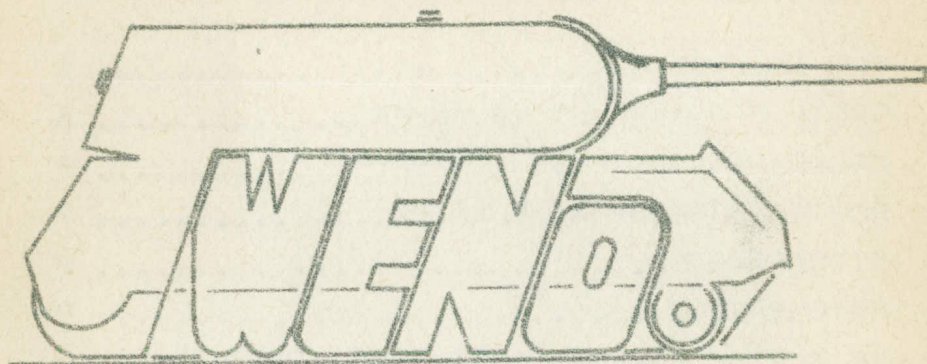


DE TANK

8

ORGAAN van de TWENOT
postbus 357
ZWOLLE.

(oktober 1977)



DE TANK. 8. (oktober 1977)

Orgaan van de

TWEEDE NEDERLANDSE ORGANISATIE van TANKHOBBYISTEN.

Postbus 357
Zwolle
Tel.: XXXXXXXXXX

abbonement : f 12,- per half jaar (3 nummers)
proefnummer : f 3,50
oud nummer : f 4,-

Betalingen: gironummer XXXXXXXXXX t.n.v.
L.J.van der Velden te Zwolle.

INHOUDSOPGAVE.

TER INLEIDING.....	3
GROTE BIJEENKOMST (BOXMEER).....	5
PROGRAMMA GROTE BIJEENKOMST.....	6
ROUTEBSCHRIJVING BOXMEER.....	7
STICKERACTIE.....	9
FOTOSERVICE.....	9
DE DUITSE SS-PANZER-DIVISIES (2).....	10
RESULTATEN ENQUETE (3).....	14
MODELBOUW (2x LEOPARD 1A4).....	17
LEDENLIJST met INTERESSE-GEGEVENS.....	23
SPECIAL (VERNIELINGSVOERTUIGEN).....	31

Afbeelding frontpagina: Infantry Tank Mark II
Mathilda (GB).



TER
INLEIDING!

- Dit nummer van de "TANK" is een aantal weken later uitgekomen dan u gewend bent. De vertraging is ontstaan door verhuizing en alles wat daar bij komt. Dit bewijst ook, dat het hele TWENOT-gebeuren teveel op één been rust, wat in gevallen als deze onmiddellijk tot vertragingen leidt. Het zal gunstig zijn als dit probleem tijdens het vergadergedeelte van de grote bijeenkomst in Boxmeer aan de orde komt.
- De regionale bijeenkomst in Willemstad is slechts door een klein aantal leden bezocht. Ondanks dat was het wederom een gezellig, maar ook leerzaam gebeuren!
- Met ingang van het nieuwe jaar zal het lidmaatschaps-/abonnementsgeld van de TWENOT worden verlaagd van f24,- naar f18,- per jaar. Dit houdt omgerekend in, dat één num-

mer van de "TANK" niet f4,-, maar f3,- gaat kosten. Dit kan, omdat het aantal leden tegen de 50 zit.

Meer leden betekent echter nog meer mogelijkheden!!

Tegelijkertijd gaan de prijzen van proefnummers en oude nummer ook omlaag naar f3,-.

- In verband met de opgenomen ledenlijst is dit nummer uitgebreid tot 40 pagina's. Ondanks dat was er geen ruimte meer voor artikelen als de Vragenrubriek en Moderne Tankontwikkeling. Die worden opgenomen in de "TANK" 9.
- TWENOT-leden die een proefnummer van het blad 'Tankette' van de MAFVA hebben aangevraagd, vinden deze ingesloten bij dit nummer van ons blad.
- Onlangs zijn alle Nederlandse MAFVA-leden, die geen lid van de TWENOT zijn, aangeschreven. Dit heeft tot nu toe geresulteerd in het aanvragen van 11 proefexemplaren van de "TANK".
- Een aantal maanden kwam mij ter ore, dat er een Duitser is, die een eigenbouw-Panther-tank heeft gemaakt met radiografische afstandbediening. Weet een van onze leden misschien wie dit is? Het zou interessant zijn hem met zijn model eens uit te nodigen tijdens een van onze bijeenkomsten!
- Een waanzinnig idee lijkt het ons een tank te bouwen in de schaal 1/1! Om zo iets te verwezenlijken is niet alleen geld, maar ook know-how nodig. Bij de uitvoering denk ik aan een stichtingsvorm, aan sponsors etc. Wie ideeën heeft mag ons op weg helpen!

GROTE BIJEENKOMST inBOXMEER, 19 november 1977.

Oorspronkelijk was deze grote bijeenkomst in Volkel geplanned; dit is echter veranderd in Boxmeer, ten huize van de heer Moors. De datum is evenwel dezelfde gebleven:

19 november 1977.

Zoals u in het programma kunt zien, is een bezoek aan het Museum Overloon er aan vast gekoppeld. Uitgebreide informatie over dit museum vindt u in de 'TANK' 2.

Wilt u hierbij aanwezig zijn, dan is het om 10.30 uur verzamelen geblazen bij de hoofdingang.

Om 13.30 uur vangt dan de eigenlijke bijeenkomst aan, waar de familie Moors ons zal onthalen op broodjes en drinken.

Tijdens de laatste grote bijeenkomst, in Amsterdam, heeft er een modelwedstrijd plaats gehad voor jongeren. Dit wilden we uitbreiden tot de ouderen, zodat er nu twee groepen zijn:
 | leden tot 15 jaar,
 | leden vanaf 15 jaar.

Een verloting staat ook op het programma. Prijzen zijn o.a. bouwdozen in diverse schalen, boeken, grote Tamiya-stickers, tank-foto's, afleveringen van Armies and Weapons, enz. Heeft u zelf nog leuk materiaal om de voorraad prijzen uit te breiden, dan houden we ons zwaar aanbevolen.

Ondergetekende zal 19 november aanwezig zijn
Overloon om 10.30 uur
 in Boxmeer om 13.30 uur
Overloon en Boxmeer

Naamf..... Handtekening:

Plaats:.....

Telefoonnummer:.....

PROGRAMMA van de GROTE BIJEENKOMST.

- 10.30 : bezoek Overloon
13.30 : opening van de bijeenkomst in Boxmeer
14.00 : vergadering over de TWENOT-zaken
14.45 : lotenverkoop
15.00 : modelwedstrijd voor leden tot 15 jaar
15.30 : modelwedstrijd voor leden vanaf 15 jaar
16.00 : uitslagen modelwedstrijden en verloting
16.45 : diavoorstelling: Open Dag 't Harde e.a.
17.30 : sluiting van de bijeenkomst.

ROUTEBSCHRIJVING GROTE BIJeenKOMST-BOXMEER.

Zoals de kaart laat zien, is het museum van Overloon van verschillende kanten te bereiken. Bovendien is de weg naar het museum in Overloon duidelijk aangegeven, zodat een verdere beschrijving daarvan niet nodig is.

In Boxmeer volgde men de volgende routes:

A. Den Bosch-Nijmegen:

Bij binnenkomst Boxmeer na de 1^e stoplichten 1^e weg rechts. Einde weg rechts.

Parkeren bij "Küppers" Supermarkt.

B. Eindhoven-Helmond:


Bij binnenkomst Boxmeer spoorlijn oversteken. 2^e weg links (voor de stoplichten).

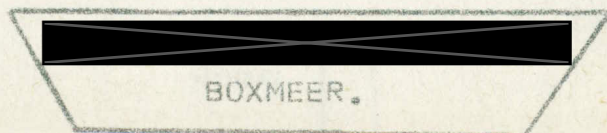
Na ± 200 meter links bij "Küppers" Supermarkt parkeren.

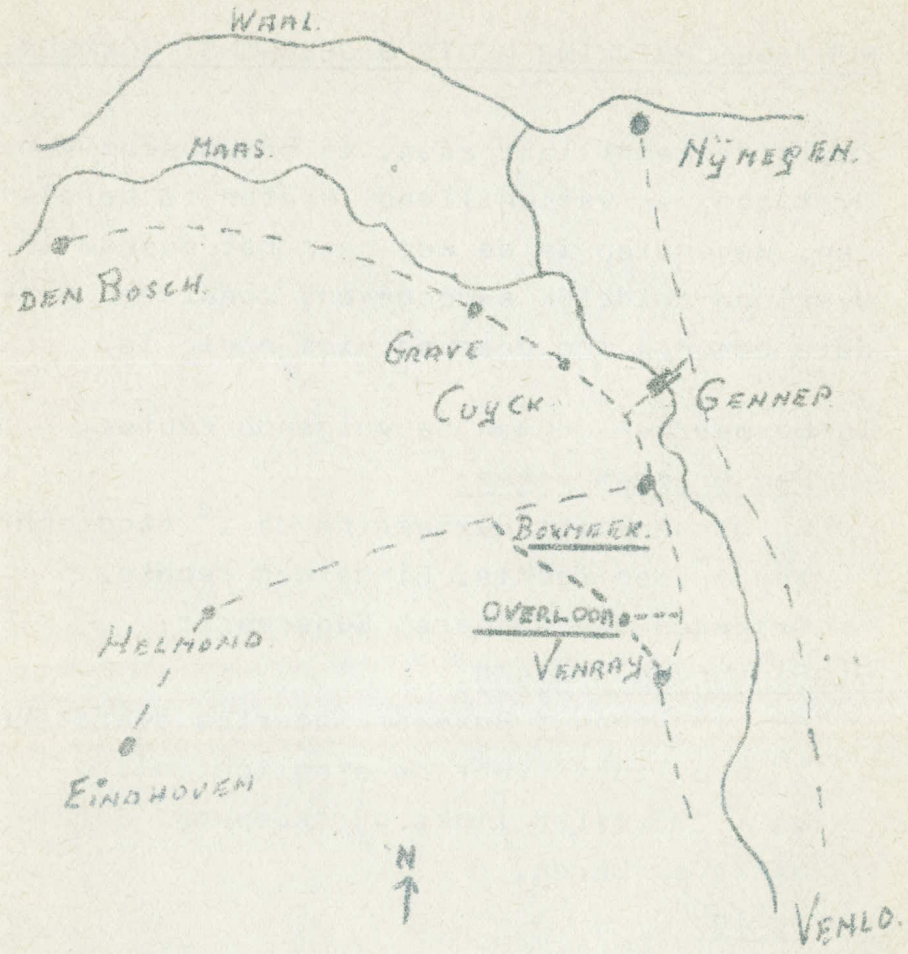
C. Venlo:

Door centrum Boxmeer richting "St. Anthonis" volgen. Na stoplichten rechts. Verder als B.

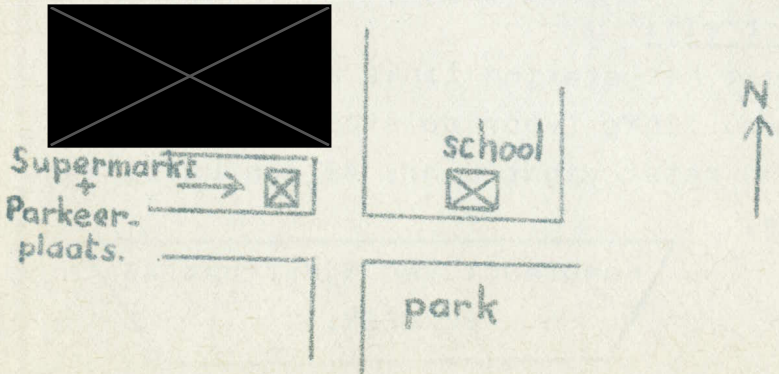
D. Per trein:

Vanuit het station links af. 2^e weg rechts. 1^e weg links (voor de stoplichten). Na ± 250 meter vindt u nr.  aan uw linkerzijde.





Situatie bij de Supermarkt "Küppers".



STICKER-ACTIE.

- Ingesloten vindt u de nieuwe TWENOT-stickers. Ieder lid ontvangt er in ieder geval 5. Zij die via de enquête te kennen hebben gegeven deze stickers gericht te willen verspreiden (boekwinkels, modelbouwzaken, Open Dagen, enz.) krijgen een groter aantal. Het preciese aantal hangt af van het gewicht i.v.m. de portokosten. Ieder lid kan altijd stickers bijvragen!
- Het bedrag dat nodig was om deze stickers te laten maken bedraagt f277,30. Dus wat lager dan was voorzien.
- Via de enquête heeft een behoorlijk groot aantal leden zich opgegeven om eventueel medewerking te verlenen aan de financiering van deze stickers. Mijn dank daar voor!
Wij meenden echter dat dit veel complicaties zou geven, al was het alleen maar administratief. Het gaat nu zo, dat ieder jaar of half jaar een gedeelte van het bedrag wordt afgelost van het te verwachten te goed op de balans.
- Tenslotte over de stickers zelf nog dit: ze zijn wel waterbestendig, edoch niet krasbestendig.

FOTOSERVICE.

Met ingang van 1 november 1977 kunt u gebruik maken van het gerenoveerde oud-ENOT-archief! Dit archief behelst alle perioden en alle pantservoertuigen: R.H.Evers

Voor de moderne voertuigen is het adres:

W.P.Bos

DE DUITSE SS-PANZER-DIVISIES. (2)

Voordat we dit onderwerp vervolgen, móet ons het een en ander van het hart. De TWENOT is niet aan deze serie begonnen uit een soort van verheerlijking van de SS. Noch kunnen wij enige sympathie opbrengen voor de politieke doeleinden van de SS en zijn leiders.

De voorbeelden uit het verleden van gruwelijkheden, begaan door de SS, verafschuwen wij.

Mocht er enige bewondering zijn van onze kant, dan geldt deze voor de zuiver militaire prestaties.

Deze prestaties konden onder andere geleverd worden door de beter getrainde manschappen, met beter en méér materieel dan de gewone Wehrmacht-Panzer-Divisies, wat zal blijken uit de volgende overzichten.

Overeenkomsten, maar vooral verschillen
tussen een Wehrmacht-Panzer-Divisie en
een SS-Panzer-Divisie.

De volgende cijfers zijn gebaseerd op een op volle sterkte zijnde divisie, iets wat in de praktijk zelden voorkwam.

	Wehrmacht	SS
manschappen	13.726	17.262
150 of 210mm raketwerpers	-	18
37mm SP AA	8	8
75mm SP AT	47	69
75mm SP How.	12	24
150mm SP How. Infantr.	12	12
105mm SP How.	12	12
150mm SP How.	6	6
PzKpfw IV	52	64
PzKpfw V Panther	51	62
Totaal gemot. voertuigen.	2.685	3.329
waarvan pantservoertuigen	357	359

I SS-Panzer-Divisie
"Leibstandarte SS Adolf Hitler."



Deze Divisie is als regiment gestart in 1933 als lijfwacht van Adolf Hitler.
 In juli 1942 werd de LAH een SSPanzer Grenadier Divisie.
 Op 22 oktober 1943 kreeg het de uiteindelijke benaming van: I SS Panzer Division "Leibstandarte SS Adolf Hitler".

Gevechtersvering:

sept. 1939	Polen
mei, juni 1940	Vlaanderen en Frankrijk
juli 1942-febr. '43	(verblif in) Normandië
zomer 1943	Zuid-Rusland (Kursk)
aug. '43- okt. '43	(verblif in) Italië
vanaf okt. '43	Zuid-Rusland en Oekraïne
april 1944	West-Oekraïne
mei 1944	(voor herstel in) België
juni 1944	Normandië (Caen). Na terugtrekking: Eiffelgebied
nov. 1944	(herstel in) Westfalen
dec. '44-jan. '45	Ardennen
febr. '45	Hongarije
april/mei 1945	Oostenrijk.

N.B. Na de slag in Normandië veranderde het bovenstaande wapen in zoverre, dat een tweede sleutel haaks werd toegevoegd.

Samenstelling van de I SS-Panzer-Divisie
"Leibstandarte SS Adolf Hitler"

- Divisie Hoofdkwartier
- Divisie Hoofdkwartier Abteilung
- SS Panzer Aufklärung Abteilung 1 (verkenning)
- SS Panzer Regiment 1 (twee bataljons)
- SS Panzer Grenadier Regiment1 LAH (3 batj.)
- SS Panzer Grenadier Regiment2 LAH (3 batj.)
- SS Panzer Artillerie Regiment 1 (4 batj.)
- SS Flak Abteilung 1 (5 batterijen) (AA)
- SS Sturmgeschütz Abteilung 1 (3 batterijen)
- SS Panzerjäger Abteilung 1 (3 compagnieën)
- SS Panzer Nachrichten Abteilung 1
- SS Panzer Pioniere Bataillon 1
- SS Versorgungs Einheiten 1
- SS Werfer Abteilung 1 (vanaf sept.'44) (raketten)
- SS Feldersatz Bataillon 1 (vanaf okt.'44)
- Andere divisie-diensten

RESULTATEN van de ENQUETE. (3)C., t.a.v. de TWENOT-organisatie.

1. Vindt u het gunstig als de TWENOT een groter ledenaantal krijgt, afgezien van de financiële aspecten?

gunstig: 29
 onverschillig: 2
 ongunstig : -

2. Bent u bereid, als de sticker-actie van start gaat, te informeren bij modelbouwzaken en op ons terrein goed voorziene boekenzaken of het gepermitteerd is aldaar, op een strategisch punt, stickers te plaatsen?

bereid : 18
 niet bereid : 12

3. Bent u eventueel bereid om, na overleg een renteloos voorschot te geven van f25,- of f50,-, om hiermede de sticker-actie te helpen financieren, waarvan de kosten ongeveer f350,- zijn?
 (zie over deze vraag het artikel over de sticker-actie elders in dit blad)

eventueel bereid : 17
 niet bereid : 13

4. Om belangrijke zaken in de TWENOT te bespreken, ook t.a.v. de "TANK", wilden wij om de twee maanden bij elkaar komen, steeds op wisselende plaatsen in den lande. Heeft u interesse om aan deze besprekingen deel te nemen, in ieder geval als deze in uw regio plaats vindt?

interesse : 27
geen interesse : 3

5. Vindt u het een goede zaak, dat de TWENOT 2x per jaar (voor- en najaar) een bijeenkomst organiseert, zoals deze heeft plaats gevonden te Zwolle in oktober '76, dus met ruilbeurs, dia's, modellen bekijken en een bespreking?

goede zaak : 30
niet zo belangrijk : 1
overbodig : -

6. Heeft u al gebruik gemaakt van de Foto-Service van de TWENOT?

ja : 3
neen : 28

7. Bent u geïnteresseerd in een proefnummer van het Engels-talige blad 'Tankette', uitgegeven door de Mafva?

proefnummer: 19
jaarabonnement : 3
geen interesse : 4
reeds lid : 5

D. J. L. A. V. de "TANK".

Gaarne uw mening over de verschillende onderwerpen in de "TANK".

	belangrijk	niet zo belangrijk	overbodig
ledenlijst	17	10	4
moderne tankontw.	23	8	-
vindplaatsen tanks	20	10	1
special	17	10	1
filmrubriek	7	16	8
modelbouw	24	6	1
fin. verslag	9	16	6
boek & tijdschrift	25	6	-
diorama & fotografie	11	14	4
reacties van leden	24	7	-
vragenrubriek	27	3	1

Tenslotte: de aanvullende opmerkingen aan het einde van de enquête waren zo uiteenlopend, dat het vermelden daarvan m.i. niet zo veel zin heeft. Wel zullen al die punten in ons blad verwerkt worden, maar, gezien de hoeveelheid, bij stukjes en beetjes.

MODELBOUW. (2x Leopard 1A4).

De twee in Nederland te verkrijgen modellen van de Leopard 1A4 in de 1/35 schaal, zijn van Heller en Revell.

Het eerste dat opvalt is het enorme prijsverschil: Heller + f39,-
Revell + f23,-.

We zullen eens zien of dit grote verschil in prijs ook zo'n groot verschil in kwaliteit oplevert!

A. Informatie over het eigenlijke voertuig.

Bij beide merken is de informatie uiterst summier. Niet of nauwelijks gegevens over de andere Leopards of andere moderne tanks.

B. Het bouwschema.

Het Heller-werkschema is onhandig: wel staan er nummers bij de onderdelen, maar in welk raam ze zitten mag men zelf uitzoeken! Revell is iets verder: elk plastic-raam met de onderdelen heeft een ingeperst symbool:



In het bouwschema staat bij elk nummer het corresponderende symbool.

De werktekeningen van Heller zijn groter, die van Revell kleiner, maar wel gedetailleerder. Een ander verschil is, dat het werk-

schema van Revell weinig tekst bevat: is ook niet nodig, daar het gehele bouwproces gladjes verloopt. Zo dit wel voorkomt is dit kort en krachtig gedaan in de talen Italiaans, Frans, Engels en Duits.

Het werkschema van Heller, trouwens een hele lap, heeft onder elke tekening een lijst van opeenvolgende bouwhandelingen, in het Frans, en het is inderdaad onwijs er van af te wijken! Wie het Frans niet zo machtig is, heeft nog zo'n lap ter beschikking met dezelfde tekst in het Engels en het Duits, daarop komen echter geen tekeningen voor!!

Een pluspunt voor Heller is, dat ze wel aangeven hoe alle onderdelen heten, dit in tegenstelling tot Revell.

C. Het bouwproces.

Het bovendek van het Heller-model bestaat uit drie losse delen, die zelfs voor een ervaren bouwer grote problemen geeft, want de geringste afwijking heeft consequenties voor de verdere afbouw.

Bij het Revell-model gelden deze problemen niet: gewoon één plaat voor het bovendek. Verder geeft de bouw weinig problemen.

D. Het bouwresultaat.

Zo op het oog maken de modellen elkaar weinig. Wie scherper kijkt, ziet echter wel verschillen.

Zo gebruikt Heller veel doorzichtig plastic: voor de infra-rood, periscopen, enz.

Wel is de hele periscoop dan van dit materiaal, maar met wat verf wordt een leuk resultaat behaald.

Het Revell-model heeft meer reliëf: op de periscoop is zelfs een ruitewisser te zien! De infrarood installatie op de Revell heeft een duidelijke draad verbinding met het inwendige van de koepel. Die van Heller schijnt op batterijen te branden!!

Heller valt door de mand als de koepelluiken open blijven staan: de luiken zijn aan de binnenkant helemaal kaal; dit is anders bij Revell, waar het sluitwiel met handgrepen, als apart te plakken onderdeel, voorhanden is.

Revell geeft een gaasje van ijzer boven het motorgedeelte, bij Heller is dit een doorzichtig plastic plaatje, met de mogelijkheid een decall met rasters er op getekend, er op te plakken.

Ronduit schandalig is het, dat Heller helemaal het uitwerpluik voor de granaathulzen aan de linkerkant van de koepel is vergeten!

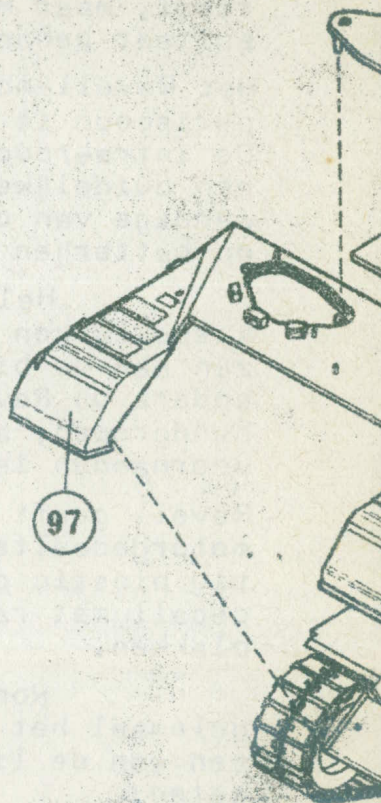
E. Conclusie.

In de eerste plaats kunnen we verheugd zijn over het feit dat de Leopard 1A4 op de markt is gekomen!

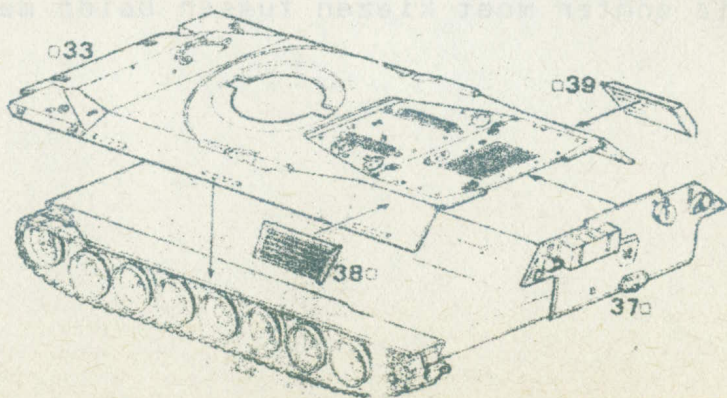
Wie echter moet kiezen tussen beide merken,

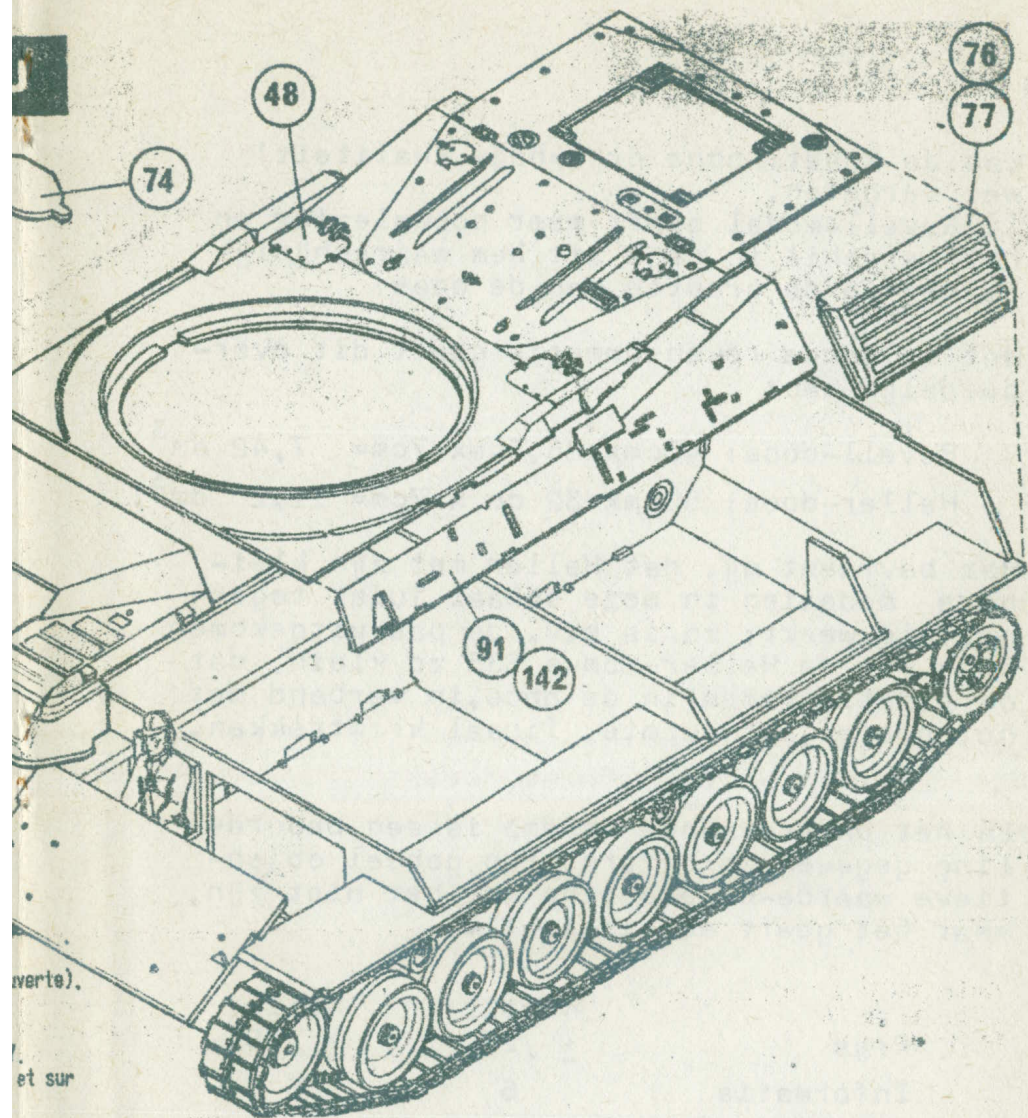
Heller

Echelle : 1/35



Riveter 74 sur 97 (74 en position de riveter)
 Coller 97 sur la caisse.
 Coller 91 et 142 contre 48.
 Coller 48 sur la caisse et contre 91
 Coller 77 et 76 contre 48, 91 et 142
 la caisse.





verte).

et sur

kan de kreet: 'hoge prijs=hoge kwaliteit' wel vergeten.

't Revell-model geeft meer bouwplezier en het verschil in prijs zit hem waarschijnlijk alleen in de grootte van de doos!

Het volgende rekensommetje geeft dit overduidelijk aan:

$$\text{Revell-doos: } 40\text{cm} \times 26,5\text{cm} \times 7\text{cm} = 7,42 \text{ dm}^3.$$

$$\text{Heller-doos: } 50\text{cm} \times 32 \text{ cm} \times 7\text{cm} = 11,2 \text{ dm}^3!$$

Het bevreemt mij, dat Heller met zijn kleinere modellen in deze schaal juist tegengesteld werkt; zo is b.v. de pas uitgekomen doos van de Heller-Somua S35 zo klein, dat de plastic ramen in de doos, in verband met het gebrek aan ruimte, finaal kromtrekken.

In het onderstaande schema is een beoordeling gegeven in cijfers. Een geheel objectieve waarde-beoordeling zal het niet zijn, maar het geeft een indicatie.

Prijs	Revell ± f23,-	Heller ± f39,-
Informatie	6	6
Bouwschema	7	6
Bouwproces	8	6
Bouwresultaat	9	7

LEDENLIJST met INTERESSE-GEGEVENS.

J.P.M.van Bavel	[redacted]	[redacted]	rupsvoertuigen in WO II.	1/48
H.W.H.G.Beckers	[redacted]	[redacted]	1939-1945: Duitsland, USA en Gemeenebest.	
Frank Bergmans	[redacted]	[redacted]	Am.SPGuns v.a.1940 Am.ATvoertuigen na WO II en Zweedse tanks.	1/76
H.G.Berkhoff	[redacted]	[redacted]	Eng.tanks in dienst van Rijnleger+ Isr. modifica- ties van tanks.	
G.G.de Beurs	[redacted]	[redacted]		
J.C.Bierdrager	[redacted]	[redacted]	halftracks en AT-wapens uit WO II.	1/76,32
P.R.C.Bominaar (?)	[redacted]	[redacted]	Mod. tanks en vracht- wagens van USA+ Dld.	1/35
W.P.Bos	[redacted]	[redacted]		

A.C.Bosman



Drs.G.D.Cornelissen de Beer



J.van Ee



G.M.Ebeling



E.H.Elsebroek



Dld.
Am.
Russ.




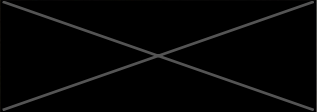
tanks
+
SPguns

uit WO II
en
daarna

1/32,87

1914-'45: Dld, USA, GB, Rusl.

1/35

R.H.Evers		alles	1/35
			
B.Fonck		alle AFV's in Midden-Oosten en Nederland	1/35,15
H.J.de Haan		alle gemotori- seerde leger- voertuigen	1/76
			
Elroy Haeser		Duitse tanks uit WO II	1/48
			
G.Hoefman		alle mil.voertuigen+ helikopters+kleine lan- dingsschepen:1940-heden	1/76,87,90
			
J.Janse		totale pantserhistorie	1/32
			
B.S.C.Jonkman		Duitse SS-tanke in WO II	1/35,32
			

01688-

J. H. Kamphorst



Moderne tankont-
wikkeling en
taktiek

1/72,32

Leo Kievits



hedendaags pantser-
materieel bij het
Nederlandsse leger

1/35,87

Th. Knook



D. Korteland Jr.



alle tanks en
alle rupsvoer-
tuigen

1/35

L. G. J. M. de Macker



WO II tanks van:
Dld., USA, Rusl., GB.
+ mod. tanks en AT.

B. McKenna



G.J.H.Mellink



Erik Mertens



A.Moors



K.P.M.Rekelhof



alle WO II-tanks

1/76,72

André Snaar



Duitse voertuigen
uit WO II

1/35

Niek Sollewijn
Geipke



Bert Swets



Duitse WO II tanks +
Engelse tanks na
WO II

1/35,25

Jan Swets



H. Thuijssen



Duitse tanks en
AFV's uit WO II

1/76,35

Marc van de Velde



Alle Franse pantser-
voertuigen vóór en
tijdens WO II

1/43

L.J. van der Velden



Duitse tanks WO II
+westerse mod. tank-
ontwikkeling

1/35



A. Velema



alle tanks die t/m
1945 slag geleverd
hebben

A.J. Verbroekken



alle mil. voertuigen
behalve kleinere
wagens van '39-heden

L.J. Verdryn



Duitse tanks '44-'45

B. Verhagen



tanks WO I +
Duitse tanks WO II

H.G. Visschers



WO II-tanks van GB,
USA en Duitsland

A. Vollema



1/76,72

1/76,72

1/35

1/76,72

A.H.G.H.Vorseleers



J.de Vreugd



A.P.J.de Wolf



Y.van Wijngaarden



Duitse tanks WO II



1/35,30,
1/25,15,



Duitse pantservoer-
tuigen in de periode
1933-1945.

1/35

SPECIAL. Vernielingsvoertuigen.

In de Tweede Wereldoorlog hebben de Duitsers vernielingsvoertuigen ontwikkeld, kleine, zwak gepantserde tanks, die, op afstand bestuurd, de grote springlading welke zij bevatten, tot tegen het te vernielen doel, hetzij een tank, bunker of versperring brachten.

Verschillende types zijn op het gevechtsveld gebruikt:

- de B I
- de B II
- de B IV, A, B en C
- de Goliath en
- de Springer.

B I.

De B I was een kleine tank, van Borgward: lengte 1,58m, breedte 0,80m en hoogte 0,45m met een gewicht van 360 kg, waarvan 90 kg springlading. De snelheid was 6 à 10 km/uur. Het elektrisch voortbewogen type was zeer kwetsbaar, zelfs voor geweervuur, daar de bepantsering slechts 5mm dik was. De besturing was elektrisch en geschiedde langs een 3-aderige kabel van 700 meter, welke van een trommel afrolde. Van de B I was er ook een mechanisch voortbewogen type, met een bepantsering tot 9mm. De B II was een verbeterde B I.

De Borgward B-IV series Radiobestuurde Vernietigingsvoertuigen en de "Kleinpanzer Wanze" (miniaturtank Wants)

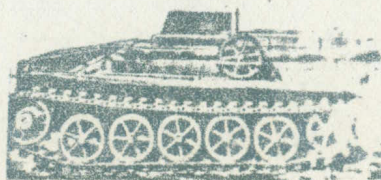
De B-IV verscheen in drie produktiemodellen, officieel genoemd Schwerer Ladungsträger (Sd-Kfz 301). Het voertuig was 366 cm lang, 182 cm breed en 140 cm hoog. Bodemvrijheid was 31 cm en het loopvlak van de rupsbanden was 179 cm lang. Uitvoering A verscheen begin 1942 en kan worden herkend aan de antenne die achter het bestuurderscompartiment was geplaatst, zodat de antenne middenop de romp stond. Pantsering was oorspronkelijk 5 mm, doch dit werd tijdens de productie van model A reeds opgevoerd tot 13 mm door 8 mm platen tegen de zijwanden en de achterkant te lassen.

Uitvoering B was vrijwel identiek, doch de antenne werd verplaatst naar de voorzijde van het voertuig, terwijl binnenin het elektrische controlepaneel van plaats veranderde. Beide uitvoeringen hadden het bestuurderscompartiment rechts zitten.

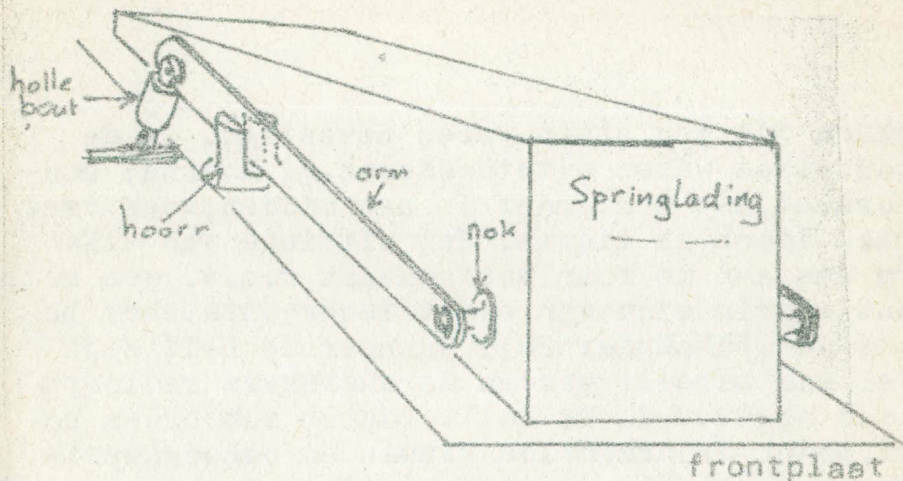
Het laatste model, uitvoering C, die in 1943 verscheen, was een eenvoudiger constructie, met loodrechte zijwanden voor de motorkamer (in tegenstelling tot schuine wanden bij de A en B), terwijl het bestuurderscompartiment was verplaatst naar links. Hij liep op stalen rupsbanden, waarvan de schakels met ongeoliede pinnen met elkaar waren verbonden. De A en B versie hadden rupsbanden van stalenschakels met rubber blokken, welke schakels d.m.v. geoliede pennen met elkaar waren verbonden.

In tegenstelling tot de "Goliath" en de "Springer" was dit voertuig ontworpen om een springlading te plaatsen en dan weer naar zijn uitgangspunt terug te keren. De springlading bevond zich in een puntige metalen bak, die op de schuinoplopende frontplaat werd vastgehouden door middel van

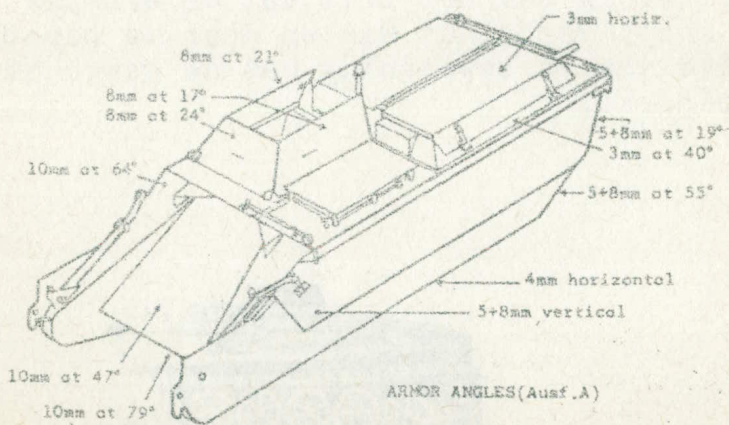
nokken die aan armen waren bevestigd. Op de frontplaat waren uitsteeksel(z.g. hoorns) aangebracht, met een groef in het midden, waar deze armen doorheen liepen. Het uiteinde van elke arm was aan de romp vastgemaakt d.m.v. een holle bout waarin zich een elektrische ontsteker bevond(de Glühzünder 28). Wanneer de B-IV zijn doel had bereikt werden de onstekers radiografisch afgevuurd. De holle bouten scheurden kapot, zodat de armen los kwamen en omhoogzwaaiden in verticale positie. Hierdoor raaktende armen los uit de hoorns en de lading* gleed door zijn gewicht van de schuine frontplaat af. De tank werd dan teruggehaald naar zijn basis. Tegen het einde van de 2e Wereldoorlog werden de C uitvoeringen omgebouwd tot eenmans tankjes die "Wanze" werden genoemd. Ze waren bewapend met tlv's die 88mm holle lading projectielen afvuurden. Als gevolg van het feit dat de eenmans bemanning snel overbelast was en door de beperkte rijkweidte van de bewapening was de gevechtswaarde beperkt.



BIV A



Schematische voorstelling
van ontlastingsmechanisme
bij de B-IV



B VIA

De Leichte Ladungsträger "Goliath". Sd.Kfz 302

Het kleine vernietigingsvoertuig "Goliath" werd in twee verschillende types gebouwd.

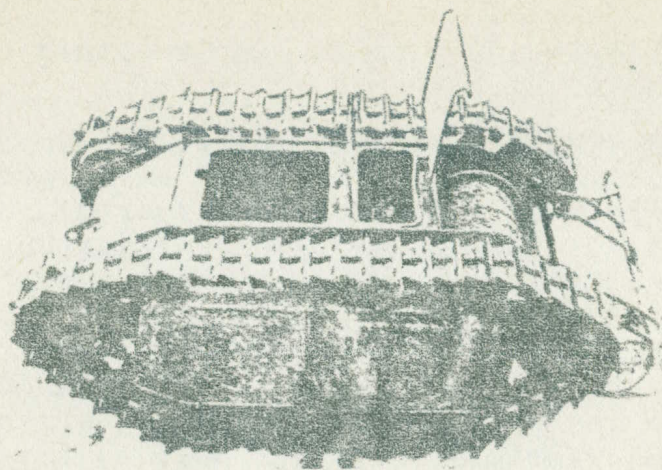
1. Leichter Ladungsträger (Sd.Kfz 302), elektrische aandrijving, ook genoemd "Goliath" uitvoering A. Deze kan worden herkend aan de vlakke bovenplaat en aan het loopwerk. Dit bestond uit 4 loopwielen, opgehangen aan een hefboomarm voorzien van een spiraalveer en een vijfde wiel als steunrolletje tussen het drijf wiel en voorste loopwiel. Er waren drie kleine steunrollen (geleiderollen) die tussen de tandingen van de rupsband in liepen en tenslotte een spanwiel van het dichte type. De romp bestond uit 3 compartimenten, gescheiden door dwarsgeplaatste waterdichte schotten. Springlading voorin, drijfwerk in het midden en de rol voor de geleidingskabel achterin. Een Bosch startmotor, met een tandenkrans gekoppeld aan het drijf wiel, en een 12 volts batterij waren aangebracht in een uitbouw aan elke zijde. De draadbesturing stond in rechtstreekse verbinding met de motoren, die elke rupsband afzonderlijk aandreven.

2. Leichter Ladungsträger (Sd.Kfz 302), met benzinemotor, ook "Goliath" genoemd, uitv. B. Deze kan worden herkend aan de verhoogde luchtinlaatopening op de bovenplaat en de afgedekte uitlaatopeningen aan de uitbouwen aan weerszijden. Het loopwerk had twee grotere geleiderollen, waardoor de rupsband ook hoger lag, en een gespaakt spanwiel. Ook dit model had 3 compartimenten, maar nu met in het middencompartiment een 2-cylinder Zündapp benzinemotor met kettingaandrijving en een brandstoftank. De draadbesturing bij deze uitvoering werkte met magnetische koppelingen, die in de zijuitbouwen waren gemonteerd, en waarmee de rupsbanden werden bediend. De stuurkabel bestond uit drie leidingen, waarvan de middelste de besturing regelde en de

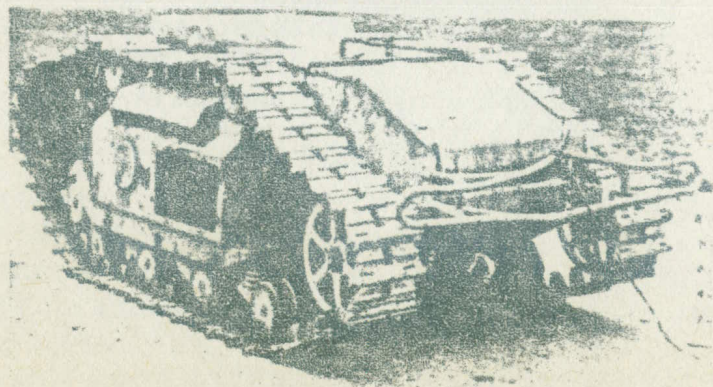
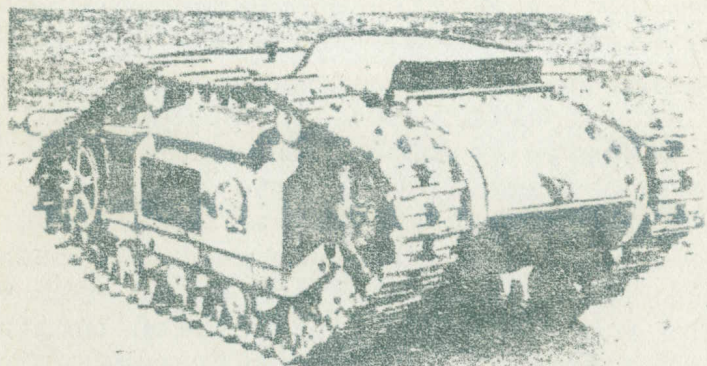
beide anderen voor het ontstekingsmechanisme zorgden.

De ruim 600 meter lange kabel wend zich af van uit het achterdeel van het voertuig via een uit stangen vervaardigd langwerpige frame, dat ervoor moest zorgen dat de kabel niet in de rupsbanden terechtkwam. Deze kabel was verbonden met het geleidingspaneel, waarop beweging en ontsteking werden geregeld door middel van schakelaars. Het voertuig kon niet achteruit rijden en het werd als "verspillend" beschouwd daar het gelijk met zijn lading in de lucht vloog.

Het voertuig werd verplaatst met een trailertje dat bestond uit een simpel buizenframe met twee op fietswielen gelijkende wielen. Dit geheel kon met ~~den~~ hand worden voortgetrokken en zo werd het voertuig zo dicht mogelijk bij zijn bestemming gebracht. Meestal werd de "Goliath" gebruikt als opruimingsvoertuig van versperringen en bunkers. Verhalen als zou de "Goliath" een anti-tankwapen zijn geweest moeten naar het rijk der fabelen worden verwezen, hoewel natuurlijk een incidenteel gebruik als zodanig wel mogelijk is geweest.



Goliath A ↑, en B ↓ ↓.



Het radiogeleide vernietigingsvoertuig "SPRINGER".

In 1944 werd een nieuw vernietigingsvoertuig ontwikkeld om de kleine "Goliath" en de gecompliceerde B-IV te vervangen. Het voertuig kreeg de registratie "Mittlerer Ladungsträger" "Springer" (Sd.Kfz 304) soms ook genoemd "Funklenk Pz NSU-Springer". Het voertuig werd gebouwd door de NSU fabriek te Neckarsulm en er werd gebruik gemaakt van onderdelen van de NSU Kettentraktor (Sd.Kfz 2). Het was een klein voertuig en slechts half zo zwaar als de 5-tons B-IV en tevens minder kostbaar in produktie.

Het eerste prototype gebruikte hetzelfde rupsstel als de Kettentraktor, maar met 5 loopwielen plus een spanwiel. De bestuurder zat geheel achterin het voertuig, van voren en opzij beschermd door drie omhoog te klappen stalen platen. De beide zijplaten dienden tevens als luiken om in naar elkaar toegevouwen liggende positie de bestuurderscompartiment af te dekken, terwijl de voorplaat (waarin de kijksleuf) naar voren geklapt over het motordek kwam te liggen. De terreinvaardigheid liet evenwel te wensen over en het tweede prototype kreeg er een wiel meer bij. Het koelsysteem werd verbeterd en de romp werd naar achteren uitgebouwd, waarbij een luchtuitlaatrooster achter het bestuurderscompartiment werd aangebracht. Het is interessant te zien dat de bestuurder van dit voertuig nu ook van achteren werd beschermd door een tweedelig schild. Deze voorziening maakte het evenwel moeilijker om het voertuig te verlaten en werd bij het derde prototype weer teniet gedaan. Panterschermen werden aangebracht om de zijkanten op zijn minst bescherming te geven tegen granaatschermen en handvuurwapens, zodat voortijdig explosie tijdens een aanval tegen werd gegaan. Het koelsysteem werd verder verbeterd door een voor-

ziening om de motorluiken open te kunnen zetten om oververhitting tijdens langdurige marsen tegen te gaan.

Het produktiemodel was bijna ongewijzigd, er waren alleen geringe verbeteringen aan de pantserschermen en de verlichting aangebracht..

De romp was gelast en had verticale zijwanden en schuine voor en achterzijden. De pantserschermen die op een afstand van 27 cm van de zijwanden hingen, bedekten nog net de bovenzijde van de loopwielen.

Een 4 cylinder Opel Olympia motor van 34 pk was middenachter in de romp geplaatst met de transmissie en eidaandrijving vooraan het voertuig. Een springlading van bijna 300 kg werd binnenin de romp gedragen in 8 dunne plaatstalen containers rondom de motor en de transmissie: 4 aan de linkerzijde, 3 aan de rechterzijde en 1 in het midden. De ontsteking werd geplaatst in de achterste container links van de motor. Evenals de Goliath ging het voertuig met zijn lading in de lucht.

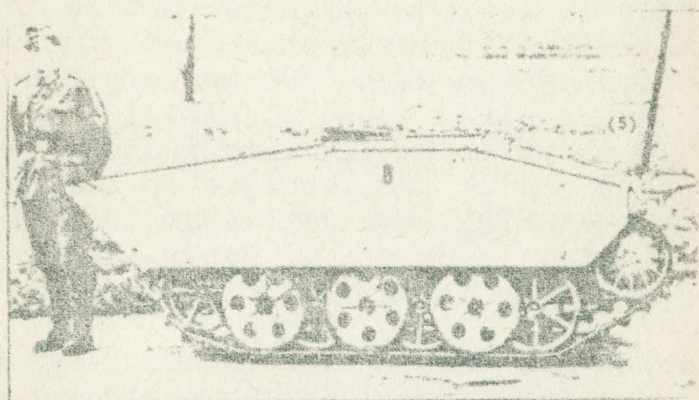
De bestuurder zat middenachter, schrijlings op een luchtleiding, die van de radiator achteraan de motor liep naar de uitlaat aan de bovenachterzijde van de romp. Twee brandstof tanks bevonden zich elk in een hoek van de romp.

Het voertuig, dat een maximum snelheid had van 48 km/u en een bereik van 265 km, werd door de bestuurder zo dicht mogelijk bij zijn doel gebracht. Dan stapte de bestuurder uit, sloot de luiken om de besturingsapparatuur te beschermen en tegelijkertijd het silhouet van de Springer te verlagen. Vervolgens werd de Springer per radio naar zijn doel geleid en via een kabel werd daar de lading tot ontploffing gebracht. De produktie van de Springen begon juist tegen het einde van de 2e Wereldoorlog op gang te

komen en een totaal van geproduceerde exemplaren is niet bekend, evenmin als gegevens omtrent het gebruik ervan.

Gegevens:

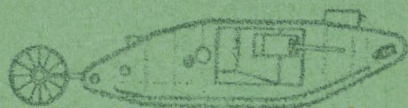
lengte 317 cm; breedte 142 cm; hoogte 118-142 cm (afhankelijk van bestuurderscompartiment open of gesloten); rupsbreedte 17 cm; Pantsering van 3 tot 10mm.



Springer Proto 3.



TWENOT



voor tankhobbyisten
postbus 357 - zwolle