls-Royce Type 1920 voertuigen.

Na een grondige training in de tweede helft van 1921 voerde in mei 1922 een patrouille van zestien pantserwagens een langdurige verkenning uit naar Ramadi, een afstand van bijna 1000 kilometer dwars door het land. De patrouille was 17 dagen onderweg en werd gedurende die tijd geheel door de lucht bevoorrad.

In dezelfde tijd waren de 3rd en 4th Armoured Car Company vanaf juni 1920 gelegerd in resp. Egypte en Palestina. De 3rd Company kreeg te maken met de Senussi, de 4th Company probeerde in Jeruzalem te verhinderen dat Joden en Arabieren elkaar zouden afslachten.

Rolls-Royces voor de RAF

Ondertussen werden er op hoger niveau geheel andere plannen gemaakt. Kolonel T.E. Lawrence ("Lawrence of Arabia") was nu politiek adviseur van het Ministerie van Koloniën en in 1921 ontwierp hij een plan om de woestijn vanuit de lucht te beheersen door middel van een combinatie van pantserwagens en vliegtuigen. Hij diende zijn voorstel in bij Sir Hugh Trenchard, de Chef van de Luchtmachtstaf. De RAF was zeer geïnteresseerd en toen ook Winston Churchill zich een voorstander toonde, werd het plan aangenomen.

Het was op dit punt dat de rivaliteit tussen de twee krijgsmachtonderdelen begon. De RAF wilde de pantserwagencompagnieën van het leger overnemen en het leger reageerde met een aanbod om de hele luchtmacht (met uitzondering van de Marine Luchtvaartdienst) over te nemen. Terwijl deze discussie werd gevoerd, plaatste de RAF haar orders bij Rolls-Royce en installeerde vervolgens haar eigen pantserwageneenheid bij het No.1 Stores Depot in Engeland. De voertuigen waren van hetzelfde Type 1920 als die van het leger, maar met enkele kleine

wijzigingen (zoals de kleppen voor de radiator). De voertuigen waren al in productie toen het leger bakzeil haalde en de voertuigen van de 1st en 2nd Company overdroeg. De RAF had nu zes pantserwageneenheden in het Midden-Oosten. De 1st en 2nd RAF Armoured Car Companies waren gestationeerd in Palestina, de 3rd, 4th, 5th en 6th Company in Irak. Elke compagnie had circa 18 pantserwagens en een aantal met radio uitgeruste Rolls-Royce vrachtwagens (HMRC – His Majesty's Radio Car) en pick-up T-Fords (HMAF – His Majesty's Armed Ford). Bij de vier compagnieën in Irak waren de RR pantserwagens aangevuld met eenzelfde aantal Lancia gepantserde personeelsvoertuigen, die van Italië waren gekocht.

De taken van de RAF in Irak waren dezelfde als die van het leger: het land in kaart brengen, verkenningen uitvoeren en jacht maken op bandieten. Hoewel de organisatie regelmatig veranderde, bleven de RR pantserwagens tot 1940 in gebruik. In dat jaar ruilde de toenmalige 2nd Armoured Car Company haar geheel versleten Rolls-Royce onderstellen voor Fordson onderstellen. De pantserrompen werden eenvoudig van het ene onderstel overgezet op het andere. De Fordsons waren makkelijk te herkennen aan hun iets kortere motorkap, andere wielen, enkele achterwielen en andere voorspatborden. De 1st Armoured Car Company hield haar Rolls-Royces tot 1943.

De pantserwagen wint terrein

Intussen was in Engeland de populariteit van de pantserwagen behoorlijk gestegen. De twee belangrijkste redenen hiervoor waren: het was een gepantserd voertuig (wat hem populair maakte bij het Tank Corps) en hij was betrekkelijk goedkop (wat hem populair maakte bij het Parlement). Het resultaat was een forse toename van het aantal pantserwageneenheden. In de tweede helft van 1920 werden drie nieuwe pantserwagencompagnieën opgericht, die het jaar daarop naar India werden overgeplaatst. Ze zouden eerst worden uitgerust met de nieuwe



Een Rolls-Royce 1914 Pattern plus enkele motorfietsen op patrouille in de heuvels van Palestina

type 1920 Rolls-Royces, waarvan er in dat jaar 100 waren besteld, maar die waren harder nodig in Ierland. Dus werden de oude Type 1914 voertuigen naar India verscheept, samen met een aantal Austins en nog wat meer toevalligheden.

Maar niet alleen het Tank Corps was geïnteresseerd in pantserwagens. Begin 1922 werden acht Yeomanry regimenten van de Territorial Army omgevormd tot pantserwagencompagnieën voor het uitvoeren van verkenningstaken op divisieniveau. Ze kregen elk een paar pantserwagens voor opleidingsdoeleinden. Bij oefeningen kregen ze de benodigde pantserwagens te leen van opleidingseenheden van het Tank Corps of van regionale commando's. Dit waren in het begin dan meestal Type 1914 Rolls-Royces, Austins of Peerlees voertuigen en later, in de jaren dertig, Type 1920 en 1924 Rolls-Royces.

Een Rolls-Royce pantserwagencompagnie was in die tijd als volgt georganiseerd:

- Tactisch hoofdkwartier: 2 RR pantserwagens, 1 majoor compagniescommandant, 1 kapitein plv. Commandant, 2 onderofficieren en 4 soldaten.
- Hoofdkwartier sectie: 2 Norton motorfietsen, 2 15 cwt trucks, 1 30 cwt vrachtwagen, 1 compagnies sergeantmajoor, 2 onderofficieren, 4 soldaten.
- Pantserwagenssectie (4 st): 4 RR pantserwagens, 2 Norton motorfietsen, 1 luitenant sectiecommandant, 1 2^o luitenant plv. Commandant, 2 korporaa's, 2 onderkorporaa's, 12 soldaten.

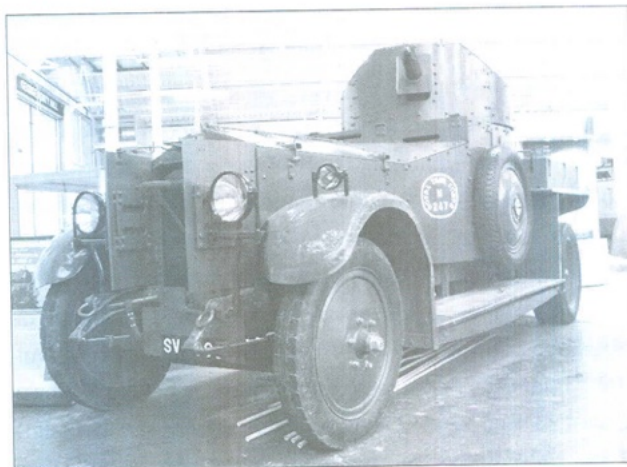
Rond 1928 waren de pantserwagens gereed voor meer en vooral grotere zaken. De Britse cavalerie ging mechaniseren en de eerste eenheid die in 1928 haar paarden ruilde voor pantserwagens was het 11th Hussars. In april werd begonnen met een intensief trainingsprogramma om te leren rijden, onderhoud te plegen en gevoel te krijgen voor motorvoertuigen. De beloofde pantserwagens kwamen echter pas in januari 1929. De "elite" cavaleristen creëerden wel hun eigen organisatievorm. De laagste eenheid was de "troop", met drie pantserwagens. Drie troops vormden een eskadron en drie eskadrons plus een hoofdkwartiereskadron vormden samen het regiment. Er waren in totaal 137 voertuigen, waarvan 34 RR en Lanchester pantserwagens, 30 Triumph motorfietsen, 16 Austin tweepersoons auto's en een aantal Leyland en Crossley 6-wielige radiovoertuigen. In 1934 telde een pantserwagenregiment 21 officieren, 34 onderofficieren en 380 korporaa's en manschappen. In dat zelfde jaar werd het aantal pantserwagens gesteld op 38.

Het andere cavalerieregiment dat ging mechaniseren was het 12 Royal Lancers, dat op dat moment in Egypte was

gelegerd. Zij namen de Rolls-Royces van de 3rd en 5th Armoured Car Companies over. In tegenstelling tot hun collega's in Engeland hadden ze vrijwel geen tijd om met hun organisatie te experimenteren. Het B-eskadron had net z'n opleiding achter de rug of het moest naar Palestina om daar de vrede tussen Joden en Arabieren te bewaren. In september 1930 hadden de Lancers hun eerste opleiding voltooid en begon hun praktijktraining. Hierin leerden ze hoe ze diep in de woestijn met hun voertuigen moesten omgaan en overleven. De lessen die toen werden geleerd zouden later hun waarde dubbel en dwars bewijzen.

In 1934 ruilden beide pantserwagenregimenten hun locatie en uitrusting. Het 12 Lancers keerde terug naar Engeland, waar ze in november 1936 hun bejaarde Rolls-Royces omruilden voor splinternieuwe Morris pantserwagens. Ondertussen waren de verschillende onafhankelijke pantserwagencompagnieën opgeheven of omgevormd tot lichte tankeenheden. Alleen het 11th Hussars en de twee pantserwagencompagnieën van de RAF zouden dus met hun Rolls-Royce pantserwagens de Tweede Wereldoorlog ingaan.

De Rolls-Royce 1920 Mk.I van het Tank Museum, Bovington



In de jaren dertig werden in het Britse leger de pantserwagens als verkenningvoertuig van lieverlee vervangen door lichte tanks. De onafhankelijke compagnieën schakelden een voor een over op rupsbanden en ook de cavalieregimenten die mechaniseerden kregen lichte tanks zodra deze beschikbaar kwamen. In 1934 waren de twee oorspronkelijke pantserwagenregimenten, het 11th Hussars en de 12th Lancers, en de twee resterende RAF compagnieën de enige eenheden die nog geheel met pantserwagens waren uitgerust (hoewel, bij het uitbreken van WO2 hadden verschillende eenheden in India hun lichte tanks nog niet ontvangen, waardoor daar nog heel wat pantserwagens in actieve dienst werden gebruikt).

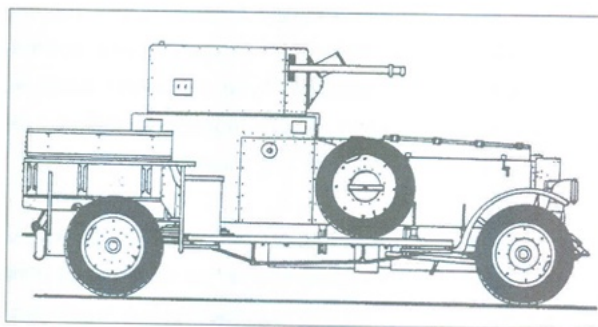
Er werden naast de lichte tanks ook nieuwe pantserwagens ingevoerd, die de concurrentie met de beproefde Rolls-Royce aangingen. In India verschenen de Crossley 4x2 en de Vickers-Guy 6x4 voertuigen en in 1934 werden de Rolls-Royces van de 12th Lancers vervangen door Lancasters. Het 11th Hussars vertrok in 1934 echter met z'n 34 Rolls-Royces naar Egypte. In 1935 werden de daar gestationeerde eenheden ruw uit hun vredige bestaan opgeschrikt door de Italiaanse aanval op Ethiopië. In een vertoon van paraatheid werd een mobiele strijdmacht geformeerd, bestaande uit de 7th Hussars met hun pas nieuwe Light Tanks Mk.III, de 8th Hussars als gemotoriseerde infanterie in Ford pick-up vrachtwagens en de 11th Hussars in hun vertrouwde Rolls-Royce pantserwagens. Ze kregen versterking van het 6th Battalion Royal Tank Regiment (in 1932 ontstaan uit de samenvoeging van de 3rd en 5th Armoured Car Companies en nu uitgerust met Light Tanks Mk.III en Medium Tanks Mk.II) en de 12th Lancers, die op 10 juni 1936 arriveerden met hun Lancaster pantserwagens. De strijdmacht trok naar het slaperige stadje Mersa Matruh in de westelijke woestijn, van waaruit pogingen werden gedaan om langs de grens te patrouilleren. Dit lukte echter maar slecht. Gebroken rupsbanden, verstopte luchtfilters, regen, modderpoelen, zandstormen, een slechte organisatie en gebrek aan ervaring maakten van de mobiele strijdmacht een immobiele strijdmacht. Maar gelukkig bleef het vrede!

In april 1936 was er opnieuw een crisissituatie, ditmaal in Palestina, waar Joden en Arabieren elkaar voor de zoveelste keer naar het leven stonden. De pantserwagens van de al in Palestina aanwezige No.2 Armoured Car Company van de RAF kwamen direct bij Jeruzalem in actie en de 11th Hussars werden met spoed vanuit Egypte overgebracht. Beide met Rolls-Royces uitgerust eenheden waren een aantal maanden bezig met het handhaven van de vrede, tot het conflict in oktober 1936 ook weer plotseling voorbij was. 11th Hussars keerde terug naar Egypte, de RAF compagnie bleef in Palestina. In de komende jaren zou dit patroon zich een aantal malen herhalen.

In 1938 kwam er wel een andere verandering, namelijk op materieelgebied. Eindelijk kwam er vervanging voor de inmiddels toch wel erg oude Rolls-Royces. Dertig nieuwe Morris lichte gepantserde verkenningswagens werden naar Alexandrië verscheept, waar de laatste in februari 1939 aankwam. Maar de Rolls-Royces werden niet zomaar opgegeven. Het regiment reorganiseerde naar een organisatie bestaande uit vier eskadrons van vijf troeps, met elk een Morris met radioset als commandovoertuig en twee Rolls-Royces. De resterende tien Morrissen werden

verdeeld over de eskadrons- en het regimentshoofdkwartier. Het vierde eskadron (aangeduid met de letter Z) was overigens geen lang leven beschoren vanwege het heersende tekort aan voertuigen.

Terwijl het regiment reorganiseerde, onderging de samenstelling van het voertuigenpark ook wijzigingen. De Rollsies waarmee het regiment naar Egypte was gekomen waren namelijk Type 1920 voertuigen, met enkele nieuwere Type 1924 voertuigen van het A-eskadron. Deze twee types verschilden van elkaar door een iets andere romp, zijdeuren in de romp en een iets lagere toren bij de 1924 uitvoering. Nu werden alle oorspronkelijke torens verwijderd en vervangen door een open Frazier-Nash toren (dezelfde als waarmee de Morris pantserwagens waren uitgerust). Ook de bewapening wijzigde. Het .303 kaliber Vickers machinegeweer werd vervangen door een lichte Bren mitrailleur en een .55 Boys antitankgeweer. Voorts werd een 4-inch rookbuswerper gemonteerd.



Rolls-Royce pantserwagen, Type 1940

Ook het tactische gebruik van de pantserwagens ging veranderen. In september 1938 arriveerde generaal-majoor Percival Hobart in Egypte om het commando over de Mobiele Divisie op zich te nemen. Zijn komst luidde het begin in van intensieve trainingen en experimenten met de organisatie en tactieken van de divisie. Het eindresultaat was dat de 11th Hussars de verkenningsseenheid voor de gehele divisie werd, welke verder bestond uit twee pantserbrigades en een ondersteuningsgroep.

De Tweede Wereldoorlog

Bij het uitbreken van WO2 had het Britse leger 42 Rolls-Royces Type 1920 Mk.I, 10 Type 1920 Mk.IA's en 24 Type 1924 Mk.I's. 34 van de Type 1920 en 1924 voertuigen waren omgebouwd tot het Type 1940 met een open toren. Daarnaast beschikte de RAF over 36 Type 1920 Mk.I en Type A voertuigen. De ene helft hiervan was gelegerd in Irak (No.1 Armoured Car Company) en de andere helft in Palestina (No.2 Armoured Car Company). De 34 Type 1940 voertuigen waren in gebruik bij de 11th Hussars in Egypte en 15 voertuigen van verschillende

uitvoeringen dienden bij de North Irish Horse in Ulster. De resterende 27 voertuigen waren t.b.v. opleidingen verdeeld over de pantserwagencompagnieën van het territoriale leger.

Ook het Indiase leger beschikte over een aantal Rolls-Royce pantserwagens van verschillende types, waaronder de eerste drie voertuigen die nog uit WO1 dateerden.

De Rolls-Royce onderging z'n oorlogsdebuut in WO2 pas op 11 juni 1940, de dag waarop Italië aan de oorlog ging deelnemen en waarop dus tevens de Noordafrikaanse veldtocht begon. Om kwart voor vijf 's middags verklaarde Italië officieel de oorlog aan Groot-Brittannië en meteen in dezelfde nacht voerden de pantserwagens van het 11th Hussars een aanval uit op een Italiaans konvooi in de buurt van Fort Capuzzo in Libië. Ook in de daarop volgende periode vonden regelmatig gevechten plaats met Italiaanse troepen, waarbij de Britten over het algemeen als overwinnaar uit de bus kwamen.

In oktober 1940 arriveerde No.2 Armoured Car Company van de RAF in Noord-Afrika. Zij werden met hun voertuigen, 10 Rolls-Royces Standard Type A rompen, maar nu gemonteerd op Fordson vrachtwagenonderstellen, als vierde eskadron ("D") aan het 11th Hussars toegevoegd.

↓ *Een Rolls-Royce pantserwagen van de RAF bewaakt een weg naar Bagdad. Uit de naam "Tigris" op de moorkap blijkt dat het een eenheid betreft die permanent in Irak is gelegerd. Het camouflagepatroon is gelijk aan dat wat ook in Noord-Afrika werd gebruikt.*



Het laatste grote optreden van de Rolls-Royce pantser-

wagens vond plaats in de gevechten bij Buq Buq, begin december 1940. Verschillende voertuigen waren bij deze gevechten verloren gegaan en ook de leeftijd van de voertuigen begon zijn tol te eisen. De oudere Rolls-Royces raakten steeds meer versleten en begin januari 1942, bij de opmars naar Beda Fomm, moesten de King's Dragoon Guards zelfs met een eskadron Marmon-Herrington pantserwagens bijspringen. Eind februari 1941 werden de 11th Hussars van het front teruggetrokken, korte tijd later gevolgd door de pantserwagencompagnie van de RAF. Met hun vertrek hadden de laatste Rolls-Royce pantserwagens het strijdtoneel van de Westelijke Woestijn verlaten, maar hun rol in de strijd was nog niet uitgespeeld.

RAF No.1 Armoured Car Company was sinds jaren in Irak gelegerd en kwam in actie toen dit in 1937 onafhankelijk geworden land in het voorjaar van 1941 vijandigheden begon tegen de volgens afspraak nog op twee luchtmachtbases aanwezige Britse troepen. Eind april 1941 trok een Iraakse brigade, ondersteund door artillerie, op naar de basis Habbaniya. De Britten wachtten de ontwikkelingen niet af, maar voerden een serie luchtaanvallen uit, waarna de Irakezen hun opmars staakten. Na een paar dagen gingen de Britten in het offensief, waarbij de pantserwagens van No.1 ACC (de enige aanwezige pantservoertuigen) verkenningen en offensieve patrouilles uitvoerden. Gelukkig was er ook hulp onderweg. No.2 ACC kon in Egypte wel even worden gemist en haastte zich op weg naar Irak, waar het op 18 mei bij Habbaniya arriveerde. De Britse troepen vervolgden hun offensief en

bereikten, ondersteund door de Rolls-Royce en Fordson pantserwagens van beide RAF compagnieën, op 30 mei Bagdad. De Iraakse leiders waren intussen naar Perzië gevlucht, zodat de veldtocht was afgelopen.

Deze gevechten in Irak waren de laatste acties waarbij de Rolls-Royces een belangrijke actieve rol speelden. Beide RAF compagnieën werden overgebracht naar de Westelijke Woestijn, waar ze werden ingezet bij de beveiliging van vliegvelden. Ook die taken werden echter geleidelijk aan overgenomen door Marmon-Herrington en Humber pantserwagens. Toen de pantserwagens van No.1 ACC in 1943 eindelijk definitief uit dienst werden genomen was dat tevens

het einde van een tijdperk.

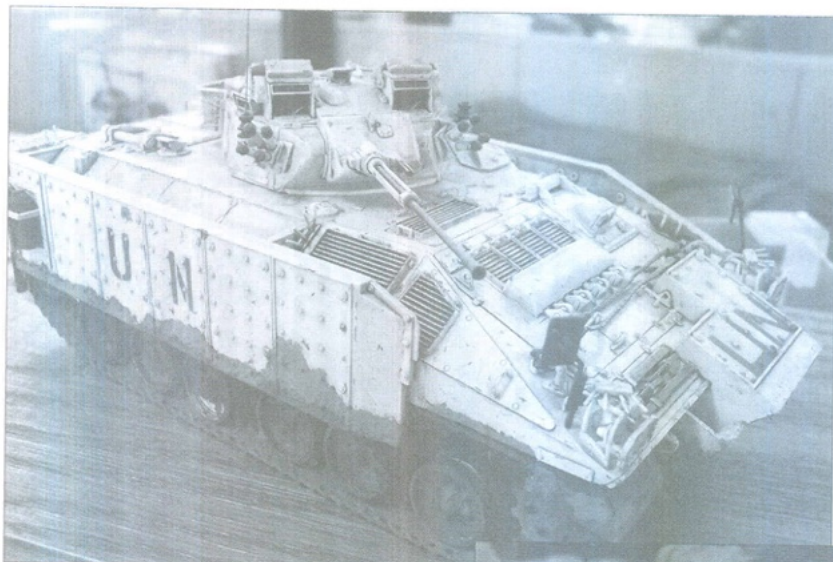
Bronnen

- Rolls-Royce Armoured Car, Ghost in Armour – schrijver en blad niet meer te achterhalen
- To Battle in a Rolls ... The Story of Rolls-Royce Armoured Cars – William Platz, AFVG2
- Armoured Cars at the Royal Tournament – Peter Brown, Armored Car
- Armoured Car, Rolls-Royce, 1920 Pattern Mk.I – Tony Kaye, Bellona Prints series 27
- Tanks and other AFV's 1900-1918, B.T. White
- British Tanks and Fighting vehicles 1914-1945, B.T. White
- Adventures of a Rolls-Royce – David Fletcher, Classic Military Vehicles, August 2002
- Rolls-Royce 1924 Pattern Armoured Car – J.L. Rue, Tankette, nummer onbekend
- 1924 Rolls-Royce with Frazer Nash turret – Kerry Brunner, Tankette, nummer onbekend

Een eerste (en korte) impressie van de Scale Model Challenge 2007 van Regio Zuidoost, 18 november j.l. Kees Blijleven

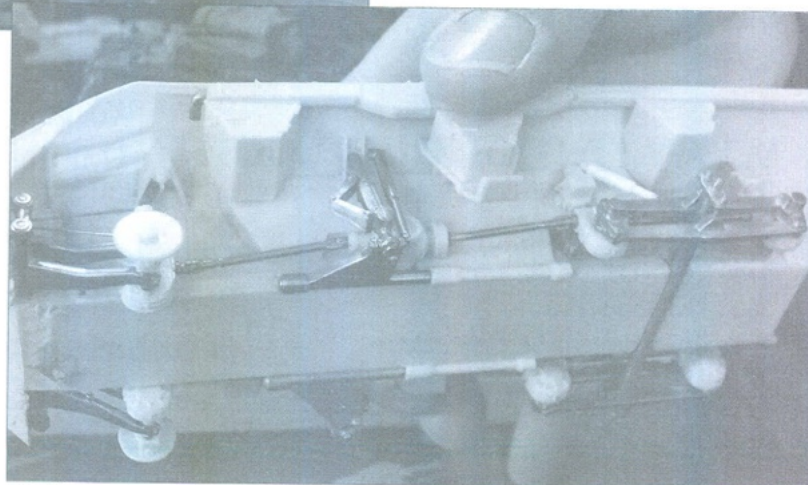
Dit eerste grote evenement van Regio Zuidoost mag wat mij betreft een succes worden genoemd. Ik ben niet de hele dag geweest, dus ik kan niet over alles oordelen, maar wat ik gezien en "geproefd" heb was prima. Een mooie locatie met voldoende ruimte, licht en deelnemers. Door de royale aanwezigheid van modellen, zowel op de show- en wedstrijdtafels als in de verschillende clubstands, was het een inderdaad een echte *Model Challenge* met voldoende variatie en concurrentie. Daarnaast was er voor de bezoekers een royale keuze uit het aanbod van vele handelaren. Ook hier was sprake van veel variatie en concurrentie.

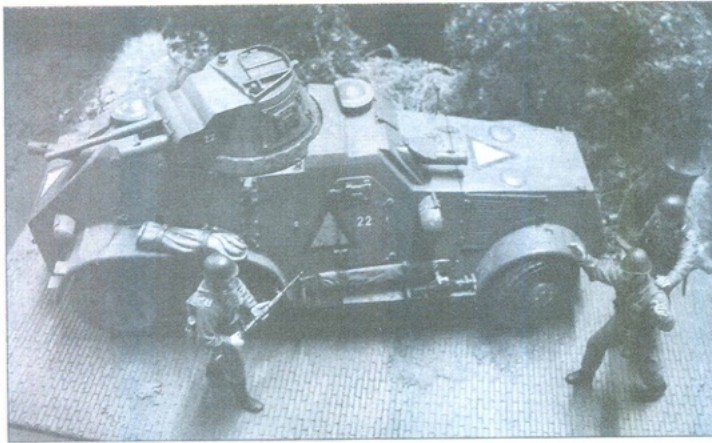
Hulde aan de organisatoren en de vele overige vrijwilligers van Regio Zuidoost die met deze dag een prestatie van formaat hebben neergezet. Noteer in je agenda alvast de datum van **Scale Model Challenge 2008: 26 oktober!**



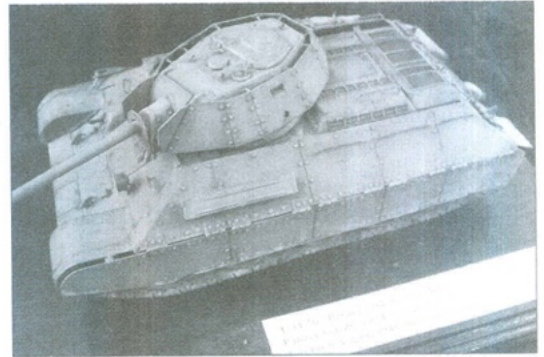
← Warrior IFV

Een DAF YP408 in aanbouw. Wanneer zal hij klaar zijn? →





Een mooi, maar ook een wat triest diorama. Een Nederlandse Landsverk M38 die in Duitse handen is gevallen.



Een T34/76 met extra pantsering (↑). Volgens de tekst bij het model van tussen 6 juli en 6 augustus 1943 32 van deze tanks ingezet bij de gevechten ten noorden van Orel.



← Jeep M606

**Future in
history**

In voorraad onder andere:

- jaguar
- warriors
- verlinden
- baluard
- JPM
- tamiya
- italerie
- custom dioramics
- miniature models
- ironside
- wespe models
- roy models
- azimut
- gaso.line (1/48)

**Wij maken uw hobby
compleet!**

**Graag nodigen wij u
uit voor een bezoek
aan onze winkel!**

www.rr-modeling.com

Wo, do vr, za geopend van 9.00 tot
17.00 of op afspraak

TEL: 013-5132013
fax :0135133815
E-mail: Info@rr-modeling.com

Industrieweg 16
5066 XJ Moergestel
(industrieterrein stokeind)

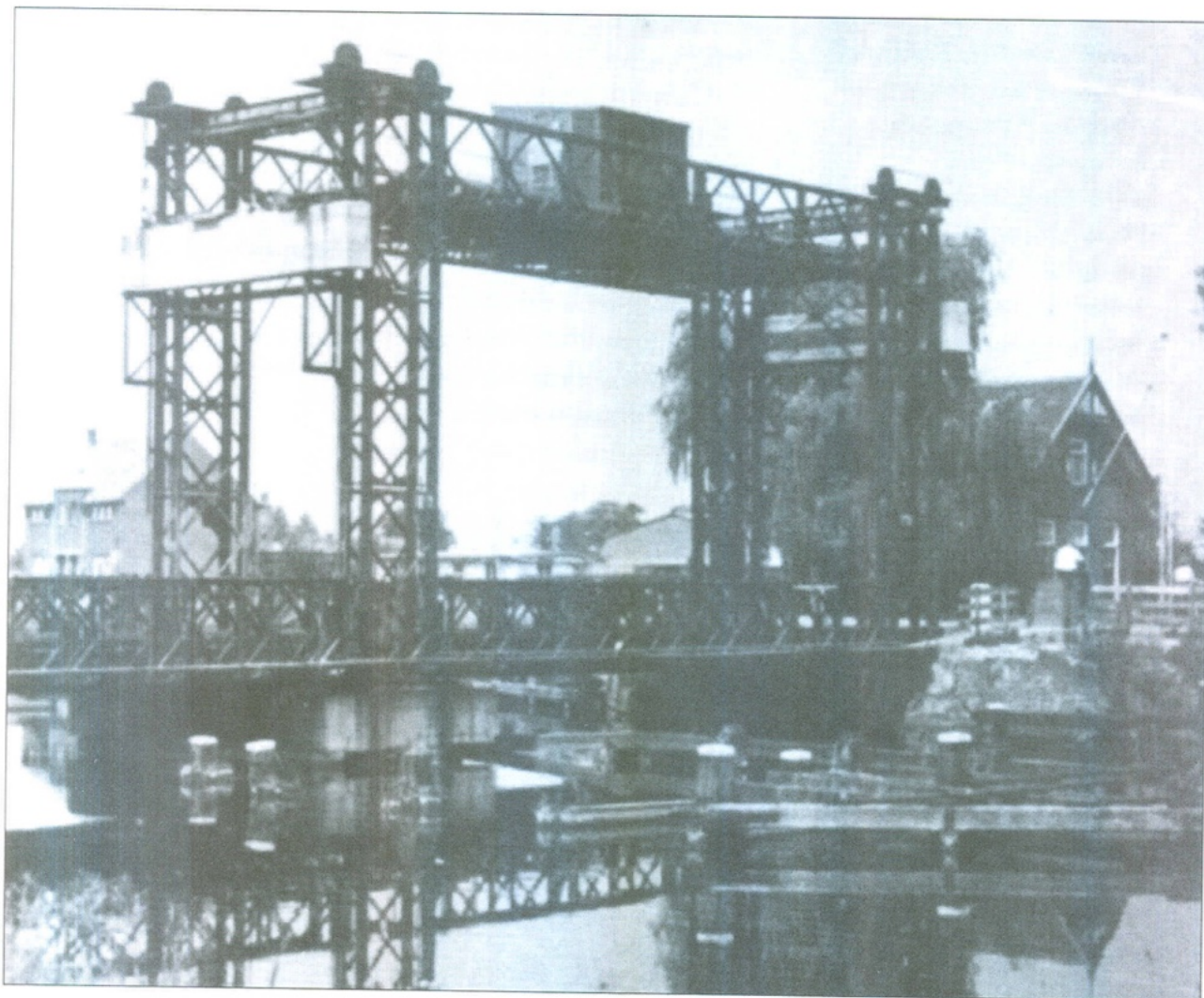
military
R&M
modeling

De Baileybrug (vervolg)

Ad Smulders in Tilburg stuurde een paar interessante foto's van baileybruggen.

De bovenste is van een nog bestaande baileybrug "ergens" in België. Voor geïnteresseerden zie <http://www.baileybrug.info/InBelgie.htm>

De onderste is afkomstig uit het boek "Tilburg 1940-1945", pagina 194. Het bijschrift luidt: "In de winter 1945-1946 voltooit de 3e Nederlandse Geniecompagnie dit vernuftige bouwsel op het Lijnsheike. Het is een van de weinig hefbruggen die uit baileymateriaal geconstrueerd zijn. Op 7 april 1954 wordt de noodvoorziening vervangen door een ophaalbrug".



Brattinga Speelgoed

www.technotoys.nl



Producten die wij voeren:

Bouwdozen: Tamiya, Revell, Italeri, PST, Miragehobby, CMK, MPM, Verlinden, Dragon, Airfix, Heller, Trumpeter, Fujimi, Plusmodels, Attack, Hasagawa, Zvezda, Monogram, AFV-Club, Hobbycraft, Hat, Academy, Warhammer, Eastern Express, Skiff, Corel, JB models, Imex, PM models, Extra Tech, Hauler, Emhar, Preiser,

VLS, Orion, Wespe Models, Planet models, Minicraft, ICM, Warriors, Master Box, Roden, Maquette, UM, Pegasus Models, Smer, Kopro.

Boeken: Concord, Squadron, Achtung Panzer, Verlinden, Ospery.

Toebehoren: verf van Revell, Humbrol, Tamiya, games workshop en alle soorten Vallejo colors.

Lijmen: Revell, Tamiya, Humbrol en secundelijm van Greven en Pat-tex.

Gereedschappen: Proxxon en Proedge en masking folie van Revell, Pactra en Tamiya.

Zoek u een special model?!! Bel of mail ons, hebben wij het niet dan willen wij het graag voor u bestellen.
Email: technotoys@home.nl

Brattinga Speelgoed, wie zijn wij?

Brattinga Speelgoed bestaat uit twee winkels in het noorden van Nederland. U vindt ze in Sneek en Leeuwarden.

Beide winkels hebben een groot assortiment speelgoed en modelbouwartikelen.

Wij zijn ook aanwezig op de verschillende TWENOT bijeenkomsten in het land. Wij hopen u eens te ontmoeten in een van de winkels of op een bijeenkomst.

Brattinga Speelgoed
Oosterdijk 4 - 6
8601 AZ Sneek
0515-416380

Brattinga Speelgoed
St.Jacobsstraat 4
8911 HT Leeuwarden
058-2125682