

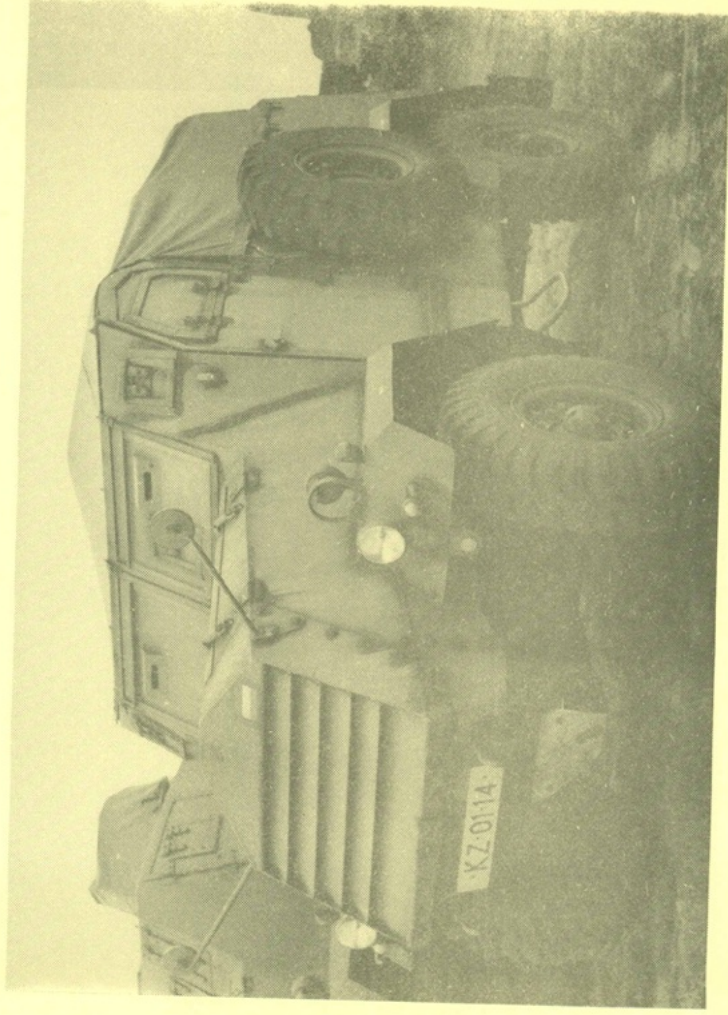
# DE TANK

ORGAAN VAN DE TWENOT  
POSTBUS 357  
8000 AJ ZWOLLE

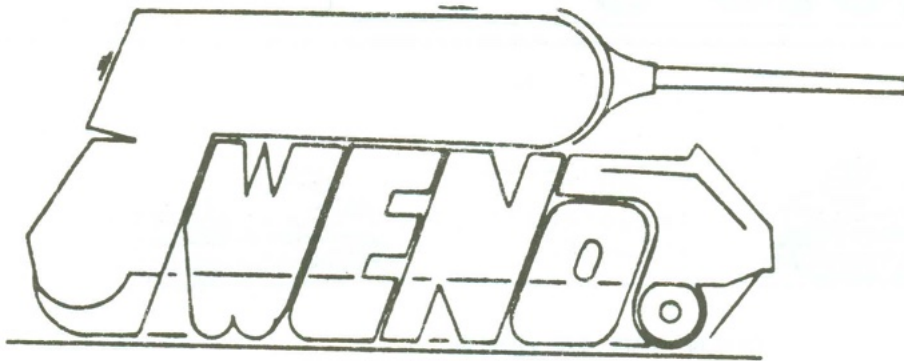
VERSCHEIJNT 6X PER JAAR

81

DECEMBER 1989



15 CWT GEPANTSERD



**BESTUUR:**

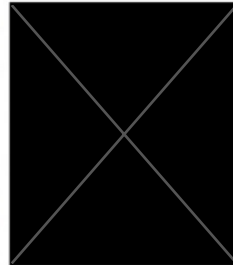
Voorzitter : Rob Evers  
Secretaris : Johan Groen  
Vice-voorzitter : Joop v.d. Weerden  
Penningmeester : Kees Blijleven  
Jeugdzaken : Jan Frankema  
Redactie/Archief: John Janse

**Adressen:**

**Secretariaat:**

**Jeugdzaken :**

**Redactie :**



**81**

DECEMBER 1989

**Regiocoördinatoren:**

Noord-Holland : Jan van Veen  
Noord : Jan Veenstra  
Midden : Gert Mons  
Zuid-West : Jan Verhulst  
Zuid-Oost : Vacant!!

Giro : 3026112  
tnv TWENOT, Heiloo.  
Lidmaatschap: Senioren: f15,--/jaar  
Junioren f10,--/jaar.

De Tank is een tweemaandelijks uitgave van de vereniging TWENOT. Zij wordt aan alle leden gratis toegezonden. In de rubriek Vraag en Aanbod kunnen de leden niet-commerciële advertenties gratis plaatsen.

HET GEHEEL OF GEDEELTELIJK OVERNEMEN VAN ARTIKELEN EN/OF AFBEELDINGEN IS ZONDER UITDRUKKELIJKE SCHRIFTELIJKE TOESTEMMING VAN DE REDACTIE NIET TOEGESTAAN

# BESTUURSZAKEN

In "De Tank" nummer 79 is een artikel opgenomen van de heer Fred Vos. Als laatste bij dit artikel hoorde natuurlijk de bewuste foto. Door een fout is deze niet afgedrukt waardoor het gehele artikel niet goed tot zijn recht is gekomen en natuurlijk onze excuses aan het adres van Fred Vos. Elders in het blad is deze foto nu wel afgedrukt. Op 10 Maart 1989 vindt er in Rotterdam weer de jaarlijkse LEDENVERGADERING plaats. Tevens is er een thema namelijk de Blitzkrieg periode. De "Best of Show" wordt gekozen. Begin dus Nu vast te bouwen aan een model voor die wedstrijd. Ook zijn er op die dag bestuursverkiezingen. Joop v.d. Weerden en Johan Groen zijn beiden aftredend en herkiesbaar. Vindt U het ook tijd dat er eens een frisse wind gaat waaien in het bestuur meldt U dan schriftelijk aan met 10 handtekeningen van leden die Uw kandidatuur ondersteunen.

VOOR DE LEDEN DIE PRIJS BLIJVEN STELLEN OP HET LIDMAATSCHAP IS OOK DIT KEER WEER DE MOGELIJKHEID OM HET BLAD IN HET VOLGENDE JAAR TE ONTVANGEN. U betaald de acceptgiro die U in de bus vindt op tijd, dat wil zeggen voor 1 januari en ook in 1990 kunt U weer 6 maal dit bulletin in de bus verwachten. U weet dat niet betalen betekent dat U van de ledenlijst bent gevallen!!!! Betaal op tijd dan bent U en de club tevreden.

# DE REGIO'S



## OPEN DAG IN GOUDA.

Wederom is er in de regio Zuid-West een open dag. Deze keer niet in Rotterdam, maar speciaal voor de Hgenaars en omstreken in Gouda. U weet wel, dat stadje dat bekend staat om zijn stroopwafels en vroeger om zijn stenen pijpen. Die werden 's winters op de schaats gehaald. Op de terugweg ging alles goed tot aan de laatste bocht. Daar viel men van vermoeidheid over de eigen benen en..... krak zeiden de pijpen. De eigenaar zei iets anders maar dat mag ik hier niet neerschrijven. Maar terug naar die open dag. Mijnheer en mevrouw De Jong, wonende aan de [REDACTED] aldaar, nodigen U uit op 27 januari 1990 vanaf 13.30 uur om in hun huisje met de medeclubleden een gezellige middag te beleven. Neem iets mee, een model of zo, het hoeft niet af te zijn. Zie voor de route naar de Vrijheidslaan de routebeschrijving. Stel deze mensen niet teleur en kom op 27 januari naar de [REDACTED].  
Jan Verhulst, Rotterdam.

## ROUTEBESCHRIJVING.

Vanuit Rotterdam met de auto afslag Gouda-Zuid/Waddinxveen, einde afrit rechts over het spoor mee, richting Gouda. (Dit is een rechte weg.) Aan het einde van deze weg over de brug, bij de stoplichten rechtdoor langs de dijk. Daarna nog twee stoplichten en ook hier rechtdoor. U rijdt weer langs een dijk waarna de weg met een scherpe bocht naar links afbuigt.\* Daarna tweede straat rechts, rechtdoor tot aan de T-splitsing, daarna links en gelijk weer rechts, tot achter in de straat rijden.

Vanuit Utrecht: Afrit Reeuwijk/Gouda, einde afrit links, daarna rechts richting Gouda volgen. Dit is een lange rechte weg met veel stoplichten (dus niet grommen) waar U alsmaar rechtdoor blijft rijden. Aan het einde van de weg een T-splitsing met stoplichten, voorsorteren voor linksaf en linksaf gaan. Over de ophaalbrug rechts over het spoor en na de stoplichten de derde straat links, daarna zie na het sterretje \*.

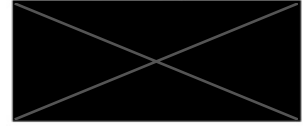
Openbaar vervoer: N.S. station, buslijn 72 naar Oostwij, uitstappen halte Rutgerstraat. U loopt door de Walraven van Halllaan recht op de Vrijheidslaan. Als U wilt komen, gaarne even melden. Telefoon is [REDACTED].



Tot 27 januari om 13.30 uur en later.

## A G E N D A .

- 15 december regio Noord-Holland. Bijeenkomst te Haarlem.
- 27 januari regio Zuid-West. Bijeenkomst te Gouda.
- 10 maart Ledenvergadering + bestuursverkiezingen te Rotterdam.
- 9 juni grote bijeenkomst te Rotterdam.
- 13 oktober grote bijeenkomst te Rotterdam.
- 24 november vriendschapstreffen met I.M.M. in Mook.

In 1990 is het vijftig jaar geleden dat voor vele landen de oorlog is uitgebroken. Er zijn b.v. in Engeland diverse manifestaties die de "Battle of Britain" herdenken. Als U een gebeurtenis weet die voor de voertuig-fanaten van belang kan zijn, willen Uw mede-hobbyisten dit gaarne weten. Laat dat dus even weten a.u.b.



Op vrijdag 15 dec. is er bij J.C.v.Veen een regioavond. Ik hoop dat het weer een geslaagde avond wordt en het lijkt me leuk als er weer wat nieuwe gezichten bij komen. Ik zou het op prijs stellen als u even belt ook als u geen vervoer heeft, misschien valt er iets te regelen. U kunt bellen van:  
9.00 - 16.00 uur  of na 19.00 uur . Tot ziens op 15 Dec. om 20.00 uur.  
DE ROUTE VIND U IN DE TANK no77.

Op zaterdag 14 oktober was er een regio bijeenkomst ten huize van Ben en Leni Jonkman. Er waren 8 leden aanwezig waaronder een oude bekende nl. Peter Boer en ook nog 2 engelandvaarders: Michel en Wim. Na de koffie en de modellen show gingen we twee verdiepingen hoger om het nieuwe hobby onderkomen van Ben te bewonderen. Het was nog niet helemaal klaar want Ben moest het nog verder inrichten maar ondergetekende was best jaloers. Er is op zolder nl. 2 kapellen geplaatst en dat geeft best veel ruimte. Op zolder bekeken we de Dia's van ons reisje naar Engeland wat wel weer wat herinneringen oproep. Het was een geslaagde middag dus Leni en Ben bedankt voor alles.

Uw regiocoördinator:

J.C.v.Veen.

MIL. KITS VAN: TAMIYA - ITALERI -  
AIRFIX - REVELL - ESCI - ROCO 1:87 -  
MAAG 1:43 EN 1:50 - SOLIDO - REX -  
ELIGOR - BRITAIN - VERLINDEN PROD.

**Speelgoed Otten**

\*MINIATUUR-AUTO SPECIALIST\*

J. HUIZINGALAAN 204 AMSTERDAM 020-150221

# van Veen „TRAVEL“



Naar aanleiding van het steeds groter wordende succes van onze Engelandreizen, willen we ook komend bouwjaar weer een reis naar Engeland organiseren. Vooral dit jaar extra interessant vanwege de vele extra happeningen omtrent de slag om Engeland.

Onze aanbieding voor dit jaar is als volgt.

## DINSDAG

1e dag

Boot-trein vanuit iedere opstapplaats in Nederland naar Hoek van Holland. Hier vandaan met de nachtboot naar Londen.

## WOENSDAG

2e dag

Aankomst Londen. Doorreis naar Bovingtoncamp. 's Middags museumbezoek Bovington. 1e overnachting.

## DONDERDAG

3e dag

Museum Bovington. 2e overnachting.

## VRIJDAG

4e dag

Treinreis naar Londen (gelegenheid tot winkelen en/of museumbezoek. 's Avonds doorreis naar Folkstone. 3e overnachting.

## ZATERDAG

5e dag

Bezoek Folkstone, Euromilitair. 's Avonds via Londen en nachtboot terug naar Nederland.

## ZONDAG

6e dag

Aankomst Nederland. Terugreis naar huis.

De kosten van dit alles slechts f ± 500.

Voor deze prijs heeft U, overtocht - treinreizen - overnachtingen - ontbijt - avondmaal eenvoudig - reisverzekering en dagkaart voor de Londense ondergrondse.

Aanmelden via een briefkaart en een vooruitbetaling van f200. t.n.v. J.C.v.Veen postgiro XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

VOOR 1 MAART 1990.

Door beperkte accommodatie is er maar plaats voor ongeveer 20 personen dus wie het eerst komt die het eerst gaat.

P.S.voor de briefkaart gelieve naam volledig adres en geboorte datum op te geven dit inverband met de verzekering.

De Regioleider: Noord Holland

J.C.v.Veen.

# SOFT.SKIN

Johan H. Groen

## DENNIS Bros. of Guildford.

De DENNIS autofabrieken uit Engeland, is voor de meeste mensen voornamelijk bekend om zijn brandweervoertuigen, die over de gehele wereld bekendheid genieten.

Zoals de meeste automobielfabrieken, is ook Dennis met de produktie van personenvoertuigen begonnen. Pas later kwam de produktie van vrachtauto's op gang. Dit is simpel het gevolg, dat men pas later ging inzien dat de auto ook kon worden gebruikt om goederen te vervoeren.

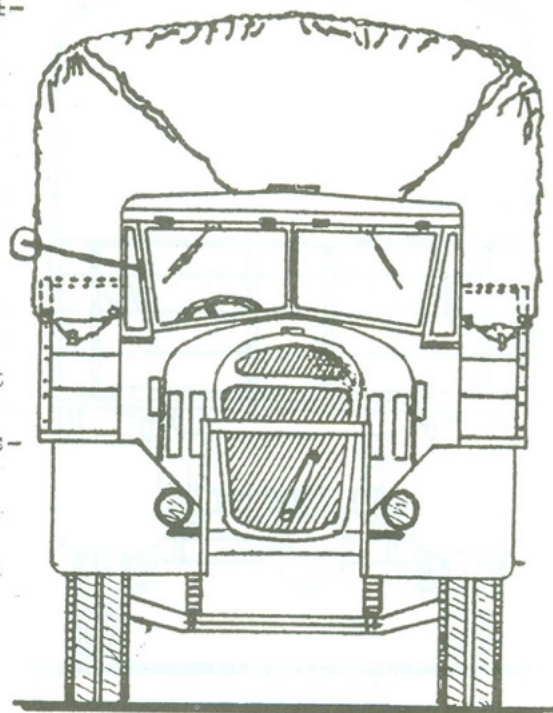
De voertuigen welke Dennis produceerden waren zeer solide van constructie, en hadden als bijzonderheid, dat de motor, en de versnellingsbak waren opgehangen in een hulpframe. Dit hulpframe was op zijn beurt weer in het chassis opgehangen. Pas veel later ging men over tot rechtstreekse plaatsing in het chassisraam.

De firma Dennis heeft in beide Wereldoorlogen, voor militaire voertuigen gezorgd. Deze hebben allen goed voldaan, en het model uit de eerste Wereldoorlog behoort tot de "Subvention" serie. In veel landen paste men een dergelijk systeem toe. Het hield in dat de diverse Fabrikanten een voertuig ontwerpen dat aan een aantal eisen voldoet. Deze worden dan verkocht aan de verschillende bedrijven, en deze krijgen een premie voor de aankoop en het onderhoud van dat voertuig. Hierdoor ontstaat er een betrekkelijk groot aantal voor het leger bruikbare voertuigen, die bij een oorlogs-dreiging direkt kunnen worden gevorderd.

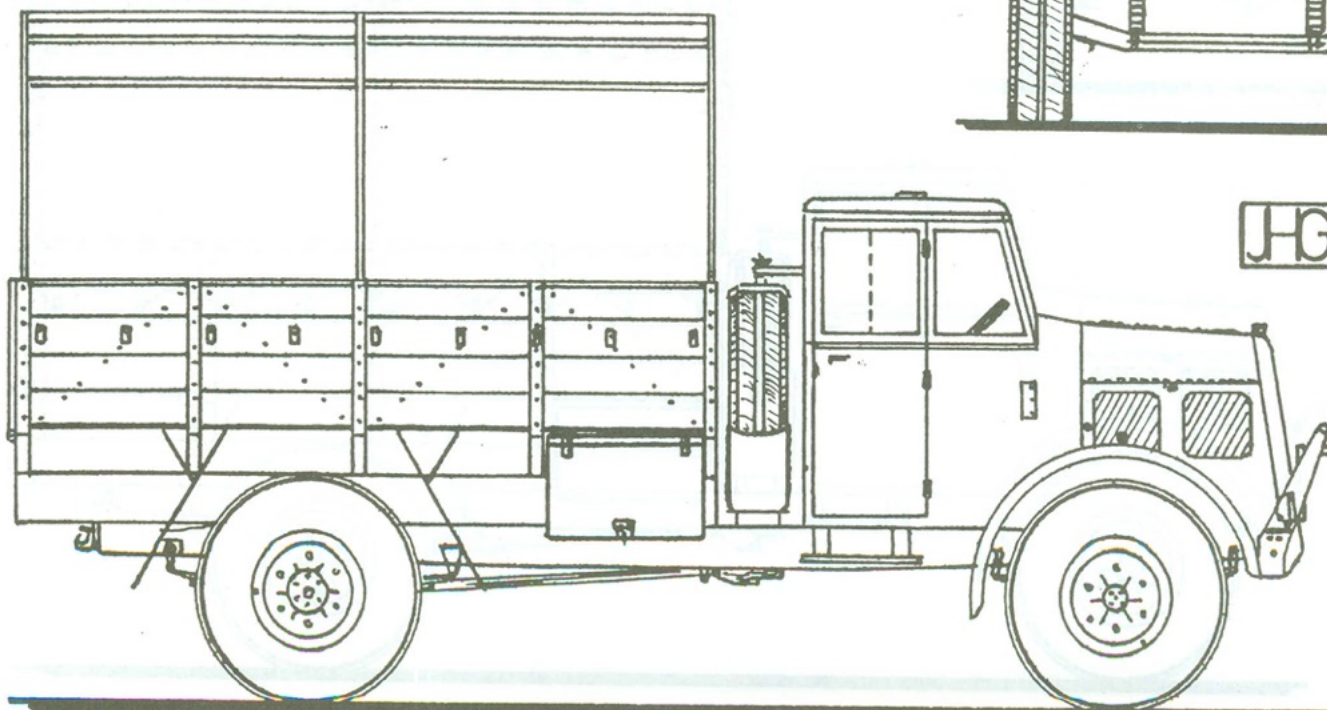
Het model uit de eerste Wereldoorlog is de;  
DENNIS "A"subs. 4x2 3ton G.S.

Hij reed op gegoten spaakwielen, die waren voorzien van massieve banden. De voorwielen waren iets kleiner als de achterwielen. Deze waren dubbel, dit was in die tijd heel gebruikelijk.

Hij is er geweest als G.S.truck, met een werkplaats-



DENNIS AM 30/40 1:35



JHG'86

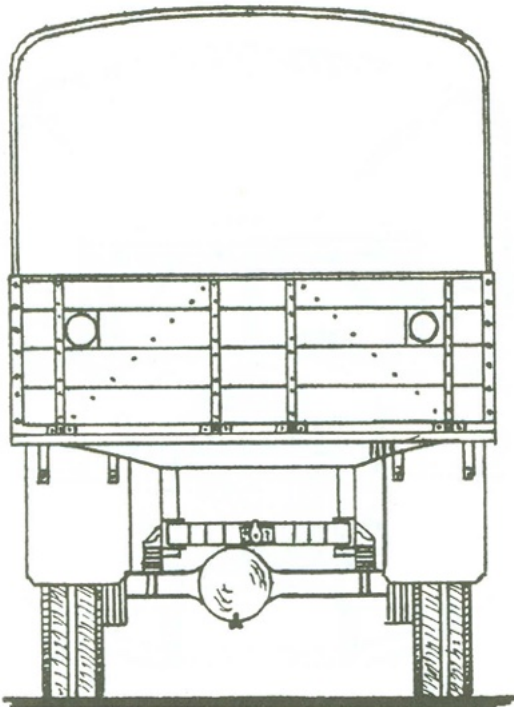
## Enkele technische gegevens;

	type A Subs.	30 Cwt. AM30/40	Max Mk II
wielbasis,	401.3 cm.	375.9 cm.	426.7 cm.
lengte,	635.0 cm.	589.2 cm.	666.7 cm.
breedte,	213.3 cm.	228.6 cm.	228.6 cm.
hoogte,	-- cm.	312.4 cm.	320.6 cm.
eigen gewicht,	--	2.7 ton.	4.8 ton.
laadvermogen,	3.0 ton.	1.5 ton.	6.0 ton.
motorvermogen,	49.6 pk.	75.0 ppk.	77.0 pk.
versnellingsbak,	4-V + 1-A	4-V + 1-A X2	4-V + 1-A
geproduceerde aantal,	3500 st.	972 st.	3000 st.

wagen-opbouw en er is een uitvoering geweest als; Mobiel Chemisch Laboratorium.

In de Tweede wereldoorlog produceerden ze de; 30Cwt. AM 30/40, de 3tonner WD. Tipper, en de 6tons Max MkI en MkII. Alle drie de voertuigen hebben slechts één aangedreven as, en zijn dus niet terreinvaardig. Vooral de Max heeft met zijn hoge laadvermogen zeer goede diensten bewezen als transportmiddel, en was bij de soldaten zeer geliefd. Hij was betrouwbaar en degelijk.

De 30Cwt. en de 3tonner zijn beiden afgeleide van de civiele "PAX"voertuig-serie welke voor de oorlog al enkele jaren werd gebouwd.

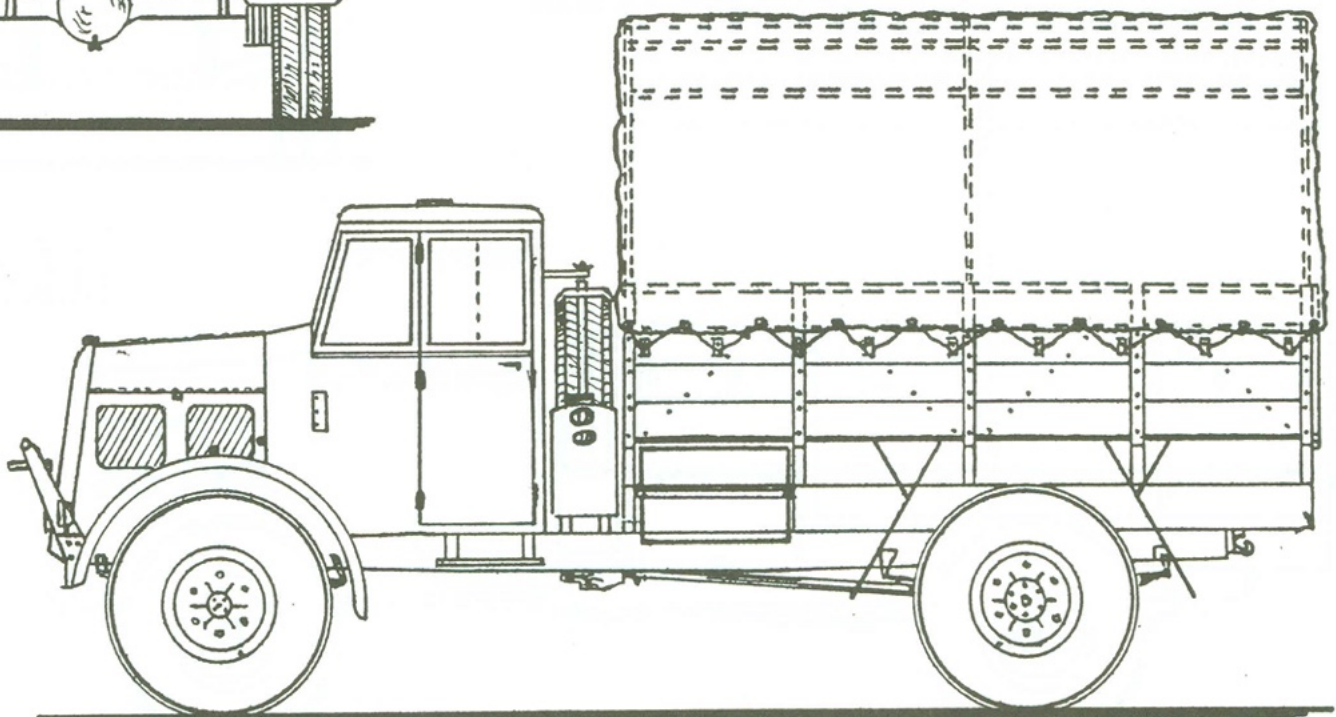


De 30Cwt AM 30/40 werd in hoofdzaak gebruikt door de R.A.F. op de bases welke verspreid lagen over Engeland. Ze werden veelvuldig gebruikt voor het trekken van aanhangwagens.

De 3.77ltr motor leverde max. 75 pk bij 3000 t/min, terwijl het max. koppel lag bij 1850lbs/ins bij 1500 t/min. Het was een 4 cyl. zijkleppermotor.

De Max bezit een 4 cyl. dieselmotor welke 77 pk levert bij 1800 t/min. De eerste series van dit voertuig werden gebouwd met een geheel gelijke vloer, de latere series kregen een zgn. "wheel-arch"body.

Bij zowel de 30Cwt. AM 30/40, als bij de Max kon de laadbak middels een rongenstel en een canvas huif worden afgesloten.



# BOEKBESPREKING

Titel; Militaire Transportvoertuigen in Nederland.  
 Prijs; Fl.29,95  
 uitgever; Uitgeverij ELMAR B.V.  
 Schrijver; Martin Wallast  
 Aantal paginas; 168  
 Aantal foto's; ongeveer 250  
 Aantal tekeningen; geen  
 I.S.B.N. nummer; 90 6120 7045  
 Uitgevoerd met zachte kaft, formaat; 19x28,5 cm.

Het boek, Militaire Transportvoertuigen in Nederland, is zeer kort op de ned. markt verschenen. Na jaren verschijnt er weer eens een boek over de voertuigen welke in het gebruik waren, en zijn bij de Nederlandse krijgsmachts-onderdelen. Het boek, dat door een voor autohobbiemensen bekende man is geschreven, vormt een welkome aanwinst. Het vormt een aardige aanvulling op het in 1978 verschenen boek "Ned. Mil. Voertuigen" van de heren Popta en Schulten.

De foto's in het boek zijn van goede tot zeer goede kwaliteit. Er zijn enkele heel bijzondere, nooit eerder verschenen afbeeldingen bij. Ook de afmeting van de foto's in het boek zijn gunstig. Vooral het gedeelte dat handelt over de periode voor 1940 bezit enkele zeer bijzondere foto's.

De tekst geeft veel feiten, over de geschiedenis van het militaire transport, alsook over de voertuigen. Het boek leest vlot, met een begrijpelijke hoofdstuk indeling. De periode 1940 -1945 komt slechts heel kort aan bod. In het boek worden uitsluitend ongepantserde wiel-transportvoertuigen behandeld, evenals aanhangers en opleggers.

De papierkwaliteit is goed, met scherpe fotodruk, hoewel de slappe kaft bij veelvuldig naslagwerk al gauw zal beschadigen.

beoordeeld door; Johan H. Groen

## MUTATIES OKTOBER-NOVEMBER 1989

### Nieuwe leden

704-0989 P.M. van Wijk, [redacted]  
 705-0989 H. Schepers, [redacted]  
 706-0989 C. Popelier, [redacted] Belgie.  
 [redacted] Belangstelling: WO-II, Vietnam  
 707-1089 M.C.G. van Etten, [redacted]  
 708-1089 G.W. v.d. Weg, [redacted]  
 709-1189 J.P. Yanez, [redacted] JEUGDLID.

### Adreswijzigingen

471-0685 J. Grinwis, wordt: [redacted]  
 682-1288 J.H. Bekius, wordt: [redacted]  
 [redacted]  
 329-0583 H.R. van Velzen, wordt: [redacted]  
 [redacted]  
 210-0779 J.W.L. Heesakkers, wordt: [redacted]  
 [redacted]



# MODELBESPREKING

Ik heb nog wat toe te voegen aan de "Nieuwe modellen van recente voertuigen" van Gert Mons. Ik zelf heb ook de T-72 van Esci gebouwd, en heb ook ondervonden dat dit model niet optimaal is.

Om te beginnen de delen 9B. Volgens mij zijn deze bedoelt als colonnelichten, maar ik heb ze weggelaten omdat ze op geen van de foto's die ik gebruikt heb te zien waren. Ook op de tekening op de doos waren ze niet afgebeeld.

Dan deel 4A. Ik monteerde dit eerst achterstevoren, omdat op de tekening totaal niet te zien is hoe het moet. Volgens mij met de schuine kant naar achteren.

De rupsbanden zijn O.K. maar er waren een paar kleine dingen, zoals de (door Gert genoemde) gietafdrukken. Op het voorbeeld staat dat er over het spanwiel zes losse schakels gelijmd moeten worden, maar zes was (bij mij) te veel, en vijf te weinig. Ik heb er maar vijf gedaan, omdat het niet zo erg opvalt. Ook paste de rupsband niet zo erg op het aandrijf wiel. Ik heb kleine stukjes weg moeten snijden uit de rupsband. Dit komt waarschijnlijk omdat het aandrijf wiel  $\pm$  1mm te smal is. Dit kan verholpen worden door er een ringetje tussen te lijmen.

Aan de binnenkant van de torenluiken was er (volgens mij) geen detail aanwezig. Aangezien ik geen foto's heb waarop de binnenkant van de luiken te zien is weet ik dit niet zeker, maar toch... Ik heb dit verholpen met plastic plaat en uitgerekt gietraam.

Van alle dingen die aan de zijkant van de toren gemonteerd moeten worden zijn de posities zeer vaag. Ook een paar onderdelen (de nummers weet ik niet meer) staan niet op het voorbeeld aangegeven. Deze onderdelen zijn volgens mij munitiekisten voor de mitrailleur op het dak. Ik heb deze net voor de rechtse opbergkist gelijmd, omdat er op foto's een paar kleine kistjes op deze plaats afgebeeld stonden.

De sleepkabels. Die op de frontplaat heb ik gemonteerd, maar die van achter niet omdat hij er onrealistisch uitziet (kaarsrecht en met een perfect ronde bocht). Ook kon ik niet vinden waar hij moest.

Voor de rest gaat het model redelijk, maar de detaillering kan toch heel wat beter. Ik hoop vurig dat Italeri's T-72M beter wordt.

Jakko Westerbeke.

De set is bedoeld om van Italeri's M 107 een M 110 of een M 110A2 te maken. Abusievelijk staat op de verpakking en instructieblad M110A1/A2.

Eerst wil ik de M 110 conversie bespreken:

Voorste loop: 3mm te lang aan achterzijde in te korten. De verdikking aan de mondingszijde is bijzonder goed getroffen. De geringe dikteafwijkingen zijn m.i. aanvaardbaar. Het geheel ziet er echt uit als de korte 8 inch houwitser.

Achterste loopgedeelte met slede: Zoals uit de tabel blijkt zijn er geringe verschillen in lengte en dikte der samenstellende delen. Het meest storend is wel de te lange voorste klemring doch indien deze  $3\frac{1}{2}$  mm wordt ingekort is het geheel goed te gebruiken.

Met de door mij vermelde inkortingen is van deze conversieset dus ook gebruik te maken voor de bouw van de M 43 HMC en de getrokken 8 inch houwitser.

De 110A2 conversie.

Mondingsrem + voorste loop. Er blijken 2 soorten mondingsremmen in gebruik te zijn. De door mij opgemeten rem was 660 mm lang en zat  $q$  260 mm op de loop geschroefd. De lengte van Verlindens geheel is evenlang als door mij opgemeten nl 137,6 tegen 138 mm. Nader onderzoek naar de andere mondingsrem is dus gewenst.

Voor de M110A1 is de lange loop zonder mondingsrem nodig. De lange loop zou dus  $5\frac{1}{2}$  mm verlengd moeten worden.

Achterste loopgedeelte. Zoals uit de tabel blijkt is dit gedeelte anders dan dat voor de korte loop. Voorts vertoonde de door mij opgemeten en gefotografeerde M110A2 niet de platte kanten aan middelste en achterste klemring en "versprong" ook te klemring niet in dikte. Aangezien ook de dikte te klein is is e.e.a. wellicht weg te werken door een plaatje dik 0,5 mm om de klemringen te lijmen.

Het derde loopstuk is duidelijk te kort. Aangezien het geheel toch vast op de ~~xix~~ wieg wordt gezet lijkt mij een oplossing het geheel door te zagen, dan slede 5 mm verlengen en het gat dat nu ontstaan is in de loop weg te werken met een plaatje 0,5 mm dik om het 3e loopstuk. (lengte plaatje  $\pm$  18,7 mm. Na verven is hier niets meer van te zien.

Kulas en sluitstuk: Bijzonder goed uitgevoerd. Verfadvies: Alles wat aan de binnenzijde komt verven met Humbrol Polished Steel dus ook binnenzijde "loop".

Conclusie: Met deze conversieset is een goed ogende M 110 te maken. Voor M110A1 en -A2 is meer werk vereist doch voor ervaren (om)bouwers wel een acceptabel geheel te maken. Het zou beter geweest zijn indien er twee versies van de set gebouwd hadden kunnen worden maar nu moet men kiezen.

Frits Weisfelt

# VAN DE LEDEN

Tijdens mijn vakantie in België heb ik een speelgoedzaak in Hasselt ontdekt met een hele bovenverdieping van +/- 180 m2, alleen voor modelbouw in allerlei soorten.

Alle soorten merken van Tamiya tot Mini-craft, ook uiteraard een hoop Verlinden spullen, maar ook van een onbekend merk uit Amerika, o.a. ombouwpakketjes. Ook bouwpakketten van Historex en Preiser o.a. Duitse parade-figuren, weliswaar geen voertuigen maar misschien leuk voor entourage.

Documentatie is ook volop aanwezig o.a. Signal produkties +/- f 18,- Bouwdozen van Tamiya b.v. Panther tank f 35,-.

Bovendien een vriendelijke en hulpvaardige bediening, het is eens de moeite waard.

Het adres is Broux, Speelgoed-hobby, Koning Albertstraat 40 3500 Hasselt te België telefoon: 011-221394 (Wel eerst 09-31 draaien)

Verzamelaarsgroeten, Henk Schepers.

Vanuit Engeland bereikten mij berichten over wat enkele Britse bedrijven in de (nabije) toekomst gaan uitbrengen in 1/35.

Sovereign: Bergepanther (Compleet model).

Hornet (figuren): Moderne Sovjet tankcommandant, moderne Sovjet soldaat, moderne DDR militaire politie, kozak WOII

Accurate Armour (voor de komende twee jaren): T-54, T-55M, Type 59 & Type 69 (China), Valentine 17 ponder Archer, T-64A, T-64B, FV 432, FV 432 & Fox-toren, Fox pantserwagen, BTR-80, BRDM-2, M114, "Hellcat" (?), T1-67

Gunze Sanyo: Stug III

Gezien de prijzen die men ervoor vraagt is het geen slecht idee alvast wat geld te gaan reserveren.

Hopelijk hebben jullie er wat aan, vriendelijke groeten,

Theo N. Braat.

## V R A A G E N A A N B O D .

R.F. Folkerts [REDACTED] is op zoek naar de volgende informatie: Bestaat er documentatie van de Flakpanzer IV Kugelblitz? Op welk onderstel van de PzKpfW IV werd de Kugelblitz gebouwd? Bij welke onderdelen was dit voertuig in gebruik? Waar en wanneer is dit voertuig ooit ingezet?

T. v.d. Brink [REDACTED] heeft de volgende modellen van Cromwell te koop of te ruil: Panther G (late) SdfKfz 250/9 (neu) 3 st. M4A2 76mm, M36 TD, M36B1 TD M10A1 TD 3 st. M10 (late), Sherman Turret + HVSS 5 st. en een sandbagged Sherman. Hij is op zoek naar de Airfix modellen: Bofors + tractor, Brencarrier, Recovery en Emergency Set, Scammel.

Wie kan hem vertellen waar ergens in Europa een M18 Hellcat in een museum staat of kan hem aan goede foto's helpen? ^R

W. Visser, [REDACTED] is op zoek naar foto's, tekeningen en beschrijvingen van en over de in oktober 1944 afgeleverde "Bergepanzer IV". Er werden er toen 36 geleverd, maar er is weinig over bekend. Ook foto's, tekeningen en beschrijvingen van veldombouw in de Bergepanzer IV zijn zeer welkom.

J.L.A. de Grave, [REDACTED], is op zoek naar een Brencarrier van Tamiya 1/35 al dan niet gebouwd. Wie kan hem helpen?

Een aantal mensen zal het zich waarschijnlijk nog wel herinneren; er is een aantal jaren geleden in De Tank een artikel geplaatst waarin de leden werden opgeroepen om voertuigen van het Armamentarium te helpen restaureren. Het Armamentarium te Leiden is nu beter bekend als het Koninklijk Leger- en Wapenmuseum te Delft.

Ik merkte tijdens de excursie naar Koblenz en de algemene ledenvergadering te Rotterdam dat er door sommigen onder ons nogal laatdunkend over het museum gedacht wordt. Dit is ook niet zo vreemd, als je nagaat dat de kranten op een gegeven ogenblik vol stonden met schreeuwerige verhalen dat het Legermuseum alles aan het verpatsen was. Toegegeven, er zijn interessante stukken verdwenen, maar het museum heeft b.v. nog steeds een 88 mm. Flak staan. Welliswaar in opslag, net als "het Japanse tankje" (Type 97) evenals een M22 Locust en M24 Chaffee. Deze staan ook allemaal nog in de opslag, maar ik denk dat er zeker een dag zal komen dat ook deze stukken in het Legermuseum ten toon zullen worden gesteld.

Het Legermuseum heeft een M4A1E9 Sherman in de expositie staan, die er op het eerste gezicht goed uit ziet. Toen ik de conservator vroeg of er niet iets meer aan de afwerking van de Sherman (mijn favoriete tank) gedaan kon worden, bleek het dat het museum zelf ook wel wat meer aan de voertuigen zou willen doen. Echter, wat is namelijk het grote probleem: dat waar alle musea mee te kampen hebben, n.l. gebrek aan mankracht oftewel geld.

Nu krijgen wij de gelegenheid om te laten zien dat "het publiek" ook in Nederland hart voor militair materieel heeft. Het museum wil graag haar Sherman verder restaureren. De Sherman is van buiten al vakkundig herschilderd, aan het interieur schort er echter nogal wat aan. Het is in principe compleet, alleen komt er al roest door de verf en missen er wat onderdelen zoals het vluchtluik in de bodem, instrumenten, periscopen en een aantal andere onderdelen. Ook zou het exterieur aantrekkelijker gemaakt kunnen worden met wat gereedschap en lichten. Verder zou de motorruimte eens goed schoon gemaakt moeten worden. Het leuke is dat het museum wel een budget heeft voor het aankopen van onderdelen, ook hebben zij goede contacten met de musea te Bovington en Sinsheim.

Het enige dat wij dus hoeven te doen is het organiseren van een "werkgroepje" dat tijdens de sluitingsuren van het museum (maandagen en 's avonds) wat werkzaamheden verricht aan de Sherman. Mocht dit bevallen, dan kunnen we het museum er misschien ook wel toe over halen om b.v. de Type 97 tankette te restaureren en te exposeren.

Eenieder die echt interesse heeft om met enige regelmaat (dus niet één keertje) te komen helpen, moet maar contact met mij opnemen. Als ik een redelijk groepje bij elkaar kan krijgen zijn er in principe geen obstakels om samen aan de Sherman te gaan werken.

Laat merken dat de TWENOT hart voor de zaak heeft en bel mij !

Hanno Spoelstra



# SHERMAN REGISTER

Sherman Medium Tank  
registratieformulier

Type : M4A1E9 Sherman Medium Tank

-----

Locatie : Kon. Ned. Leger- en Wapenmuseum,  
Korte Geer 1, Delft

-----

Toren : Extra opgelast pantser: ja  
 Kanon : 75 mm. M3  
 Kanon schild : M34A1  
 Kanonklem : Ja  
 Commandantsluik : Late type met episcopen  
 Luik voor lader : Nee  
 Pistoel poort : Dichtgelast  
 Granaatwerper : Nee

-----

Romp : Gegoten; kleine chauffeursluiken  
 Extra opgelast pantser : Ja

-----

Motor : Continental R975  
 Eindaandrijving : Gegoten, ronde behuizing  
 Loopwielstel : Verticale bufferveer (VVSS)  
 E9 modificatie  
 Rupsbanden : Stalen chevron type  
 Zonder verbrede koppelstukken

-----

Constructie nummer : Onbekend  
 Registratie nummer : KY-17-72

-----

Opmerkingen:

- Gebouwd in mei 1943.
- Gereviseerd en gemoderniseerd tussen augustus 1944 en mei 1945 door Chrysler te Evansville, USA.
- De E9 modificatie hield in dat de loopwielstellen (bogies), en de aandrijf- en spanwielen verder van de romp werden geplaatst zodat er aan beide zijden van de rupsband verbrede koppelstukken (extended end connectors) konden worden geplaatst. De rupsband werd op deze wijze 60 i.p.v. 42 cm. breed.
- Rond 1950: geleverd aan Koninklijke Landmacht onder MDAP voorwaarden. Tussen 1953 en 1958 van de bewapening afgevoerd.

Ik zoek nog steeds naar informatie over nog bestaande Sherman tanks en verwante rupsvoertuigen. Wie heeft er informatie over b.v. de Shermans op de oefenterreinen e.d. in Nederland (of elders)? Deze zomer is er namelijk een zeldzame (ja, ook onder de Shermans zijn zeldzame typen) Sherman Hybrid IC (Firefly) verkocht als schroot. Er is relatief weinig bekend over welke typen Shermans in Nederlandse dienst zijn geweest. Tanks zoals bovengenoemde kunnen daar wellicht meer licht op werpen. Wie helpt? Uw informatie is belangrijker dan u denkt!

Hanno Spoelstra. [REDACTED]

### KIT RESIN bunkermodellen 1:72

Op doorreis door Parijs kon ik het dit jaar weer niet laten bij de lokale modelbouwwinkels langs te gaan en dit keer ontdekte ik een aantal schaalmodellen van bunkers op 1:72 die ik nog nooit eerder gezien had. Bij navraag kreeg ik te horen dat ze gemaakt worden door een vriend van de winkelier en dat ze alleen via die winkel te verkrijgen zijn.

De modellen zijn gemaakt uit giethars (hoewel ik het verdacht veel op gips vind lijken) en zijn "Verlinden-achtig". Een aantal modellen lijken recht uit de catalogus te zijn weggelopen. Ze zien er kwalitatief erg goed uit met mooie details en een goede muurstructuur. De serie wordt KIT RESIN genoemd (de dozen zijn merkloos, maar zo worden ze in de winkel genoemd) en bestaat uit 5 modellen (zie ook de foto):

- 1) Doos F (FF 82,50): Zware luchtdoelstelling (88mm FLAK).  
Vergelijkbaar met Verlinden no. 239.
- 2) Doos C (FF 55,00): Tobroek bunker (zonder toren).  
Vergelijkbaar met Verlinden no. 116.
- 3) Doos R (FF 55,00): Ruines (losse muren).
- 4) Doos P (FF 55,00): Stenen brug.
- 5) Doos B (FF 99,00): Lichte FLAK bunker.  
Vergelijkbaar met Verlinden no. 120.

De prijzen zijn zoals ze in de winkel werden gegeven. De modellen kunnen per post worden besteld maar hoeveel dat extra kost weet ik niet. Geïnteresseerden kunnen schrijven naar: "A la source des inventions", 60 Boulevard de Strasbourg, 75010 Paris, Frankrijk.

Voor de compleetheid nog twee andere bedrijven voor bunkers. De eerste is MILTRA (357 Uxbridge Road, Rickmansworth, Herts WD3 2DT, Groot Brittannië). Dit bedrijf bracht in 1984 een aantal schaal 1:76 bunkers, muren en andere zaken uit ter gelegenheid van de veertigste verjaardag van D-Day. Of deze modellen nog te krijgen zijn weet ik niet. Ik heb ze in ieder geval niet meer in advertenties gezien.

De tweede is een Nederlands bedrijf. Ik zag hun modellen toen ik toevalligerwijze een vertegenwoordiger tegen het lijf liep. Van hun modellen heb ik 1 op een foto gezien en dit bleek een model te zijn van een Nederlandse bunker. De modellen zijn 1:72 en gemaakt van gips. Ik zou meer informatie over deze modellen krijgen maar tot nu toe heb ik er nog niets van gehoord. Voor de geïnteresseerden: de vertegenwoordiger is MBC models, Postbus 7066, 3286 Klaaswaal.

### THE COMPLETE MODELLING WORKSHOP door Stan Catchpol.

Allereerst een waarschuwing voor de mensen die het boek "Stan Catchpol's modelling workshop" (MAP 1983) hebben. Het nieuwe boek is qua inhoud gelijk aan de zojuist genoemde! Niet kopen dus. Het verschil ligt in de andere kwaliteit van papier en inbinden (en de prijs).

Voor alle andere modelbouwers kan ik dit boek alleen aanraden. Het boek is gebaseerd op de artikelen van Stan Catchpol die een paar jaar geleden in de Military Modelling werden gepubliceerd. Op dit ogenblik verschijnen ze ook in vertaalde vorm in de Modell Fan. In deze artikelen werden allerhande modelbouwtechnieken uit

de doeken gedaan. Het boek is een verzameling van die artikelen en behandelt o.a.: epoxy-putty, paarden, anatomie, gieten van onderdelen, dioramabouw, kleding, watereffecten etc. Teveel om op te noemen. In ieder geval is het boek een aanrader voor elke modelbouwer. Het boek kan besteld worden bij de uitgever (Argus Books) of bij Interpress publications (Postbus 52, 3400 AB te IJsselstein). Via de uitgever kost het boek ,95 (+porto) en bij Interpress f22,50 (inclusief porto). Hierbij moet wel vermeld worden dat de levertijd bij Interpress vrij lang is aangezien het boek niet tot de eigen collectie hoort. (De mensen met haast mogen ook mijn exemplaar overnemen.)

M-H. Kao



105. Duitse troepen in Terneuzen.

# lang Weekend

## ENGELAND

17

Ons uitstapje begon op donderdag om kwart over twaalf vertrokken wij met twee auto's richting grens (Hazeldonk bij Breda), waar wij de andere auto's zouden ontmoeten. Daar stonden ze al keurig te wachten. Ik zal ze even voorstellen: Cees Blijleven, J. Goldenberg, Ben Jonkman, Michel Schulpen, Maarten Weers, Wim Visser, Benno Goosens, Ronald Zwart, Marchel Zwarts en Jan van Veen. Het was inmiddels half twee s'nachts. Na de laatste gegevens doorgesproken te hebben, gingen we richting Antwerpen - Gent - Ieper - Duinkerke - Calais, waar we om ongeveer 6 uur s'morgens aankwamen. We probeerden nog wat in de auto's te slapen wat sommige wel lukten. Vrijdagochtend om 8 uur pakten we de spullen uit de auto's en gingen we richting Hooverport, waar we de nodige sanitaire voorzieningen pleegden om ons vervolgens in te laten checken voor de oversteek naar Dover. (de auto's bleven in Calais op de parkeerplaats achter). Het weer was goed en met een half uurtje waren we aan de overkant. Hierna gingen we met de bus van de Hoovermij naar Prioristation waar we twee bagagekluizen huurden voor de spullen. Daarna gingen we met de trein naar Gillingham waar we het Genie-museum gingen bezoeken. Ik had van te voren al besproken dat we met tien personen zouden komen en dat we een presentje mee zouden nemen. Ik had namelijk een schildje met ons club-embleem gemaakt. Ik wist dat er een vrouwelijke curator was voor wie we een bos rozen bij ons hadden.

Na een half uurtje met de trein begon het te regenen en dat deed het in Gillingham nog. Daar het toch een kwartiertje lopen was, werd er door sommige een paraplu gekocht. We kwamen een kwartier later dan ik in mijn brief vermeld had, aan bij het museum.

Na de kennismaking en het overhandigen van de geschenken gingen we het museum rond. Ik had gevraagd of er een mogelijkheid bestond om de bibliotheek te bezoeken, de assistente zou het vragen. Halverwege de rondgang kwam ze vertellen dat dit kon en wel om twee uur. Ook vroeg ze ons of we wilden lunchen, zoja, dan zou ze voor een ruimte, koffie en sandwich zorgen. Alleen de sandwich zouden we moeten betalen. Na hiervan gebruik te hebben gemaakt gingen we naar de bibliotheek waar we naar hartelust konden neuzen. Laten kopiëren kon tegen een kleine vergoeding. Hier spraken we ook af dat de genen die weg wilde, elkaar weer zouden treffen om 4 uur voor het station. Er wilde ook een paar het stadje en de pubs bekijken.

Om kwart over vier gingen we met de trein weer richting Dover om de spullen op te halen, waarna we een andere trein naar Folkestone namen. Hier aangekomen belde ik het hotel met de vraag of ze voor een taxi konden zorgen omdat Benno nog al een groot diorama meegenomen had voor de wedstrijd in Folkestone. We gingen alvast met drie man in de taxi naar het hotel. Hier aangekomen werden we begroet door John en voor wie ik een flesje Beerenburger en twee stukken kaas had gekocht. Voor mij was het namelijk de vierde keer al dat ik er logeerde. Nadat we de kamers hadden bekeken en we ze ingedeeld hadden, waren de anderen inmiddels ook aangekomen. Na ons wat opgefrist te hebben gingen we aan tafel voor het diner. Omdat er nog meer gasten waren, was de indeling een tafel voor zes personen en een voor vier. Na het eten gingen er een paar van ons naar de leashal, om naar het opbouwen te kijken en om te vragen of het dioram van Benno op zaterdagochtend wat vroeger gebracht mocht worden, omdat we zaterdag de trein van negen uur naar Londen wilden nemen. (Het is anderhalf uur met de trein naar Londen). Dat kon wel.

( WORDT VERVOLGD )



Zaterdag 23 september 1989

LONDEN

Geheel uitgerust van de reis en na de eerste kennismaking met Engeland begaven we ons zaterdagmorgen richting Londen. Het was mooi weer en de reis van ongeveer een uur ging vrij vlot ondanks het feit dat de trein vanwege onderhoudswerkzaamheden moest uitwijken naar Victoria Station. Dat kwam ons eigenlijk wel goed uit, want vlak bij het Victoria Station is de boekwinkel van Albion Scott, onze eerste bestemming van die dag.

Nadat we met z'n allen het assortiment van Albin Scott hadden bekeken, hebben we ons verdeeld in groepen. De anderen gingen naar diverse musea zoals het Imperial War Museum en het Royal Air Force Museum. Samen met Maarten en Marcel ging ik op weg naar "Tradition", dat is een zaak die tinnen figuren verkoopt. We kwamen terecht op Shepherd's Market, in de bekende Londense wijk Mayfair. Nog nooit heb ik zoveel tinnen figuren gezien als in de kelder van Tradition.

Na al dat tin kregen we trek in iets lekkers en we besloten om eens een echte Londense pub van binnen te bekijken. Op Sheperd's Market waren er maar liefst drie. Wat veel mensen niet weten, is dat je in zo'n pub uitstekend kunt eten. Echte Engelse gerechten, lekker en niet duur. En dan is er natuurlijk nog die typische Engelese sfeer, die je alleen in zulke pubs tegenkomt en beslist niet bij McDonald's. 's Middags hebben we door de City van Londen gelopen en diverse winkels bezocht, zoals de bekende speelgoedzaak Hamley's in Regent Street en Beatties in High Holborn (Beatties is de Engelse Bart Smit). Het is een heel aparte ervaring om door de City te lopen. Overal waar je kijkt is wel wat interessants te zien. Ik heb bijvoorbeeld op die ene middag in Londen meer Rolls-Royce's gezien dan in Hollan in een heel jaar. Zodoende was de middag al bijna voorbij, zonder dat we er erg in hadden en hadden we niet veel tijd meer om bij Motorbooks in St. Martin's Court rond te kijken. Deze boekhandel heeft zo'n grote kollektie dat je er gerust de hele dag in kunt rondkijken. 's Avonds kwamen we weer bij elkaar op Trafalgar Square, waarna we met z'n allen lekker zijn wezen eten in één van de vele restaurantjes die Londen rijk is. Tijdens het eten hoorden we dat de anderen het ook erg naar hun zin hadden gehad. Met name het vernieuwde Imperial War Museum was zeer de moeite waard.

We zijn met z'n allen nog even door Soho heen gelopen op weg naar het Victora Station, waarbij we nog een winkel tegenkwamen met allerlei film- en tv-zaken, zoals posters, kaarten, foto's, etc.. De terugreis naar Folkstone verliep rustig.

We kunnen terugzien op een geslaagde dagtocht naar Londen. Wat mij betreft kon deze Engelandreis al niet meer stuk en Euro-Militaire, het hoofddoel van onze reis, moest nog komen.....

Michael Schulpen