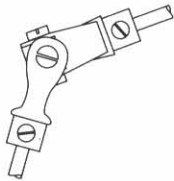


MECCANO NIEUWS

Jaargang 13 nummer 1
Voorjaar 1995

mgn

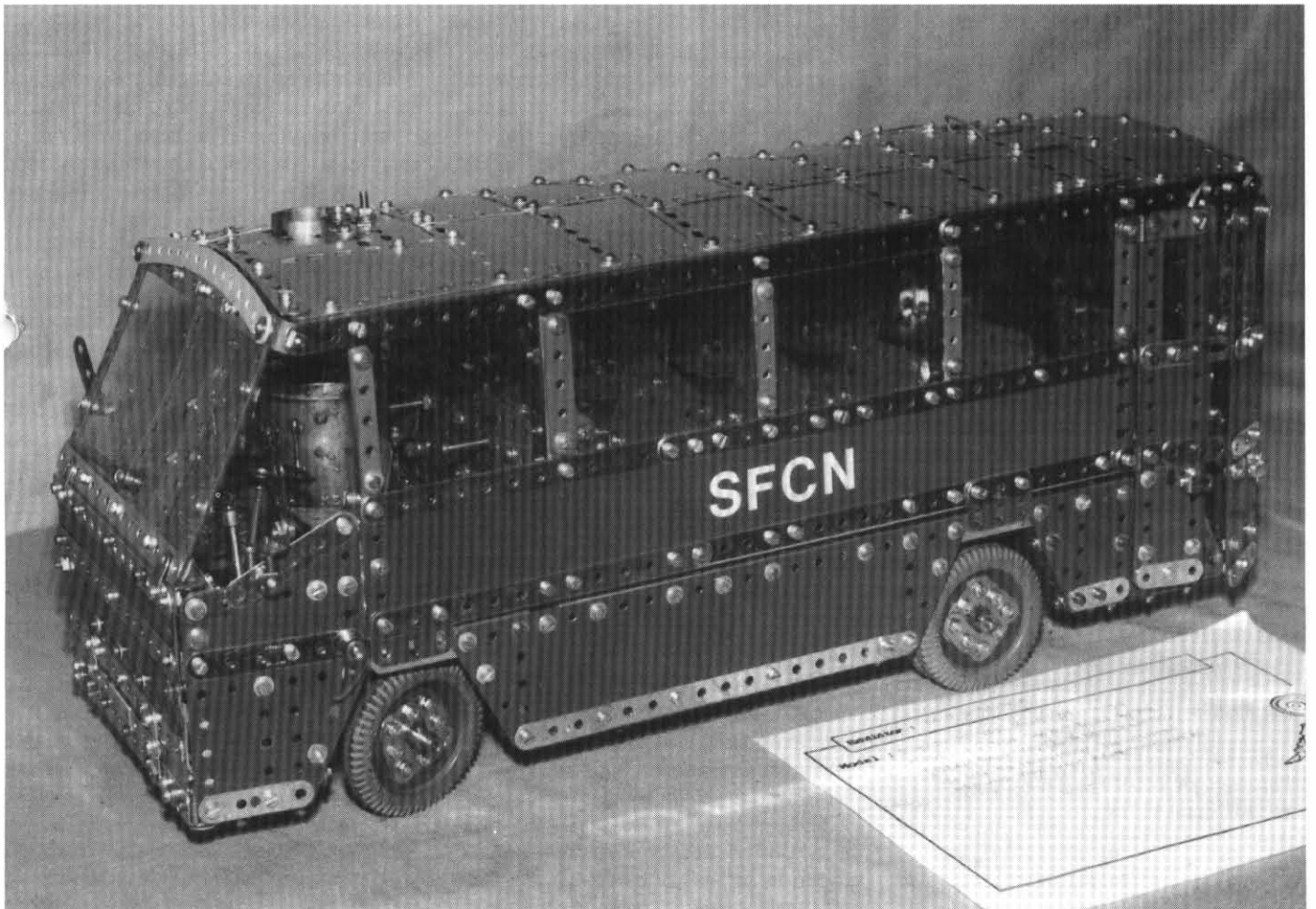
VERENIGING VOOR METAAL-
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging
"MECCANO GILDE NEDERLAND".

Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel.: 08337 - 9525



Stoomautobus van M.P.D. Sijnja

In dit nummer o.a.: Verslag Ede oktober '94
Relais (1)
Uurwerk met intervalschakeling

Meccano Gilde Nederland

Bestuur

<i>Voorzitter:</i>	G.B. Anink Herenweg 144 2101 MT Heemstede Tel.: 023-284877
<i>Vice voorz./ Penningmeester:</i>	J.C. Balder Soerenseweg 111 7313 EJ Apeldoorn Tel.: 055-551971
<i>Secretaris:</i>	C.J. Trommel Zeemandreef 60a 3146 BT Maassluis Tel.: 01899-15295
<i>Ledensecr.:</i>	N.I.M. Stevens H. van Viandenstraat 20 3791 AV Achterveld Tel.: 03425-1675

Contributie

De contributie bedraagt f 40,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari tot 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd. Betaling op gironummer 5484519 t.n.v. Meccano Gilde Apeldoorn.

Documentatiecentrum

<i>Beheerder:</i>	G.B. Anink Herenweg 144 2101 MT Heemstede Tel.: 023-284877
-------------------	---

Meccano Nieuws

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar in een oplage van 725 exemplaren.

Redactie

<i>Hoofredactie:</i>	J.F.J. Willems Soerensezand 7 6961 LL Eerbeek Tel.: 08337-9525
<i>Eindredactie:</i>	L.M. van Galen Holysingel 98 3136 LC Vlaardingen Tel.: 010-4744954
<i>Techniek:</i>	Vacature

Drukwerk:

Drukkerij Verweij Wageningen bv

Distributie en losse nummers:

A.G. Roozeboom
A. Kroonweg 9
6866 BL Heesum
Tel.: 08373-18558

Advertenties:

Tarieven en voorwaarden op aanvraag te verkrijgen bij het redactie-adres (zie voorpagina).

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publikaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.

Van de redactie

Hoewel op dit moment alle geëvacueerden weer thuis zijn, wil ik toch eerst mijn medeleven betuigen jegens de MGN-ers die hebben moeten vluchten voor de dreiging van het water. Ik hoop dat bij hen de verbijstering, angst en zorg inmiddels hebben plaats gemaakt voor prettiger gevoelens. Natuurlijk hoop ik ook dat zij spoedig weer tijd zullen vinden voor hun Meccano hobby. Terwijl we in de pers en op de televisie konden zien hoezeer het buitenland met Nederland en in het bijzonder met de getroffen mееleefde, kreeg ik uit onze internationale Meccano wereld ook een blijk van deze solidariteit: de heer *J. Bernal* uit Barcelona die redacteur is van het bulletin van de Meccano club aldaar en tevens lid van het MGN, schrijft dat de berichten over de watersnood bij hen grote opschudding hebben gewekt en dat zij vurig hopen dat niemand van ons Gilde onherstelbaar verlies heeft geleden. Ze zijn opgelucht nu ze in kranten en op TV hebben gezien dat de situatie aan het verbeteren is. De heer Bernal besluit met de beste wensen mede namens de leden van zijn vereniging.

Het nieuwe jaar begon met een belangrijke verandering binnen de redactie: *Harrie M. Kroon*, de technisch redacteur, heeft zich teruggetrokken na drie jaar te hebben meegewerkt aan het Meccano Nieuws. Wij danken hem voor zijn technische bijdragen en in het bijzonder voor de feilloze verzorging van de Agenda. Zonder een goede en evenwichtige spreiding van de bijeenkomsten over het jaar, en een tijdige en duidelijke aankondiging daarvan in het Meccano Nieuws, zou ons verenigingsleven een stuk stroever zijn verlopen dan de afgelopen jaren het geval was.

Nóg een verandering betreft de rubriek 'Buitenlandse Bladen'. Om te bereiken dat deze bladen, waarvan het grootste deel bij de redactie wordt ontvangen, zo snel mogelijk ter attentie van de lezers worden gebracht, zal de rubriek in het vervolg viermaal in plaats van tweemaal per jaar verschijnen, met nadruk op bouwbeschrijvingen en technische tips. Bovendien zullen de bladen terstond na ontvangst door de redactie worden geregistreerd en zullen bijzonderheden op de computer worden vastgelegd. Daardoor kunnen ze al meteen op de eerstvolgende bijeenkomst op de leestafel van het Documentatiecentrum door de bezoekers worden ingezien. Een en ander heeft ertoe geleid dat, teneinde omslachtig heen-en-weer zenden van tijdschriften te vermijden, de rubriek niet

langer zal worden verzorgd door de heer *D. Ravestijn*.

De heer Ravestijn heeft zich vijf jaar met de Meccano bladen uit het buitenland bezig gehouden, de eerste twee jaar samen met de heer G. Kleinekoort en na diens overlijden in september 1991, alleen. Mede namens de lezers van ons blad bedanken wij hem van harte voor de inspanningen die hij zich voor het Meccano Nieuws heeft getroost.

Op mijn aanmoediging om commentaar te geven op mijn stukje in MN 12.4 heb ik zowaar twee reacties ontvangen, namelijk van de heren *B.W.J. Polder* en *A.A. Ritsema*, beide zeer positief. Hartelijk dank, ik kom er op terug in het volgende nummer. Dan hebben andere lezers nog wat extra tijd voor het insturen van hun ideeën!

Tot slot maak ik graag gewag van de kerstkaarten die ik van lezers heb ontvangen: hartelijk dank voor uw goede wensen. Uit Canada ontving ik bovendien een kerstgroet van de heer en mevrouw *Redmond* met een foto plus bouwbeschrijving van een 'Christmas Train', een kleurige (geel, rood en zwart) sprookjeslocomotief met tender. We zullen deze zeer gewaardeerde bijdrage opnemen in MN 13.3 of 13.4. Ook de heer *Jacques Rossouw*, die voor het Transvaalse Meccano Gilde de overzeese contacten onderhoudt, zond ons de beste wensen voor Kerstmis en 1995. En onze vriend *H.-P. Kuhlo*, van de railzepelin, stuurde ons uit Hannover het verzoek om aan al zijn bekenden in het Gilde 'einen guten Rutch' voor 1995 toe te wensen: oppassen met uitglijden, zullen we maar zeggen! Bij die wens sluit ik me graag aan.

J.F.J. Willems

Van het bestuur

Van de voorzitter

Er is veel actie in het Gilde. Tijdens de jaarvergadering op 1 april zullen wij u dat allemaal melden en verantwoorden. De vergadering zelf zal worden gehouden in de Restaurantzaal van het 'NIMAC' te Ede. Het verheugt ons steeds meer Belgische leden te mogen begroeten, niet alleen op de landelijke bijeenkomsten te Ede, maar ook op de regionale bijeenkomsten. Omgekeerd komen er ook veel Nederlandse leden op de jaarlijkse samenkomst in Mechelen (B), wat daar zeer op prijs wordt gesteld.

Nu wil ik een totaal ander onderwerp ter sprake brengen: nalatenschappen van overleden leden van ons Gilde.

Bij overlijden wordt men vroeger of later voor de vraag gesteld wat te doen met de nagelaten Meccano collectie.

Het is voor de betrokken familie belangrijk om te weten welke faciliteiten het Meccano Gilde in zo'n geval te bieden heeft. Als voorbeelden noem ik advies en taxatie. Er is een taxatiecommissie die bestaat uit de heren *Sjaak van de Ruit* en *Hans Klarenbeek*. Persoonlijk ben ik graag bereid nader met u te overleggen.

Gerard Anink

Van de secretaris

De bijdrage van de secretaris is vervat in Kees Trommels artikel 'De Hoekbalk' elders in dit blad.

Van de penningmeester

De betaling van de contributie voor 1995 is nu aan de orde.

Zoals in MN 12.4 gemeld, heeft het bestuur besloten om de contributie per 1 januari 1995 te verhogen tot f 40,- per jaar en vervolgens, per 1 januari 1996, tot f 45,- per jaar. Dit is gedaan om, naast de hogere uitgaven van bestuur en redactie, de verbetering en uitbreiding van het Meccano Nieuws te kunnen bekostigen. In de Ledenvergadering van 1 april 1995 zal aan de leden toestemming voor deze verhogingen worden gevraagd.

U weet reeds dat het Meccano Gilde alleen een girorekening heeft. U wordt daarom verzocht de contributie voor 1995 alléén te betalen met de acceptgiro die u heeft ontvangen samen met het 'Meccano Nieuws' nr. 13.1, dat u nu in handen hebt.

Waarschuwing: als u verzuimt binnen vier weken te betalen, ontvangt u een eerste aanmaning waarbij het verschuldigde bedrag wordt verhoogd met f 5,-. Bij een tweede aanmaning wordt de boete verhoogd tot f 10,-

To our foreign members

The executive committee has decided to raise the membership dues, as from January 1st 1995, to Dfl 40.- yearly and as from January 1st 1996 to Dfl 45.-. This increment is necessary in order to be able to pay for improvement and extension of 'Meccano Nieuws' and increased expenses of the committee and the editing office. Members' approval of these increments will be asked at the general meeting on April 1st.

Warning: failure to pay within four weeks will entail a first warning plus a fine of Dfl 5.-. This fine will be increased to Dfl 10.- in case of a second warning.

Oproep

Het Meccano Gilde Nederland roept, ter versterking van de redactie van het Meccano Nieuws, twee Meccano bouwers op voor de functie van

technisch medewerker

Wij zoeken mensen die

- de door leden ingezonden artikelen kunnen beoordelen op hun technische inhoud
- gemakkelijk contacten leggen en kunnen onderhouden
- auteurs willen helpen bij het schrijven of aanpassen van teksten
- moeite willen doen om leden te motiveren een bijdrage te leveren voor ons blad
- tijdens redactievergaderingen mee willen denken over de samenstelling van het Meccano Nieuws

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de hoofdredacteur

J.F.J. Willems
Soerensezand 7
9661 LL Eerbeek
Tel.: 08337-9525

To our foreign members in Holland

Please pay your 1995 membership dues with the 'acceptgiro' (pre-printed giro credit slip) that has been enclosed in this issue (13.1) of 'Meccano Nieuws'.

To our members abroad

Your are requested to ignore the 'acceptgiro' (pre-printed giro credit slip) of the Postbank, enclosed in this spring issue of 'Meccano Nieuws'. This in view of the extremely high transfer charges (Dfl 11.-).

Please use either an international money order, or an Eurocheque in Dutch guilders.

Alternatively you might send Dfl 40.- in Dutch bank-notes. When you prefer to send bank-notes in your own currency, please add the countervalue of Dfl 3.50 to pay for the exchange charge.

J.C. Balder

Van de ledensecretaris

Nieuwe leden

Gedurende het afgelopen kwartaal hebben de volgende personen zich opgegeven als lid van ons Gilde:

- | | | | |
|-----|--|-----|--|
| 515 | J.A. Steenman
Maaslaantje 1
3299 AM Maasdam
Tel.: 01856-1512 | 896 | R.G.Th.M. Gerritsen
Blauwe Hof 68 09
6602 XJ Wijchen
Tel.: 08894-18778 |
| 895 | J.W.M. van Heeswijk-Tielemans
De Kempkens 3
5465 NB Eerde (gem. Veghel)
Tel.: 04130-64471 | 897 | U. van der Linden
Muiderslotweg 86 I
2026 AR Haarlem
Tel.: 023-391019 |
| | | 898 | G. de Bruin
Herenstraat 144
2313 AN Leiden
Tel.: 071-133778 |
| | | 899 | T.L. Hilbloesem
Rootveld 28
9903 CC Appingedam
Tel.: 05960-27308 |
| | | 900 | G. Brouwer
J.v.Oldenbarneveldtstr. 60
4191 ZM Geldermalsen
Tel.: 03455--74429 |
| | | 901 | W.H.J. Kromwijk
Kikkerveen 149
3205 XA Spijkenisse
Tel.: 01880-36311 |
| | | 902 | J.B. Arts
Meidoornlaan 8
4233 CN Ameide
Tel.: 01836-1463 |
| | | 903 | A. Schütz
P.J. Bolsstraat 65
B 1652 Alseberg (B)
Tel.: 0032 23801145 |

904 M. Douma
Lange Leidse Dwarsstraat 224
1017 NR Amsterdam
Tel.: 020-6231523

905 P. Jonker
Wandelweg 208
1521 AM Wormerveer
Tel.: 075-288729

Adreswijzigingen

Van de volgende leden is het adres (Adr.) of het telefoonnummer (Tel.) gewijzigd. Het nieuwe adres c.q. telefoonnummer is hieronder vermeld.

731 A. Stolk (Adr.)
Tulpentuin 213
2272 BT Voorburg
Tel.: 070-3861977

867 P. van Bommel (Adr.+Tel.)
Wenckebachplantsoen 12
3431 TS Nieuwegein
Tel.: 03402-56447

314 J.H. Meenderink (Adr.+Tel.)
Dolf Nijhoffstraat 20
7552 GR Hengelo (O)
Tel.: 074-506365

53 H.K. Schouwenaar (Adr.+Tel.)
De Buischap 26
8251 DG Dronten
Tel.: 03210-81410

345 J.P. Koert (Adr.)
Kerkstraat 56
6996 AJ Drempt
Tel.: 08334-71869

91 R.J.-C.C. Schurink (Adr.+Tel.)
H. Cleyndertweg 13-K2
1025 DE Amsterdam
Tel.: 020-6340831

293 J.M. Hermanns (Adr.)
Bostrop 31
6462 GT Kerkrade
Tel.: 045-454884

864 D.L. Poldervaart (Adr.)
Julianastraat 72
3214 CJ Zuidland
Tel.: 01881-2265

34 L.M. Steenvoorden (Adr.)
Postbus 7066
2701 AB Zoetermeer
Woonadres:
Chaletpark Bellevue
Apeldoornsestraat 48 B161
3781 PN Voorthuizen
Tel.: 03429-6629

Bedankt

Gedurende hetzelfde kwartaal hebben de volgende personen hun lidmaatschap beëindigd: C. van Baaren uit Zoetermeer, S. Beemer uit Hengelo (Gld), J.H.C. Ebben uit Drempt, T.S.A. Geertsma uit Ede, S. van Houten uit Waalre, A. Meiboom uit Heiloo, A.J.F. van Rijswijk uit Arnhem, Th. A. Schraag uit Weidum, D.P.J. Six uit Amsterdam, J. Cremers uit Sittard, J. Puls uit Voorschoten en J. Storchart uit Dordrecht.

Ledenbestand

Na alle mutaties is het ledental van ons Gilde thans 638. Ongeveer een jaar geleden bedroeg het ledental 633 en twee jaar geleden, eveneens rond deze tijd, ook 633. Kennelijk houden aanwas en verlies van leden elkaar in evenwicht, althans de afgelopen twee jaar. Hoe dat in de toekomst eruit zal zien, is absoluut niet te voorspellen.

Co Stevens

Documentatiecentrum

De heren H.T. Pilon en M.P.D. Sijnja zijn druk bezig met het vertalen van de handleidingen voor oude, bekende Meccano modellen. De volgende vertalingen van Supermodels zijn gereed.

- S.M. 13, de Meccanograaf (8 blz.) door Maurits Sijnja. Een pagina is gevuld met 'Opmerkingen van de Vertaler'. Boeiend is bijvoorbeeld om te lezen dat het 20-tands rondsel nr. 26 in 1921 de huidige 19 tanden kreeg.

- S.M. 4, de Gigantische Blokzetter (11 blz.) door de heer Pilon, met hier en daar in de tekst commentaar door de vertaler, erg interessant.

- S.M. 1 en 1a, het Autochassis (van 1928, respectievelijk 1934) door de heer Pilon. Deze heeft het model van 1934 eerst zelf gebouwd en pas daarna vertaald en van nuttig commentaar voorzien.

Wij zijn de heren Pilon en Sijnja dankbaar voor de grote toewijding waarmee zij deze vertalingen hebben gemaakt.

Kopieën zijn te verkrijgen bij het Documentatiecentrum, met of zonder originele Engelse teksten en afbeeldingen.

In het afgelopen kwartaal ontvingen wij van de heren G.M. Sebus en F.H. de Wolff enige 'antieke' vertalingen van Supermodels. Deze zullen we bestuderen en zonodig verbeteren en aanvullen.

Mochten leden belangstelling hebben voor een Nederlandse versie van de Engelse beschrijving van Tony Rednall's fameuze tekenmachine, dan zullen we een vertaling op ons programma zetten.

Er hebben zich enkele mensen gemeld voor een replica van de 'Parts List' uit de jaren vijftig (zie MN 12.4, blz. 52). Laat u ons even weten of u ook geïnteresseerd bent?

De 'Woordenlijst Meccano Onderdelen' in Nederlands en Engels blijkt te voorzien in een behoefte. Verder zijn wij bezig met het maken van een complete catalogus van de documenten die aanwezig zijn in het Documentatiecentrum

En tot slot: hebt u ideeën of bezit u modelbeschrijvingen, dan zouden wij dat graag willen weten!

Tel.: 023-284877. Fax: 023-471175

Gerard en Ans Anink.

Agenda

Regiobijeenkomsten

18 maart: Heemstede

De bijeenkomst vindt plaats in het EHBO-gebouw aan de Herenweg naast de Bavokerk. Automobilisten gebruiken de ingang aan de Kerklaan. Aanvang: 10 uur. Voor bijzonderheden betreffende de route en het openbaar vervoer, zie MN 12.4, blz. 53.

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

1 april: Ede

Algemene Ledenvergadering in het zakencomplex 'NIMAC', Galvanistraat 13 te Ede, voorafgegaan en gevolgd door het enthousiaste vertonen en bewonderen van meegebrachte modellen. Aanvang: 10 uur. De vergadering zelf begint om 11 uur.

Routebeschrijving: zie MN 12.4, blz. 53.

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

29 april: Zoetermeer

De bijeenkomst vindt weer plaats in 'De Jonker', Jonkerbos 260, Zoetermeer (wijk 15). Aanvang: 10 uur.

Inlichtingen: L.M. Steenvoorden, tel.: 03429-6629.



DOZEN-ONDERDELEN

STAFFELPRIJZEN!

toermalijn
EINDHOVEN

DEALER VOOR ZUID-NEDERLAND
Kruisstraat 65A - Tel. 040-450547

20 mei: Kerk-Avezaath

Deze bijeenkomst, **op een zaterdag**, wordt gehouden in het dorpshuis 'De Avezaath', Daver 46, Kerk-Avezaath. Aanvang: 11 uur. Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren, richting Buren; na 300 meter rechtsaf; het dorpshuis ligt direct aan de linkerkant. Treinreizigers wordt verzocht dit vooraf te melden bij F. Dam, tel.: 03448-1416, voor het regelen van vervoer naar het dorpshuis.

10 juni: Maastricht

De regiobijeenkomst wordt gehouden in het City Centrum, Capucijnenstraat 34, Maastricht. De afstand van het City Centrum tot het Vrijthof is ongeveer 300 m, tot het station ongeveer 1500 m. Er is voldoende parkeergelegenheid. Zaal open om 10 uur. Inlichtingen bij H. Peels, tel.: 043-219073, die bovendien op 1 april te Ede plattelandjes zal verstrekken aan geïnteresseerden.

29 juni t/m 2 juli: Skegness (Eng.)

De internationale bijeenkomst en expositie 'Skegex 95', georganiseerd door het North Midlands Meccano Guild is dit jaar met één dag verlengd: de opbouw dag valt daarom op donderdag 29 juni. Inlichtingen: G.B. Anink, tel.: 023-284877.

2 september: Henley-on-Thames (Eng.)

9 september: Zoetermeer

16 september: Mechelen (B)

16 september: Oxtou (Eng.)

14 oktober: Ede (landelijk)

4 november: Hengelo (O)

19 november: Kerk-Avezaath (zo)

Gebeurtenissen**Maart:** Harderwijk

Jan Balder en Piet Ploegmakers exposeren in de plaatselijke bibliotheek gedurende de gehele maand. Inlichtingen, tel.: 055-551971 en 05476-2451.

17 april: Raalte

Op Tweede Paasdag wordt het negende internationale stoomfestival gehouden, waaraan door MGN-leden kan worden deelgenomen.

Plaats: Manege 'De Hoogeweg', Hoge weg 8, Raalte. Openingstijd: van 10.00 tot 18.00 uur. Opgave voor deelname bij de heer J. Heerdink, tel.: 05720-58036.

Meccano Nieuws 13.2

Het volgende nummer zal omstreeks midden juni verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 mei.

Deelnemers krijgen een vergoeding van f 25,- per persoon en een gratis lunch. Inlichtingen: R. Mikkers, tel.: 074-774327.

25 t/m 27 mei: Almere

Stoomfestival met deelname van MGN-leden. Veel ruimte én volledige onkostenvergoeding voor de deelnemers. Geeft u hiervoor tijdig op bij Han Schouwenaar, tel.: 036-5315849.

29 september t/m 1 oktober: Genk (B)

Tentoonstelling "Euromodelbouw '95". Belgische en Nederlandse MGN-leden kunnen hieraan deelnemen. Inlichtingen: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

Medio oktober: Soesterberg

Expositie in het Militair Luchtvaart Museum gedurende twee weken (tijdens de herfstvacantie), met deelname van MGN-leden. Inlichtingen: Ab Ritsema, tel.: 035-211965.

Regionaal Nieuws**20 november 1994:****Kerk-Avezaath**

Meteen bij binnenkomst stond daar (van *Harrie Kroon*) een imponerend model van een Harley Davidson motorfiets. Daarnaast stond de heer *Barnhoorn* uit Tiel met een soepel draaiende en mooie balansstoommachine, en verder *Maurits Sijnja* met zijn onder stoom staande touringcar (zie verslag Ede).

Sjaak van de Ruit had een 'brok' hijskraan meegenomen om te laten zien hoe hij het toppen van de bij dit model behorende kraanarm had nagebouwd door middel van een aandrijving van tandstroken die het geheel via een contragewicht in bedwang moet houden.

Verderop werd heel wat tafelruimte ingenomen door (ons aanstomend talent, tataaaa!!!) *Howard Sie* met een mooie bulldozer op een dieplader met zestien (!) meesturende wielen en een model van één van de eerste op vier wielen aangedreven tractoren (Ford). Compleet met zes versnellingen, hoge/lage 'giering' en een aftakas voor de aandrijving van de aangekoppelde hooischudder, die vanuit de tractor in hoogte verstelbaar is. De aandrijving van de voorwielen vindt plaats vanuit de achteras met twee ter weerszijden en buiten de romp gemonteerde aandrijfassen naar de voorwielen. Een nogal bonkige maar voor die tijd heel geavanceerde constructie en mooi nagebouwd. Daarnaast stond de heer *Bloemendaal* met zijn zeer goed gelijkende model van een stoomwals. Opvallend daarbij vond ik het mooie snorrende geluid van de 'stoommachine'.

In de botsautotent van de familie *Derk-sen* uit Winterswijk vonden de hele dag (zonder storingsen) de meest afschrikwekkende aanrijdingen plaats, en die dartelende botsauto's leken soms net een nest jonge hondjes. Maurits Sijnja geeft bijzonderheden in zijn verslag van Ede.

Ook de heer *Van Tuinen* uit Brummen was aanwezig met een mooi model van een stoommachine. Ik heb er even bij staan snuffelen maar deze keer miste ik eigenlijk de 'echte' stoomgeur die ik in april in Ede bij dit model zo opvallend vond. Dat heb ik later thuis maar even ingehaald want ik heb van hem onlangs een proeflapje gekregen waarin deze geur is verwerkt. Dus als ik weer even 'in hogere stoomsferen' wil komen, spoed ik me naar de badkamer waar dit lapje een prominente plaats heeft gekregen naast de after-shave. Het middenveld werd bezet door *Ab Ritsema* met o.m. zijn draaiende *Panhard & Levassor* automobiel en een Meccanograaf die lustig stond te 'spiralisieren'.

Daarnaast stond *Bas de Beer* met zijn synchroon klok (zie verslag Ede), een kaartenschudapparaat (bouwbeschrijving in MN 9.4), en een constructie die er op het eerste gezicht uitzag als een soort transportbandje maar uiteindelijk een 'dubbelelrollenscheidingsmachiëntje' bleek te zijn. (Dát is wat je noemt een mond vol tekst). Dit apparaat had hij ontwikkeld om de tere vingertjes te sparen van de dames op zijn kantoor die, op last van een zuinige accountant, regelmatig foutzendingen dubbele, dus in elkaar gerolde, telrollen (maar waarbij het tussenliggende carbon echter was vergeten) moesten splitsen in twee gewone telrollen. Tja, kom daar tegenwoordig nog maar eens om met zulke zuinigheid, ze lachen je toch vierkant uit! Maar het is wel een geinig machientje waarvan je doel en functie nooit zonder die explicatie had kunnen achterhalen.

Laat ik vooral niet vergeten om onze *voorzitter* hier even op te voeren (ja, je moet wát over hebben voor je carrière als secretaris) die samen met echtgenote *Ans* weer zorgde voor de leestafel en bestelservice van het Documentatie Centrum. EN: zijn twee oersterke doch simpele overbrengingen die door een relatief klein 'flut'motortje worden aangedreven (zo goed, Gerard?).

Verder was er veel aanloop vanuit het ganse land en de hele dag was er sprake van een plezierige en geanimeerde stemming.

Kortom een geslaagde dag.

Kees Trommel

Kees Trommel schrijft.....

De Hoekbalk

Wat het gezin is voor de maatschappij (althans volgens sommigen), is onderdeel nr. 8 voor Meccano. Een 'pikante' stelling, ik weet't, maar een van de meest bekende en gebruikte onderdelen binnen het Meccano systeem is immers de hoekbalk? Een steun en toeverlaat voor vele bouwers en in alle modellen een onmisbare voorziening om die broodnodige stevigheid te verkrijgen. Het bovenstaande drong zich aan mij op toen ik mij met een glaasje en een muziekje van de Rolling Stones comfortabel voor mijn peeceetje had geïnstalleerd om weer enige ontboezemingen te noteren.

Met dit begin wilde ik de schijnwerper richten op een andere 'hoekbalk' van het Meccano gebeuren, namelijk het Meccano Gilde Nederland, en het bestuur en zijn medewerkers in het bijzonder. 'Zo, je kan wel merken dattie nu zelf ook in het bestuur zit', zullen mijn Meccano vriendjes wel zeggen. Inderdaad ja, en nog wél bedankt voor het in mij gestelde vertrouwen.

Nu wil ik niet beweren dat het MGN onmisbaar is want ik denk dat er alom in den lande heel wat Meccano bouwers zijn die nog nooit van het MGN hebben gehoord en desondanks allemachtig veel plezier aan dat geschroef belevan. Ergo, zonder het MGN kan het blijkbaar ook.

Maar u en ik, wij zijn in ieder geval zo verstandig geweest om lid te worden van dit edele Gilde, en wij belevan daarvoor nóg meer plezier aan onze hobby

Wellicht heeft een aantal uwer zich wel eens gerealiseerd dat het MGN inmiddels goed is voor zo'n 630 leden. Misschien ook heeft u zich daarbij wel eens afgevraagd hoe die lui van het bestuur het toch lappen om die grote club te runnen.

Antwoord: met veel enthousiasme, met veel inspanning en met opoffering van onnoembaar veel vrije tijd. 'Ja', zegt iedereen dan meteen, 'dat wéét je als je in een bestuur gaat zitten, dan had je dat maar niet moeten doen.' Inderdaad ja, maar als iedereen daar zo over zou denken dan bleef er natuurlijk weinig over van het MGN.

Gelukkig zijn er altijd nog wel een paar van die zonderlingen te vinden die bereid zijn om zich op de een of andere wijze voor het Gilde in te spannen.

Wat denkt u van de redactieleden die elk kwartaal tegen een deadline aan zitten te hikken om te zorgen voor een

goed verzorgd blad met leerzame en interessante artikelen.

En van de klus om elk kwartaal zo'n zeventienhonderd van die MN-exemplaren in onwillige enveloppen te stoppen; om dan nog maar te zwijgen van eventuele inlegvellen. En bovendien moet die hele partij dan nog eens naar het postkantoor worden getransporteerd.

Wat te denken van de beheerders van het Documentatie Centrum die thuis de binnengekomen documenten administreren, bestellingen voor fotokopieën afhandelen en vervolgens hun boeken, tijdschriften, bouw instructies, enzovoorts, naar de bijeenkomsten meezeulen om ons in staat te stellen die aan de leestafel in te kijken of (tegen kostprijs) aan te schaffen.

Verder wil ik even wijzen op de harde kern van trouwe leden die altijd op bijeenkomsten te vinden is en op hen die altijd bereid zijn om hun tijd beschikbaar te stellen voor deelname aan onze regionale bijeenkomsten en aan tentoonstellingen en andere manifestaties, of voor het organiseren van deze evenementen. En zo wordt er achter de schermen veel werk verricht om u, gewaardeerde leden, te voorzien van uw dosis vitamine-M.

Hebt u ook wel eens van die verloren mijmeruurtjes? Nou ik wel, sterker nog, op dit moment heb ik er zo een.

En ik bedenken dat het toch eigenlijk wel jammer is dat in zo'n grote club als het MGN zo betrekkelijk weinig leden iets laten blijken van hun interesse, en dat er nóg minder te porren zijn voor bestuursfuncties of anderszins

Het overgrote deel betaalt zijn contributie en leest (hoop ik) het Meccano Nieuws. En dan? De bezige bouwers onder hen verdwijnen vervolgens in het Meccano kamertje of knutselhoekje om daar in volstrekte anonimiteit te gaan zitten sleutelen aan constructies die ongetwijfeld ook voor andere leden interessant zouden zijn.

U wilt mij toch niet wijsmaken dat u al die moeite zit te doen om iets volslagen oninteressants in elkaar te schroeven? Nou dan!

Natuurlijk mag iedereen zeggen: 'Ik betaal mijn contributie en verder bekijken jullie het maar'. Natuurlijk hebt u het (ook wel eens) druk met andere dringende bezigheden.

Maar één van de redenen om lid te worden van het MGN is nu juist die stroom van constante uitwisseling van informatie, die wisselwerking tussen wel-weters en nog-niet-weters, welke laatsten vaak weer iets weten wat de wel-weters nog niet weten, zodat wel-weters dus eigenlijk ook nog-niet-weters zijn, en nog-niet-weters dus eigen-

lijk ook weer wel-weters, dus...juist ja. Vragen zoals: waar koop ik die goedkope motortjes, wie weet hoe ik dit draailager moet bouwen, hoe meng ik de juiste kleur Meccano verf, wie heeft er informatie over dit speciale onderwerp (al eens gevraagd bij ons Documentatie Centrum?), van wie is dat mooie ontwerp voor die motortoerenregelaar ook al weer, wie kan mijn model mooi fotograferen, waar zijn die onderdelen of replica's te koop. Allemaal - en nog veel meer - vragen die voor leden van belang kunnen zijn.

Antwoorden vindt u het snelst door regelmatig uw neus (plus een model graag) te laten zien op onze bijeenkomsten waar altijd wel iemand rondloopt die zelf het antwoord weet of anders wel iemand kent die het weet.

Wat is er nu mooier dan te converseren met 'soortgenoten'? En u hoeft echt niet alleen over Meccano te praten (als jeblíéft zeg!). Vaak genoeg raak ik betrokken bij gesprekken die niks met Meccano te maken hebben, en ook dát hoort bij ons Gilde: sociale contacten! Wie weet, vindt u tijdens een gezellig kletspraatje die bridgepartner wel waar u al lang naar op zoek bent, of iemand die óók treintjes of postzegels of wat dan ook, verzamelt. Want er loopt écht 'van alles' rond op die bijeenkomsten.

Zo mijn mijmeruurtje is weer over, muziekje van de Rolling Stones ook, glaasje leeg. Leuke gedachtenspelning trouwens, Meccano en Rolling Stones, beide niet meer zo piep en toch nog zo sprankelend en springlevend.

Wat ik maar zeggen wil: beste medeleden, voor uw goede geld (contributie) kunt u veel meer terugontvangen dan alleen het Meccano Nieuws, namelijk door op bijeenkomsten te komen die ook voor u worden georganiseerd, door zelf een model mee te brengen, door kennis te maken met MGN-ers, door niet te schromen met uw Meccano problemen op de proppen te komen.

En bovendien, beste medeleden, kunt u uw steentje bijdragen aan het 'groeien en bloeien' van het Meccano Gilde Nederland door u te voegen bij het kleine aantal actievelingen dat nu met pijn en moeite de kar trekt, dus door **De Hoekbalk** te versterken!

Het nieuwe jaar is inmiddels al een eind op streek, maar voor goede voornemens is het nooit te laat. Dus: tot ziens in Ede op 1 april. Doen hoor!

Berichten uit het Noorden

Van de heer J.W. Bordewijk ontvingen wij een kranteknipstel uit 'De Groninger Gezinsbode' van 4 januari j.l. 'Oudere Groningers beginnen met Meccano bouwdozen aan tweede jeugd' staat erboven, gevolgd door, vet gedrukt: 'Opa's en kleinzonen knutselen samen met hartstocht dankzij Meccano Gilde'. Plus een groot formaat foto van een zestal van deze 'ouwetjes'. Tja, zulke koppen komen hard aan, temeer omdat ze in sommige gevallen ook wáár zijn. Maar bij velen van ons moet die 'tweede jeugd' dan al in het tiende levensjaar of daaromtrent zijn begonnen!

In het artikel staat een interview met de heer J. Kroon, MGN-lid van het eerste uur en een van de actiefsten van de omstreeks vijftig leden die in het Noorden wonen.

Het verhaal van Kroon's Meccano leven zullen velen van ons herkennen: 'Ik had er als jongetje natuurlijk al wel mee gespeeld en was er ook toen al door gefascineerd. Maar op een gegeven moment stopt zoiets, je wordt ouder'. Toen hij zelf kinderen had, herontdekte hij het en kocht een doos voor zijn zoon. 'Maar helaas, hij vond er niks aan en daar bleef vader zitten met een dure Meccano doos'. En daarom is Kroon er zelf maar wat mee gaan doen, en zo groeide het uit tot zijn grootste hobby! Tegenwoordig beleeft deze gerijpte Meccano bouwer prettige uurtjes, niet alleen met zélf bouwen en het op orde houden van zijn Meccano verzameling, maar ook met zijn kleinzoon, die hij met kennelijk succes warm tracht te maken voor de hobby: 'Opa, zullen we bouwen?'.

Eens per week, op donderdagavond, komen Kroon en een aantal anderen, die samen de actieve kern van de noordelijke groep vormen, bijeen achterin

de winkel van Asbran aan de Turfsingel. En wat doen ze daar? Ze zeggen zelf: 'Praten over problemen met te verkrijgen onderdelen, hoe je het beste iets kunt bouwen, en natuurlijk gewoon even bijpraten: dat zijn de vaste onderdelen van onze wekelijkse bijeenkomsten.' En kernachtig schrijft het blad: 'Allemaal zijn het fanatieke bouwers die het over één ding eens zijn: het is iets dat van binnenuit komt, het zit in je of niet. Een tussenweg lijkt niet mogelijk.'

De externe activiteiten worden ook vermeld, de voorbereiding van tentoonstellingen die worden gehouden, zoals de stand op de stoombeurs in Leek en op de jaarbeurs in de Martinihal (zie MN 12.4). Ook in oktober staat een tentoonstelling gepland, maar daarover volgt nog nader bericht. Het artikel gaat verder met iets over ontstaan en ontwikkeling van Meccano, en besluit met de eerder geciteerde vraag van de kleinzoon.

De heer Bordewijk, die als secretaris van het gezelschap fungeert, schreef in zijn begeleidend briefje dat, naar aanleiding van dit artikel, door Radiogroep

Groningen die in een aantal ziekenhuizen de dagelijkse programma's verzorgt, een interview is uit gezonden met de heer Ton Dagelet, een ander kernlid, die ondermeer de jaarlijkse bijeenkomst in Leek organiseert.

Wij zijn blij dat de MGN-ers in 'Stad en Ommelanden' laten zien hoe zij Meccano en ons Gilde bij het publiek bekend maken en hoe ze zich in hun betrekkelijk verafgelegen regio onderling gezellig en constructief met deze hobby bezighouden.

Een voorbeeld voor anderen?

J.F.J. Willems

Evenementen

Oktober 1994: Consumentenbeurs Wezep

Door bemiddeling van *Sjaak van de Ruit* heeft een zestal MGN leden met een kleine twintig modellen de Consumentenbeurs in de Kamphal te Wezep opgeluisterd. Deze beurs, georganiseerd door de lokale buurtvereniging Wijk U, vond plaats op 27 t/m 29 oktober 1994. De exposerende leden waren: *Lammert van het Goor*, *Arie Roozeboom*, *Sjaak van de Ruit*, *Hans Klarenbeek* en ikzelf. Importeur Pyro had voor een bijdrage gezorgd in de vorm van diverse dozen, modellen en aankledingsmateriaal voor de stand.

De organisatie was goed: op ons verzoek had men zelfs speciaal een aantal loodzware glasplaten aangeschaft waaronder we al het foldermateriaal veilig konden uitstellen. De belangstelling (voor onze stand) viel niet tegen en verliep in vlagen. Zaterdagavond werd door de organisatie de vierduizendste bezoeker verwelkomd. We zijn uitgenodigd om over twee jaar weer te komen.

Kees Trommel

Correcties - MN 12.4

Bladz. 62, Onderdelenlijst.
4 st. nr. 69 moet zijn 4 st. nr. 69a
1 st. nr. 81a moet zijn 2 st. nr. 81a.

Bladz. 64, fig. 1. 3,5 : 1 moet zijn 1,5 : 1.

Wij verontschuldigen ons bij auteurs en lezers.



Op de donderdagse bijeenkomst, v.l.n.r.: de heren Piersma, Kroon, Sloots, Mulder, Dagelet en de eigenaar van de firma Asbran, de heer P. van Hoffen.
(Foto: efg-foto, Groningen)

Landelijke Najaarsbijeenkomst

Geslaagd evenement te Ede

Op 15 oktober j.l. vond in het NIMAC Zalencentrum te Ede de Landelijke Najaarsbijeenkomst plaats. Een schot in de roos, deze nieuwe locatie! Veel zaalruimte, annex een apart groot restaurant, alles op de begane grond en een riant parkeerterrein. Een hele menigte leden, belangstellenden, exposanten en verkopers - naar schatting ongeveer tweehonderd personen - kwamen met familie en bekenden naar Ede. Ditmaal niet alleen uit heel Nederland - van Friesland tot Maastricht, van Rotterdam tot Winterswijk - maar ook uit België en Duitsland. Jammer dat de noorder- en oosterlingen daarvoor in de ochtend een zware mist moesten trotseren. Hopelijk is dat de volgende keer beter.

In de entree stond het reusachtige model van een Centaur locomotief uit 1842 opgesteld, dat *G.B. Anink* op een kwart van de ware grootte bouwde. Daarvoor werd liefst 50 kg Meccano - in hoofdzaak blue-gold - verwerkt. De grote schaal maakte een mooie en uitvoerige detaillering mogelijk. We noemen bijvoorbeeld de realistisch afgeveerde wielassen (Zie de foto op de voorpagina van MN 12.2). Daarbij had onze voorzitter een stuk Meccano spoorbaan met een dubbele wissel opgesteld. Een Meccano Sik-locomotor, daarop manoeuvrerend, demonstreerde de deugdelijkheid van deze baan met 32 mm spoorwijdte.

Voor het Documentatiecentrum kreeg *Ans Anink* met enige tafels, zwaar beladen met documentatie en reproducties, enz. ook een plaatsje in de hal.

In het halfduister, tussen hal en restaurant, stond de heer *Mikkers* met zijn handel. De eigenlijke expositiezaal werd gedomineerd door de overige verkopers, een categorie leden die steeds groter wordt. Naast de oude bekende gezichten, ook vele nieuwe! Rondom het handelscentrum vonden de bouwers met hun Meccano modellen nog enige ruimte.

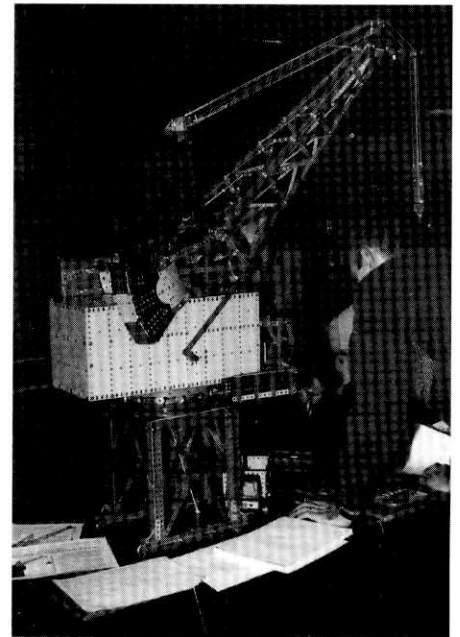
De Limburgse leden zijn zonder uitzondering zeer produktief. Naar elke bijeenkomst komen zij met één of meer nieuwe modellen. Zo ook *W.B. van der Avoort* met de oscillerende stoommachine (uit *Construction Quarterly*) en een verticale twee-cilinder stoommachine, uitgevoerd in Tecc. De combinatie met enige Meccano onderdelen - bijvoorbeeld excentrieken voor de schuifbeweging - leverde daarom moeilijkheden op, die gelukkig konden worden opgelost.

B. de Beer was er met zijn synchroonklok met centrale secondenwijzer (Foto MN 12-1, pag. 7). Het probleem met drie wijzers werd opgelost met behulp van o.a. een holle as met de buitendiameter van een Meccano as, waarin de as van de secondenwijzer vrij kan draaien. De rotor is opgebouwd uit een wielschijf

met acht gaten, waaraan vier hoeksteunen die vier magneten dragen, zijn bevestigd. De zelfgemaakte wisselstroomspoelen (12 Volt) hebben kernen van zelfgevijld trafoblik. Samenvattend: een bescheiden model, veel moeilijker te maken dan men op het eerste gezicht zou vermoeden.

De heer *H. van den Berg* uit Voorschoten toonde ons een automatische versnellingsbak, een fraai stuk Meccano techniek, dat in MN 12.4 werd beschreven. Als tweede model maakte hij de 'Spin' (of Octopus?), een kermisattractie voor mensen die niet zeeziek te krijgen zijn. Het achtpotige monster met de venijnig glurende oogjes laat de 'slachtoffers' op hun zeteltjes - vier per poot - plaatsnemen. Dan begint het wrede dier rond te draaien, daarbij afwisselend de poten omhoog en weer omlaag bewegend. Tot overmaat van ramp worden de prooien ook nog eens om hun eigen as gedraaid. De poten worden op en neer bewogen door een 'waggelschijf' en de personengondels worden rondgedraaid met behulp van één snoer, dat zig-zag langs de poten over riemschijven loopt.

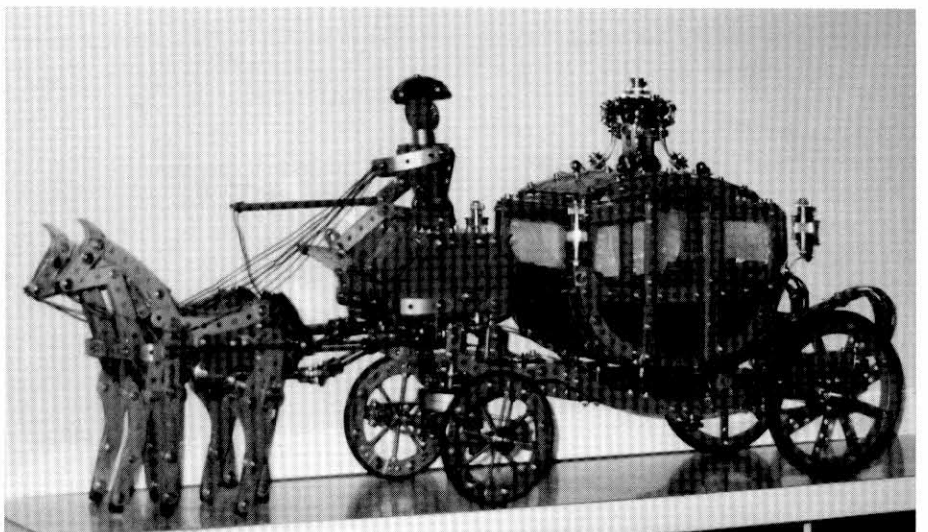
Zonder bouwbeschrijving maakte de heer *H. Bloemendaal*, naar een oude prent van een bestaande machine, zijn stoomwals. De walswielen werden be-



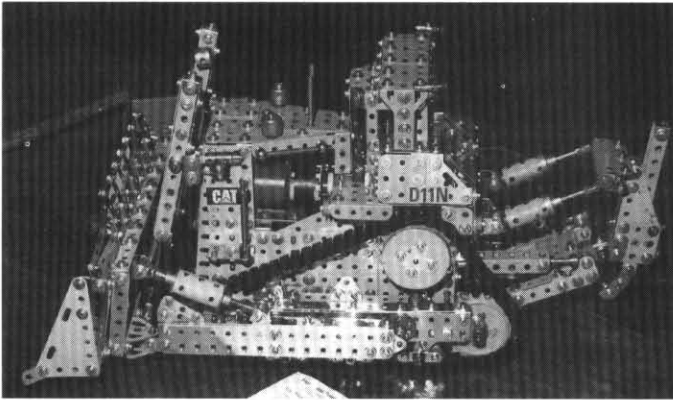
Grijperkraan van G. Vanhove.

kleed met aan elkaar gesoldeerde platen van blik, waardoor zij er zeer realistisch uitzagen.

Veel belangstelling van jong en oud hadden de botsautootjes van *W.H. Derksen*. Als bij de echte kermisattractie, hadden deze voertuigjes het maar druk met elkaar aan te rijden of met te stoten tegen de rand van het rijveld. Het bijzondere van deze wagentjes was echter dat zij zichzelf 'uit de knoop' hielpen, door bij de botsing de voorwielen 90° te verstellen, waarna weer verder kon worden gereden. Als in 'het echt' haalden verende stroomafnemers de voor de motoren benodigde elektriciteit uit het 'plafond'. De aluminium vloer zorgde voor de afvoer. Bij het ontwerpen baseerde de bouwer zich op een idee van *H. Kroon*. De heer *Derksen* gaat het geheel nog vergroten en van verlichting en start-stop signaal voorzien. Wij zijn benieuwd naar het eindresultaat.



Van der Kleij's Gouden Koets.



Caterpillar Bulldozer van Howard Sie.

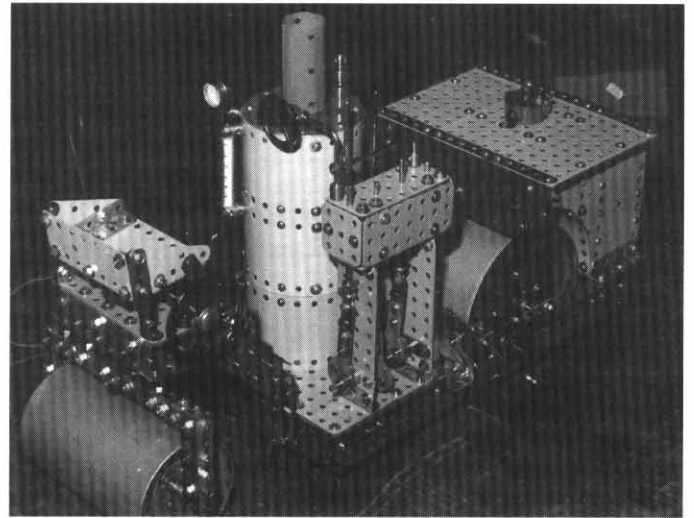
Veel moeite heeft *A.B.M. Elshof* zich getroost om aan de hand van een paar foto's van Mike Hooper (een Engels Meccano fenomeen) zijn creatie 'Twee trams op één achtbaan' (Zie foto MN 10.3, pag. 46) voor elkaar te krijgen. Continu rijden de trams hun traject zonder elkaar te hinderen. Een technisch hoogstandje! Men denke alleen maar aan de constructie van de rails en het kruispunt, de bovenleiding en dan het anti-botsprobleem....!

Een heel ongewoon onderwerp voerde *J. Giesen* ditmaal ten tonele met zijn model van een 'Seatrac' lanceerinstallatie (met boot) voor reddingboten. De installatie bestaat uit een tractor op rupsbanden en een U-vormig bootdek. Vanzelfsprekend heeft het tractormodel een motor, is bestuurbaar en is o.m. van signaallichten voorzien.

Het model wordt gecombineerd met een levensecht gedetailleerd model van een reddingboot van de zogenaamde 'Valentijn-klasse'. Deze reddingboot heeft een 'hydrojet'-inrichting voor de voortstuwing en voor de besturing. Luchtdichte compartimenten zorgen ervoor dat de boot niet kan omslaan en onzinkbaar is.

Op vele plaatsen langs onze Noordzeekust staan deze lanceerinstallaties gereed om hun werk (hopelijk niet al te vaak) stante pede te kunnen verrichten. Het romantische beeld dat waarschijnlijk velen met mij tot heden hadden: een ploeg oersterke paarden die een kar met de reddingboot en de stoere bemanning over het strand en in de branding trokken, dat bestaat niet meer. Het mag zeker een wonder heten dat de Stichting Koninklijke Redding Maatschappij het omvangrijke reddingsbedrijf - en nu dus ook deze modernisering - uit particuliere donaties kan bekostigen, zonder overheidssteun!

De heer *Kitzen* (Limburger) bouwde ditmaal een model van een zogenaamde scharenslijp. De opa's onder ons herinneren zich deze merkwaardige voertuigen - met een met de voet aangedreven



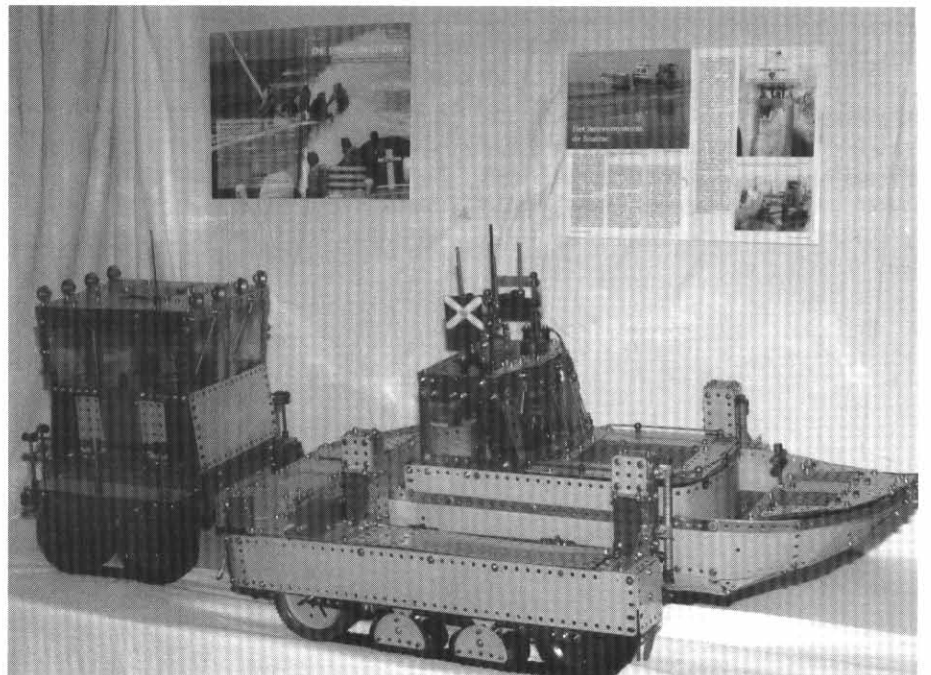
Stoomwals van Bloemendaal.

slijpinrichting erop - ongetwijfeld nog wel. Na gedane arbeid duwde de 'slijp' zijn kar - vaak geassisteerd door een trekhond - naar de volgende klant. Kitzen maakte er een natuurgetrouw en veelkleurig geheel van. Hij gaat er nog verlichting in maken. Misschien komt er dan ook die prachtige vonkenregen van de slijpschijf af! Als dat zou kunnen....!

J.C.A. Klarenbeek bouwde enige aantrekkelijke modellen - eigen ontwerpen - uit de onderdelen van Meccanodoos nr. 6 (1991). Gezien de beperkingen, opgelegd door het aantal beschikbare onderdelen, mag het een wonder heten dat de kiepwagen, de trekker met aanhangwagen, de kraanwagen en de brandweer-ladderwagen zo goed geproportioneerd en behoorlijk gedetailleerd konden worden. De volledige bouwbeschrijvingen van de eerste drie vindt men in MN 11.2, 11.4 en 12.3 en in Construction Quarterly nr. 23.

W.D. van der Kleij vertederde alle bezoekers met zijn Gouden Koets. De gebruikte blue-gold Meccano was wel bij uitstek voor dit doel geschikt. Een motor, onder de bok verscholen, dreef niet de wielen aan, maar zorgde ervoor dat de parmantig stappende paarden werkelijk de koets, via een listig mechanisme, voorttrokken. De paarden, de koetsier, het afgeveerde onderstel, de wielen, de kroon en de overige decoraties, alles was bewonderenswaardig van vorm en detail. En wie, behalve de heer Van der Kleij, komt op het idee om de uitgevlakte huls (gold!) van de ketel (nr. 162) als dak te gebruiken?

Een drukte van belang was het in de fabriekshal van de heer *P. Kok*. Er werd machinaal gezaagd, geslepen en geponst. Dat het geen moderne werkplaats betrof, bleek uit de gemeenschappelijke aandrijving van de machi-



'Seatrac' lanceerinstallatie van J. Giesen.

nes met 'riemen' vanaf één hooggesitueerde as, op haar beurt door een Märklin elektromotor aangedreven; dat had eigenlijk een stoommachine moeten zijn. Overigens een aardig en instructief stuk historie.

B.N. Krom had zijn Shay-locomotief (zie zijn eigen toelichting in MN 10.2) meegenomen; een grandioos werkstuk, minutieus gedetailleerd, op schaal 1 : 18,3, 110 cm lang. De heer Krom vertelde mij plannen te hebben om weer een ander, van het normale afwijkend, locomotief-model te bouwen; nu niet met een doorgaande cardanas aan de zijkant, maar in het midden. Zet u maar vast schrap voor dat toekomstige werkstuk. Ook zijn uitgebreide gemotoriseerde tweewielervloot was er weer; nu uitgebreid met motorfiets met zijspan, een model (SM 3) uit 1928 dat er nog steeds zijn mag. Het is geheel uit stroken gemaakt en dus éénkleurig groen, grijsblauw of verzinkt, naar keuze! De eigen versie van een Harley Davidson van deze bouwer blijft verbazingwekkend. Ondanks de geringe afmetingen heeft dit model dezelfde koninklijke allure als de echte 'Rolls-Royce' onder de motorfietsen. Je hóórt als het ware het unieke, beschaafd gedempte, ritmische basgeluid van de motor!

Al heeft men de instructies van SM 19a tot zijn beschikking, het blijkt toch niet eenvoudig, aldus de heer *P. Leemans*, om deze stoomschop goed afgesteld en aan het werk te krijgen. Stelt u zich gerust, het model werkt perfect, aangedreven door een echte stoommachine. De bouwer had water, spiritus en olie meegenomen om dat te bewijzen. De perfecte replica van de Meccano machine met verticale ketel, uit 1929, werd geheel door hemzelf gemaakt (zie foto MN 10.4). Het Meccano autochassis van Leemans (SM 1) bevatte een originele E-20 elektromotor. Met de bescheidenheid hem eigen, vertelde de bouwer dat alle benodigde tandwielen door hem waren gemaakt. Daarvoor gebruikte hij

zijn tandwielfreesbank, door hem in Meccano gebouwd; een model op schaal 1 : 6 van de Zwitserse 'Schaubling 13' freesbank. Niet alleen gewone, maar ook kegeltandwielen maakt hij met dit instrument. Grote problemen waren het absoluut stijf maken van het frame en de spelingloze rechtgeleidingen in drie richtingen (foto MN 10.2). Als vierde werkstuk toonde de heer Leemans ons een goed lopende schoorsteenmantelklok, aangedreven door een veermotor. Het model was gebouwd volgens instructies uit een handleiding van doos 6 uit 1935.

De heer *C. Luske* raakt steeds meer verslinderd aan Tecc. Een belangrijke drijfveer is daarbij voor hem de financiële kant. Hij liet ons nu een geheel in Tecc vertaalde blokzetkraan (SM 4) zien, waarbij toch nog enige Meccano onderdelen nodig bleken te zijn. Vanwege de kleine afmetingen van het materiaal van Tecc werd deze kraan ook kleiner dan de oorspronkelijke collega van Meccano. Negen motoren verzorgden de nodige bewegingen. Natuurlijk werd het model tegelijkertijd ontdaan van alle technische fouten van 'grote broer'. De naam Luske staat immers altijd borg voor onberispelijk werkende techniek!

Meesterbouwer *T. Rednall*, bouwer van de bekende supertekenmachine, verbaasde nu jong en oud met zijn Hanoi-robot. Bij boeddhistische kloosterrituelen wordt een merkwaardig toestel gebruikt. Op een plateau met drie stokken wordt op één daarvan een, van een middengat voorziene, stapel schijven geplaatst van verschillende diameter, van groot (onder) tot klein (boven). Deze stapel moet worden verplaatst naar een andere stok, in dezelfde volgorde van groot naar klein. De schijven worden één voor één verplaatst; de derde stok mag daarbij tijdelijk gebruikt worden. Nergens mag echter een grotere schijf op een kleinere komen. Al met al geen sinecure. Zonder aarzelingen deed de robot, een meesterlijk precisie-instru-

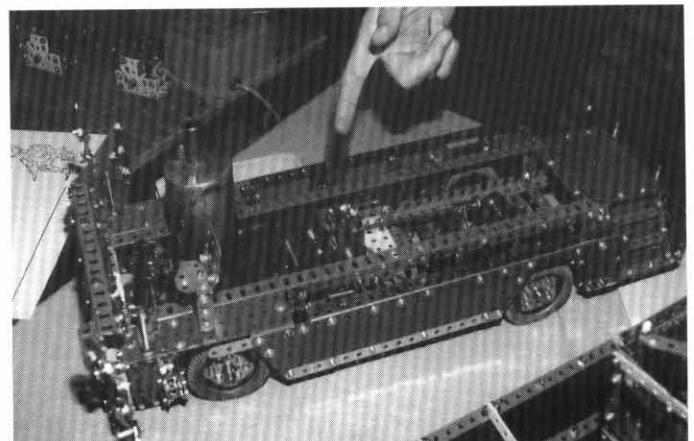
ment en computergestuurd, foutloos de nodige zetten. De computer werd door de op dat gebied deskundige broer van de bouwer geprogrammeerd. Als tweede werkstuk bracht de heer Rednall een heftruck mee, nauwkeurig op schaal naar het werkelijke voorbeeld gebouwd. Vanwege de vrij grote afmetingen zaten er speciale niet-Meccano banden om de vier wielen. Bijzonder was wel dat de gestuurde wielen keren 'op de plaats' mogelijk maakten.

A.A. Ritsema toonde zijn versie van de Meccanograph (SM 13). Het voorbeeld werd op vele plaatsen verbeterd en gewijzigd. De machine maakte spelingvrij en dus schokvrij, door een motor aangedreven, een grote verscheidenheid aan onberispelijke en fantastische tekeningen. Ritsema's staande klok met uur- en slagwerk is volmaakt, geeft precies de tijd aan en slaat het correcte aantal uren. Het automatisch opwindwerk zorgt voor een onbeperkte looptijd. Feilloos reed zijn bergbaan-tandradlocomotief op een lange helling op en neer. De machine deed haar werk met behulp van een tandrad, aangrijpend in de vernuftig geconstrueerde tandheugel tussen de rails. Slim was ook de onzichtbare stroomtoevoer voor de elektromotor gemaakt. De locomotief stelde overigens een historische Zwitserse stoomloc voor.

De heer *H.A. Schuur* was er deze keer met een model van een Amerikaanse windmotor, een windkrachtinstallatie die nog veel, o.a. in Friesland, wordt gebruikt voor polderbemaling. In de hoge staalconstructie brengen een verticale as, de zogenaamde 'koningsas', en conische tandwielen de draaiing van het windschoepenrad over op de waterpomp. Een lange 'staart' met windvaan stelt het schoepenrad automatisch steeds in de juiste windrichting. Van het, meer dan één meter hoge, imposante model draaide niet alleen het schoepenrad om zijn as, maar het werd ook steeds in de windrichting vermeld.



De stoombus van de heer Sijnja.



De stoombus nu 'topless'.

Howard Sie is een Nederlandse Meccano enthousiast met een Engelse naam, tot voor kort in Engeland woonachtig. Hij werd na zijn verhuizing naar ons land direct lid van het MGN! Zijn Caterpillar Bulldozer demonstreerde dat ook hij tot de goede bouwers behoort. Het naar een bestaand voorbeeld gebouwde model was goed geproportioneerd en werkte voortreffelijk. De zogenaamde hydraulische cilinders voor het bewegen van het 'dozerblad' laten het werk over aan vernuftig gecamoufleerde kabels. De wielen zijn onafhankelijk geveerd. Een elektromotor brengt het model tot leven.

Van de stoombus SFCN-94 van *M.P.D. Sijnja* is het dak geheel te openen. Om de stoommachine van water en brandstof te kunnen voorzien, is de carrosserie eenvoudig van het chassis te nemen en er weer op te zetten. De machine is op een slede uitschuifbaar. De bus heeft een twee-versnellingsbak en een differentieel op de achteras. De hendels voor de versnellingen en de stoommachine zijn 'onder handbereik' van de chauffeur aangebracht. De afgeveerde vooras

is van 'cast' en 'camber' voorzien. Batterijen leveren de stroom voor de voor- en achterlichten.

Voor de heer *G. Vanhove* uit België diende het SM 35, de automatische grijperkraan, als uitgangspunt voor zijn model. Bij deze kraan hangt de grijper aan één kabel en kan door een speciale inrichting op een bepaalde hoogte worden geopend - een constructie die o.a. werd toegepast bij kolenbunkers van gasfabrieken. Uitwendig veranderde de bouwer weinig aan het model. De aandrijving - als bij het SM met één motor voor bewegingen als rijden, draaien van bovenbouw, verstellen van de giek, hissen en vieren van de grijper - werd grondig herzien en verbeterd. Ook het draailager en de grijper werden veranderd. Aan de voorzijde werd een stuurhut - waarin alle bedieningshefbomen - toegevoegd.

Altijd heeft *G. Venema* wat nieuws. Ditmaal konden wij een ouderwetse scheepsstoommachine van hem bewonderen, met balans aan de onderzijde, hoge- en lagedrukcilinder, water- en

oliepompen en reguleator. De gegevens ontleende hij aan een oude gravure. Vele onderdelen, zoals het vliegwiel, conische tandwielen en verzinkt plaatwerk, maakte de bouwer zelf. Om haar iets te laten aandrijven, werd door de machine een draaimolen in gang gezet. De molen - eigen ontwerp - was voorzien van de nodige bewegende paarden en gondels en elektrische verlichting. Een zelfgemaakt koperen ornament bekroonde het dak. De kundige combinatie van de onderdelen, in blauw, geel, goud en verzinkt, verhoogde de aantrekkelijkheid van de twee modellen in niet onbelangrijke mate!

Zoals in het begin van dit relaas reeds is opgemerkt, kwamen velen 'van verre'. Begrijpelijk is dan ook dat menigeen vrij vroeg na het middaguur weer vertrok. Schrijver dezes had daar geen rekening mee gehouden en het is daarom mogelijk dat enkelen hun naam en model in het overzicht missen. Excuses daarvoor! Men is nooit te oud om wat te leren.

M.P.D. Sijnja

Buitenlandse bladen

Zoals uiteengezet in de rubriek 'Van de redactie' volgt hieronder een opsomming van de ontvangen buitenlandse bladen met vermelding van eventuele bouwbeschrijvingen en technische tips. Deze bladen zullen bij bijeenkomsten ter inzage liggen op de leestafel van het Documentatiecentrum.

Constructor Quarterly

Nummer 25 (september 1994). Fowler model BB1 stoomtrekker (voor ploegcombinatie). Daedaleum (Victoriaanse 'filmprojector'). Controlemechaniek voor de besturing van vier bewegingen. Door Meccanoman aangedreven klok. Controlemechaniek met drie nokken. Besturing van rupsvoertuigen. Kenworth W-900 trekker voor doos 6. **Nummer 26** (december 1994). Draaimolen, gedeeltelijk van Junior Meccano. 'Meccano fabriek aan de Binns Road'. Vertragsmechanisme zonder tandwielen of riemschijven. Het produceren van dieselgeluid. Automatische kolenoverslag-installatie. Vorkheftruck.

The International Meccanoman

Nummer 13 (september 1994). Negen tips.

Nummer 14 (januari 1995). 'Arcograph' (hulpmiddel voor het tekenen van cirkelbogen met zeer grote straal). Hangend monorailsysteem (deel 1). IsoMec tekeningen van zeven modelletjes voor beginners. Galopperende ruiter. Tweeëntwintig tips, waarvan zeventien over het combineren van de (plastic) Junior Meccano, model 1994, met metalen Meccano.

The Meccano Newsmag

(North Midlands Meccano Guild)

Nummer 69 (juli 1994). Transportbrug voor doos 6. Automatische kraan.

Nummer 70 (november 1994). Hercules blokzetkraan (Stohtert & Pitt). Kiepauto uit Frankrijk. Ruimtetransportmodule 'Rode Dwerg' van de Jupiter Mijnbouwmaatschappij (TV serie). Speelgoedgyroscoop.

AMS Bulletin (Zwitsers)

Nummer 32/94. Aandrijving voor een blokzetkraan. Pingpong-machine, laatste deel van een twee-delige bouwbeschrijving.

Nummer 33/94. Modelbouwtentoonstelling St. Gallen 1994, twintig fraaie kleurenfoto's van Meccano en Märklin modellen. Principe-beschrijving van twee rondrijdende fietsers die elkaar achtervolgen. Twee modellen van 'Binns Road' uit 1978 n.l. een vorkheftruck en een eenvoudige meccanograaf.

Magazine du CAM (Frans)

Nummer 46 (1994-II). Tafelklokje met uurwerk.

Nummer 47 (1994-III). Tweedekker (vliegtuig) voor doos 10.

Nummer 48 (1994-IV). Grote horizontale stoommachine voor doos 10 plus enkele extra onderdelen. Renault Twingo op schaal 1:24.

KRUIT voor TREINEN - MECCANO - MÄRKLIN METALL

Stadhoudersweg 90A 3039 CJ Rotterdam. Tel/Fax 010-4665590

- * Alle dozen en onderdelen in voorraad
- * Uniek goedkoop postordersysteem
- * Vraag informatie

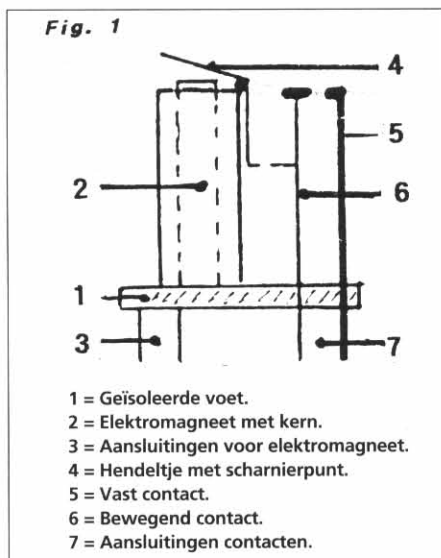
Relais

Eenvoudige uiteenzetting over werking en gebruik (1)

door A.G. Roozeboom

Naar ik heb bemerkt, zijn er binnen de vereniging nogal wat mensen die hun modellen graag door middel van relais willen sturen, maar daar problemen mee hebben. Daarom wil ik hier een eenvoudige uitleg geven over relais en enige toepassingsvoorbeelden geven. De op elektrotechnisch gebied geschoolden onder ons zullen zo nu en dan een oogje dichtknijpen voor wat mijn manier van uitlegen betreft, maar ik denk en hoop dat uitleg door een 'elektro-amateur' misschien beter overkomt bij de geïnteresseerden. Nog één opmerking. Alle schema's zijn getekend in onbelaste toestand, tenzij anders aangegeven.

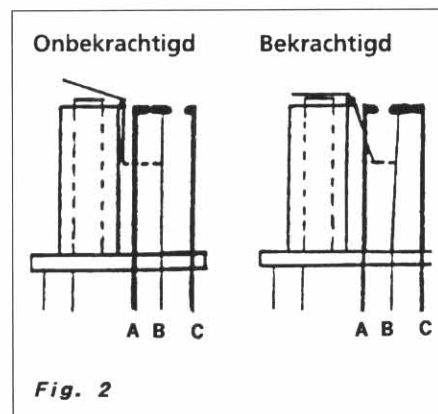
Welnu, een relais is eigenlijk gewoon een schakelaar die aan- of uitgezet kan worden. Alleen wordt deze op afstand bediend. Dit op afstand bedienen gebeurt door een elektromagneet. Wanneer deze stroom krijgt, trekt hij een metalen hendeltje aan. Dat hendeltje is scharnierend bevestigd en drukt tegen een verende strip die voorzien is van een contactpuntje. Daarnaast staat een vaste strip met contactpunt. In de schets (Fig. 1) is een en ander getekend. De contactstrippen zijn geïsoleerd van elkaar bevestigd.



Wanneer nu de elektromagneet stroom krijgt (bekrachtigd wordt), trekt hij het hendeltje aan. Dit drukt de linker verende strip tegen het vaste contact. Hierdoor is een schakeling gemaakt. U ziet hier tevens dat de stroom voor de elektromagneet geen enkele verbinding heeft met de contactstrips. Hieruit volgt dat de spanning voor de elektromagneet een geheel andere kan zijn dan die voor de schakeling. We zullen dit later ook toepassen.

De meeste relais zijn zo uitgevoerd dat het ook mogelijk is een contact te verbreken. Daartoe is een extra contactstrip aangebracht, die bij een onbekrachtigd relais altijd 'gemaakt' staat. Zie de schets (Fig. 2).

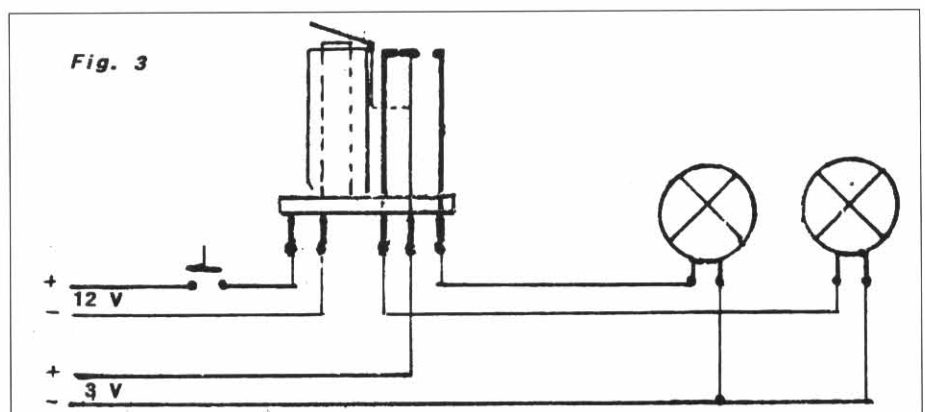
De contacten A en C zijn vaste contacten. Contact B is veerkrachtig en wordt door het hendeltje bediend.



In de linkerschets is de ruststand weergegeven: A en B maken contact. Rechts is de elektromagneet bekrachtigd: B en C maken contact.

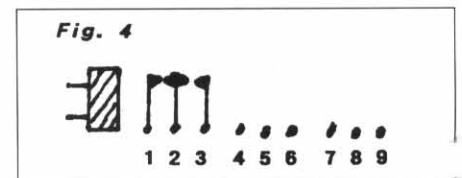
Met een dergelijk relais met één set (van drie) contacten zou men al twee lampen om beurten kunnen laten branden.

Stel, men heeft een relais met een spoel van 12 Volt en twee lampjes van 3 Volt. Sluit dan een 12 Volt voeding, voorzien van een drukknop, aan op de spoel van het relais. Door op de knop te drukken wordt het relais bekrachtigd. Sluit nu twee lampjes volgens bijgaand schema (Fig. 3) aan op een 3 Volt voeding en door nu de knop in te drukken en weer los te laten zullen de lampjes om de beurt branden.



Gelukkig hebben de meeste relais meerdere paren (van drie) contacten, zodat ook veel meer mogelijkheden geschapen worden.

Om niet steeds een volledig relais te hoeven tekenen, heb ik voor mijzelf een vereenvoudigde tekenvorm ontwikkeld (Fig. 4) die mij goed bevalt. Daarbij wordt de elektromagneet voorgesteld door een gearceerd rechthoekje en de contacten door punten, waarbij ik wel altijd de eerste set aangeef. Natuurlijk is elke andere 'eigen manier' van voorstellen ook goed. Aan het einde van dit stuk laat ik zien hoe een relais in elektrotechnische tekeningen wordt voorgesteld.

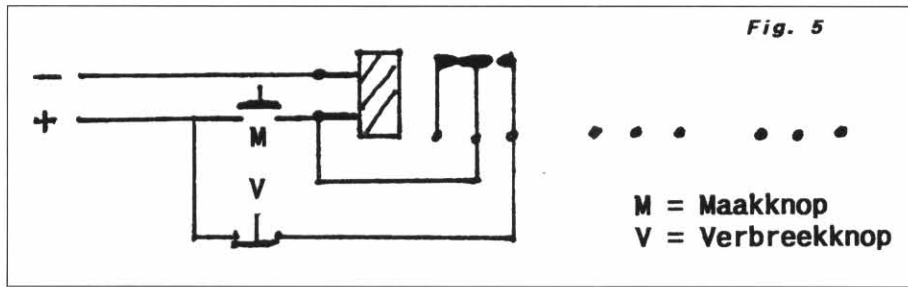


Figuur 4 stelt dus een relais voor met drie sets contacten, genummerd 1-2-3, 4-5-6, 7-8-9. Deze nummering zal ik in de rest van dit artikel zo aanhouden. Nu gaan we enige schakelingen proberen

Automatisch vasthouden van een signaal door een relais

Dit wordt ook wel tiptoets-schakeling genoemd. Hierbij wordt een relais d.m.v. twee drukknoppen zodanig aangesloten, dat het door op de ene knop te drukken bekrachtigd wordt en blijft, terwijl door drukken op de andere knop het relais weer afvalt. Hierbij moet de eerste drukknop een maakfunctie hebben (als van een huisbel) en de tweede een breekfunctie (dus stroom onderbreken). Figuur 5 laat het schema zien.

Drukt men op knop M, dan krijgt de spoel spanning en trekt het relais dus aan. Hierdoor wordt het contact 2-3 gemaakt en daarmee wordt een tweede stroomkring via de (dan gesloten) verbreeknop V gemaakt. Laat men M nu los, dan blijft het relais via deze tweede stroomkring bekrachtigd en houdt dus als het ware zichzelf vast.

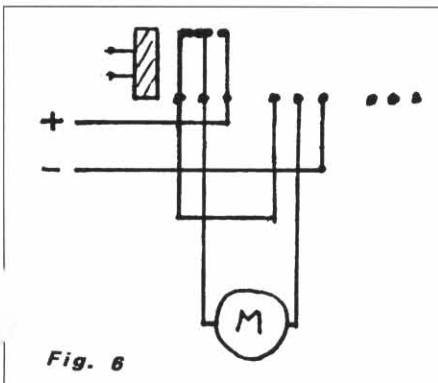


Door nu op knop V te drukken, wordt de stroom onderbroken en valt het relais weer af.

Deze soort schakeling wordt heel veel toegepast, waarbij de knoppen M en V in het model zitten en een beweging kunnen laten ontstaan, laten stoppen, of van richting laten veranderen.

Automatische snelstop van een elektromotor

Wanneer we een motor aansturen d.m.v. een relais, hebben we meestal nog contacten over. Deze kunnen we mooi gebruiken om een snelstop te bewerkstelligen, zodat een beweging ook direct stopt. Door een motor volgens bijgaand schema (Fig. 5) aan te sluiten, wordt de motorwikkeling bij **onbekrachtigd relais** a.h.w. kortgesloten, waardoor de motor abrupt stopt.



Automatisch omkeren van de draairichting met één relais

De aansluitingen voor het relais zijn dezelfde als bij de tiptoets-schakeling en daarom gestippeld. Alleen zijn de schakelaars M en V aan de uiteinden

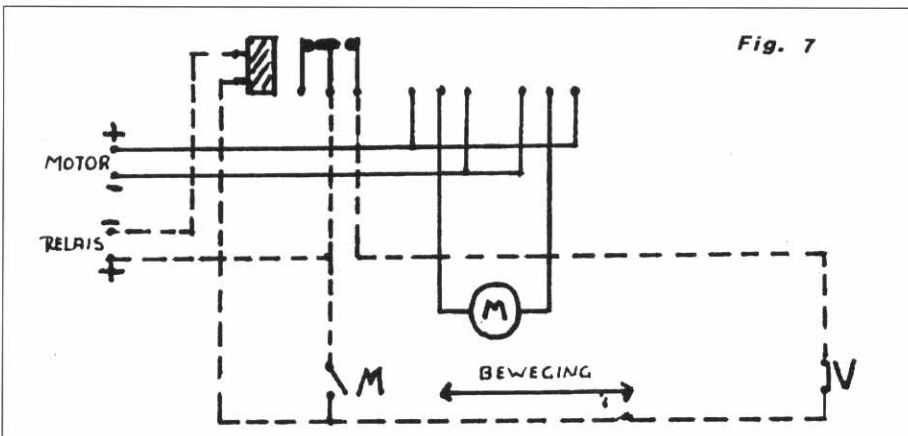
van een beweging geplaatst. Het mooiste is om hiervoor microschakelaars te gebruiken. Nu gaan we ook twee andere contactsets gebruiken door de aansluitingen 5 en 8 te verbinden met de motor. Vervolgens sluiten we de stroombron voor de motor aan volgens schema (Fig. 7).

Bij onbekrachtigd relais loopt nu de plus via de contacten 9 en 8 en de min via 6 en 5 naar de motor. Ergo, de motor loopt andersom.

Wanneer volgens dit schema de stroom ingeschakeld wordt, gaat de motor dus altijd draaien. Alleen moeten we ervoor zorgen dat dit in de goede richting is, en wel in de richting van maakcontact M.

Loopt het model nu hier tegenaan, dan wordt de stroomkring voor de relaispoel gesloten en verandert de motor van draairichting. Dat bij de teruggaande beweging de schakelaar M weer losgelaten wordt, is niet meer van invloed, want de tiptoets-schakeling houdt het relais vast en kan alleen door opengaan van schakelaar V verbroken worden. Wanneer de werkspanningen van motor en relaispoel overeenstemmen, zal men graag één stroombron willen gebruiken. Dat kan heel goed, alleen bestaat in het zojuist besproken schema de kans dat de motor de ene beweging sneller doet dan de andere omdat het relais nu eenmaal ook (een beetje) stroom gebruikt. In veel gevallen zal dat niet hinderen of opvallen.

Is het wèl hinderlijk, dan kan men met twee relais gaan werken, waarbij elk relais één draairichting van de motor bepaalt. Men heeft dan, naast twee relais, ook twee microschakelaars nodig als eindschakelaars. Daarbij wordt ge-

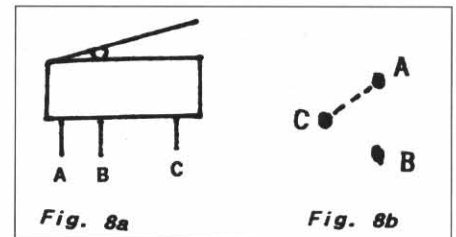


bruik gemaakt van het feit dat (de meeste) microschakelaars een maak- en een breekcontact hebben. Zie schets (Fig. 8a).

In de getekende onbelaste toestand maken de aansluitingen C en A contact. Drukt men het hendeltje in, dan maken C en B contact.

Je zou dus kunnen zeggen dat wanneer C aan de stroombron is aangesloten, bij het indrukken van het hendeltje de stroom wisselt van A naar B.

Van deze eigenschap maken we in het volgende schema gebruik. Om niet steeds een hele schakelaar te hoeven tekenen, stel ik deze altijd op de manier voor van figuur 8b.



Tot slot wil ik nog iets zeggen over de aansluitcodes van relais. Bij de door velen gebruikte PTT-relais is de codering geen probleem omdat daar in één oogopslag zichtbaar is welk contact correspondeert met welk soldeerpunt. Bij kleinere relais is dit meestal veel moeilijker, zo niet onmogelijk. Daarom zijn hier de soldeerpunten genummerd. Deze nummering schijnt niet genormeerd te zijn. Ik heb zelf een paar van deze relais. Om nu achter de functie van de soldeerpennen te komen, moet men gewoon gaan testen.

In het volgende 'Meccano Nieuws' wordt dit artikel voortgezet met beschouwingen over het Automatisch omkeren van de draairichting met twee relais en één voeding en het Automatisch omkeren van de draairichting met interval.

Een paar tips

Een manier om voor uzelf in het begin duidelijkheid te verschaffen, is om elke draad een andere kleur te geven.

Om kortsluiting te voorkomen én storing zoeken te vergemakkelijken is het handig alle schakelfuncties in het pluscircuit op te nemen. Alleen bij het veranderen van de draairichting van motoren gaat dit natuurlijk niet.

Probeer u de beschreven schakelingen eens rustig uit en laat u niet afschrikken door 'veel draden'. U zult merken dat het eigenlijk niet zo moeilijk is en dat het veel voldoening oplevert wanneer een model blijkt te werken zoals u het zich had voorgesteld.

(Wordt vervolgd)

Regionaal Nieuws

7 januari: Zoetermeer

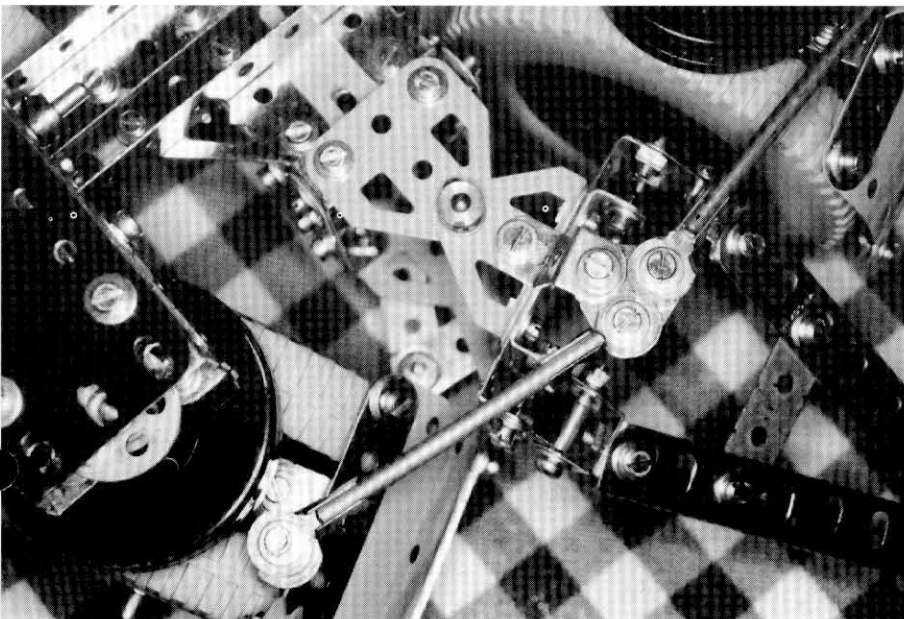
Op deze eerste bijeenkomst van 1995 bleken ondanks de dreiging van gladde wegen en sneeuwval toch nog ongeveer vijftig MGN-ers te zijn gekomen en dus mag ik zeggen, uitgaande van een normaal bezoekersaantal van veertig tot vijftig, dat er véél meer wél waren dan niet. En dat stemde tot vreugde vooral ook bij de organisatoren Leo en Sandra Steenvoorden. Speciale vermelding verdienen onder deze omstandigheden de heren Ransbotyn en Van Tellingen die helemaal uit Brussel, respectievelijk Leverkusen waren gekomen.

Zoals vaker in Zoetermeer waren er niet erg veel modellen, zodat de bezoekers na het bekijken van het fraais ook nog voldoende tijd hadden voor een praatje of voor het aanschaffen van net dát onderdeel waarnaar ze al een tijdje op zoek waren.

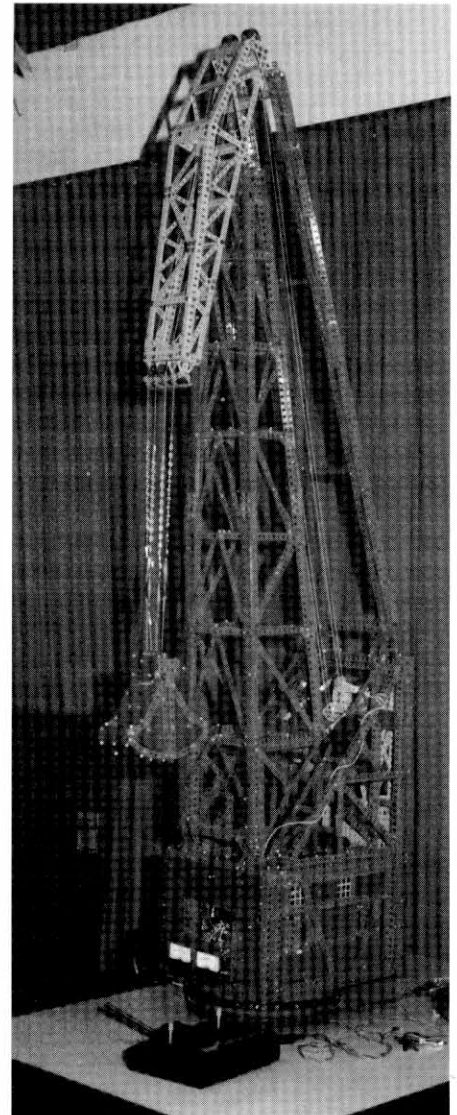
Ons nieuwe lid *Howard Sie* vertoonde drie mooie modellen. Ten eerste een grote landbouwtrekker met grasschudder, aangedreven door de aftak-as van de trekker. Voor bijzonderheden van deze combinatie verwijs ik naar Kees Trommels verslag van Kerk-Avezaath. Ik geef er nóg drie: de draaisnelheid van de aftakas is constant, met de hefinrichting kunnen volgens de bouwer zonder moeite twee blikken soep (800 g) worden opgetild en in de cabine zit een verende bestuurdersstoel. Prachtig. Zijn tweede model was een Caterpillar bulldozer op rupsbanden met aan de achterzijde een graafmachine voor sleuven. De heer Sijnja geeft enige details in zijn verslag van Ede (10/94). Zeer opvallend waren de drie grote tandwielen aan de zijkanten, gerangschikt in de vorm van een driehoek, waarvan alleen het bovenste wordt aangedreven. Het doel van deze configuratie die dateert uit 1902, was om o.a. het onderhoud te vergemakkelijken. Zijn derde model was de grote dieplader gedragen door zestien wielen op vier assen, die ook in

Kerk-Avezaath te zien was. Alle wielparen zijn meesturend. De besturing is uiterst licht omdat de wielparen draaien rond verticale asjes op horizontale lagers.

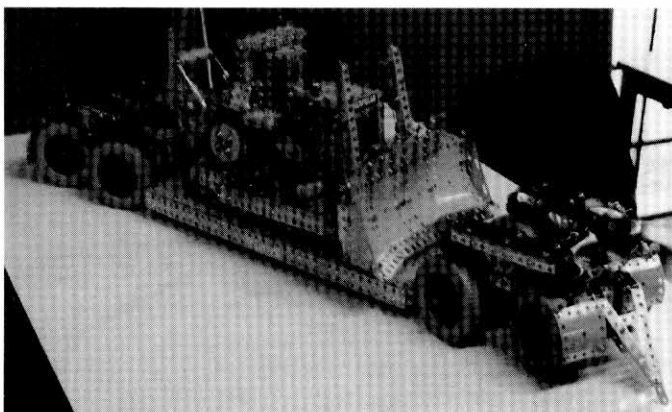
(Vervolg op pagina 16)



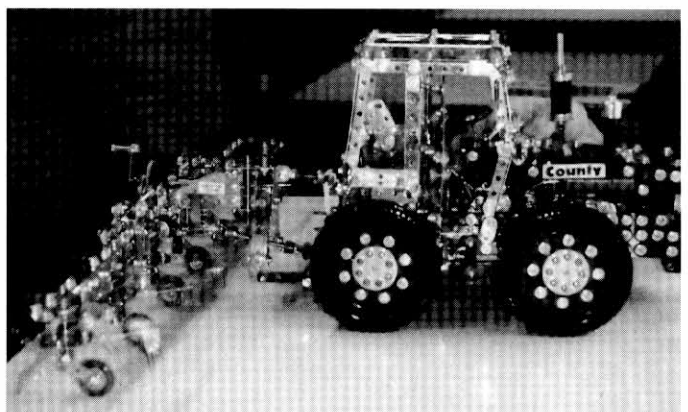
Detail van sturende voorwielen van Sie's dieplader. Links is een verticaal asje met horizontaal lager te zien.



Lemniscatkraan van Van de Ruit



Howard Sie: dieplader met bulldozer



Trekker met grasschudder van Sie

A.J. PRINS

de oudste Meccano-Dealer

TreinenShoplevert :
verzendt :**Kist 10**alle dozen
alle onderdelen**A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel 015 - 123.170 fax 125.937**

Jan Weststrate had een klok meegebracht die wordt bediend door een Meccano figuurtje dat aan een zwengel draait. Jan bouwde dit model naar een voorbeeld in Constructor Quarterly nr. 25. maar verbeterde het op enige punten. Hij verklaarde dat zijn 'Vadertje Tijd' zijn arbeid zeer nauwkeurig verricht.

Een tweede klok, een staande, was van de heer *Nijs*. Het intrigerende hiervan is dat de wijzer (er is er maar één) niet gelijkmatig ronddraait maar met kleine schokjes, vier per minuut. Hij had zo'n klok gezien in het gemeentehuis van Emmen en was er door geboeid geraakt. Een zeer vernuftig mechaniek dat hij inmiddels heeft beschreven in een artikel voor ons blad.

Niet minder dan 1,7 meter hoog is de lemniscaatkraan van *Sjaak van de Ruit*. Zijn model stond op een tafel en daarvoor kon de bezoeker allerlei details bekijken zonder op de stramme knieën te hoeven. Dit type kraan is nog te zien in Duitsland langs de Rijn en wordt gebruikt voor het lossen van schepen met bulkgoed. Van de Ruit vertelde dat het een volledig uitgebalanceerde kraan is die daarom toe kan met een betrekkelijk bescheiden motorvermogen. Het model is voorzien van vier motoren: een voor zwenken, een voor toppen en twee voor hijsen en voor de grijper. In november 1993 was Sjaak ook in Zoetermeer en bij die gelegenheid konden de bezoekers het onderstel van de kraan zien met het fraaie dubbele rollager. Ook vertoonde hij een gedeelte in november te Kerk-Avezaath. Nu is hij bijna klaar met dit enorme project.

Ook deze keer kon ik mij te goed doen aan lekkere snert en kroketten-metbrood. Het was gezellig.

Frits Willems

Advertenties

Gevraagd

Alles van en over Elmec (ook onderdelen); fotokopieën van boekjes of advertenties zijn ook welkom.

Voorts elektro-onderdelen van Meccano en van andere merken, en informatie daarover.

Piet Ploegmakers, tel.: 05476-2451.

Aangeboden

Leo Steenvoorden maakt bekend dat hij in Zoetermeer wél schriftelijk maar niet langer telefonisch is te bereiken. Het telefoonnummer op zijn woonadres is: 03429-6629.

Ongeveer 15 kg Tamsi zo goed als nieuw. Partij Meccano onderdelen, gelijk aan inhoud doos 9, om op te knappen. Voorts nog enkele kleinere partijen Meccano.

Piet Ploegmakers, tel.: 05476-2451.

Een zelfgebouwde Meccano kast voorzien van negen laden, geschikt voor uw complete Meccano verzameling. Afm.: 80 cm breed, 100 cm hoog en 45 cm diep. Prijs: f 135,-, of ruilen tegen de dozen 2A - 3A en Y van Tamsi of doos E-50 van Märklin.

Tevens een partij onderdelen van Tecc (Bart Smit), prijs ca. f 50,-, of eventueel te ruilen tegen een doos 3 van Meccano of Tamsi.

A.L.Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502.

Clock Kit nr. 2. Prijs: n.o.t.k. A.B.M. Elshof, tel.: 08340-35919 (na 18,00 uur).

MOBACO doos C uit 1955 met voorbeeldboekje in kartonnen doos (B-C), **Dietel-Plastic-Baukasten** villa-bouwdoos met extra-onderdelen (circa 1956) in doos, en voorraadje houten **S10-bouwblokjes** voor huizenbouw met raamopdruk, enz.

Alles uitsluitend in ruil voor openbaar vervoer-attributen of Meccano onderdelen.

G.C. van Straaten, Einsteinstraat 28-C, 3817 JT Amersfoort, tel.: 033-614061 tussen 19 en 21 uur.

Diverse losse onderdelen uit Meccano doos nr. 10, waaronder stroken, hoekbalken, platen, enz. Kleuren: rood, groen en geel. Prijs f 750,-. Tevens zes dozen Tamsi, prijs f 125,-. Alles in goede/redelijke staat.

W.H. Metz, Rotterdamse Rijweg 3, 3043 BE Rotterdam, tel.: 010-4158902 ('s avonds na 7 uur).

Te koop (t.e.a.b.): Eiken kast met negen laden, afm. 40x50x100 cm, geheel gevuld met Engelse en Franse Meccano onderdelen uit de jaren zestig; 80 bakjes in stalen kast, afm. bakje 3x4x14 cm, vol met kleine onderdelen, o.a. rondsels, tandwielen, stripjes, enz., totaal inhoud 6418 onderdelen (alle in veelvoud) plus nog ongeveer 4100 boutjes en moertjes. Alles in zeer goede staat en weinig gebruikt.

Nieuwwaarde: f 12.878,-.

Verder nog te koop: vele motoren en diversen (nieuwprijs f 894,-), Tamsi onderdelen (nwpr. f 1409,-), Meccano lectuur, boeken, enz. (nwpr. f 831,-), onderdelen van andere merken, o.a. Märklin, (nwpr. f 566,-).

C. Zijl, IJmuiden, tel.: 02550-32068.

Meccano Dealer van Noord-Nederland

Wij leveren dozen, motoren, trafo's, losse onderdelen en voorbeeldboeken

Turfsingel 9

9712 KG Groningen

Tel.: 050-133461

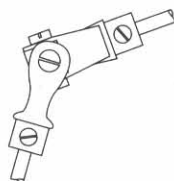
Fax: 050-137001

MECCANO NIEUWS

Jaargang 13 nummer 2
Zomer 1995

**m
gn**

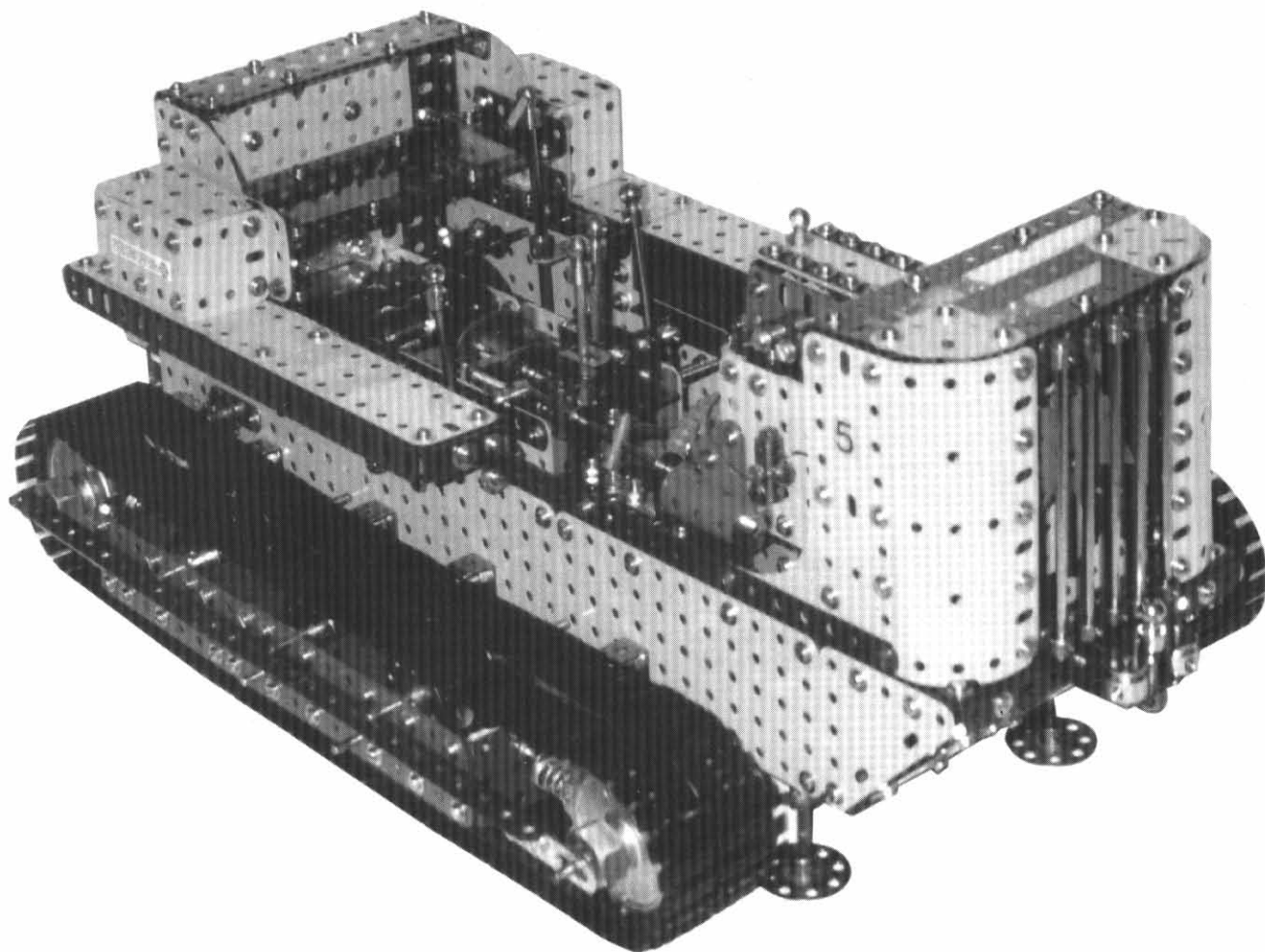
VERENIGING VOOR METAAL-
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging
"MECCANO GILDE NEDERLAND".

Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel.: 08337 - 9525



Rupstractor van Ab Ritsema

In dit nummer o.a.: Relais (2)
Lanceersysteem 'Seatrac'
Wat bouwen wij vandaag?
Tips

Van de redactie

Ik begin deze keer met een tweetal droevige berichten.

In januari overleed te Alkmaar de heer *J. van Gemert Smits* op de leeftijd van 77 jaar. Hij verzorgde jarenlang de rubriek 'Märklin Nieuws' in ons blad waarin hij ons met groot enthousiasme informeerde over nieuwe ontwikkelingen.

Op 14 februari ontviel ons de heer *P.A.H. van der Harst* te Geldrop na een langdurige ziekte. Hij was bijna 68 jaar oud. Kort na zijn entree in ons Gilde verwierf hij al bekendheid door met zijn 'Simplex' automodel een eerste prijs te winnen in de modellenwedstrijd bij het Lustrum in 1992. Daarna adviseerde hij ons als redactie op het gebied van vormgeving, waarin hij een expert was. Helaas maakte zijn ernstige ziekte veel te spoedig een einde aan ons contact met deze beminnelijke man.

Prettiger nieuws is dat ik u mag melden dat de redactie sedert onze oproep in het vorige nummer is uitgebreid met twee technische medewerkers: de heren *J. Geertsma* uit Maarn en *F. Roost* uit Rockanje. Hun adressen en telefoonnummers zijn te vinden in de colofon, die wij daartoe met genoegen hebben verlengd en anders hebben gerangschikt. Welkom in de redactie, Jan en Frans, wij verheugen ons op vruchtbare samenwerking, die in omvang en diepgang (en juistheid!) van de technische inhoud van ons blad te merken moge zijn.

Zoals u hebt kunnen lezen in de rubriek 'Documentatiecentrum' van vorige nummers, is de heer *M.P.D. Sijnja* druk bezig met het vertalen van handleidingen voor Supermodels en andere Engelstalige Meccano literatuur. Om naast deze inspannende en tijdrovende taak ook nog gelegenheid te hebben om zelf af en toe iets te bouwen al of niet in samenhang met zijn vertaalarbeid, maakt hij niet langer deel uit van het team dat de verpakking, adressering en verzending van het Meccano Nieuws verzorgt. Mede namens de redactie dank ik Maurits Sijnja voor zijn langdurige praktische medewerking aan ons blad.

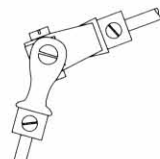
Op de Algemene Ledenvergadering te Ede hebt u kunnen horen dat de heer *A.J.(Sjaak) van de Ruit* het coördineren van de externe activiteiten van ons Gilde (zoals deelname aan openbare tentoonstellingen e.d.) op zich heeft genomen. Dat betekent dat hij nu tevens het betreffende deel van de Agenda zal verzorgen.

In MN 13.1 heb ik u toegezegd dat ik nog terug zou komen op de brieven die ik van de heren *Ritsema* en *Polder* had ontvangen. Ab Ritsema schrijft dat bij een keuze tussen kleur of meer inhoud zijn uitgesproken voorkeur uitgaat naar de inhoud van ons blad. 'Want,' zegt hij, 'als je gekleurde plaatjes wilt zien, kom je maar kijken in de foto-albums van Ab Ritsema die ik regelmatig meeneem naar de regionale bijeenkom-

sten!' Overigens suggereert hij om af en toe eens een inlegvel met een of meer kleurenfoto's bij te sluiten. Als redactie hebben we deze mogelijkheid onderzocht. Het blijkt dat een inlegvel in kleur bij onze toch vrij grote oplage de productiekosten met bijna 40% zou verhogen, en dat is niet niks.

De heer Polder stelt voor om ruimte te winnen door betaalde (commerciële) advertenties zoveel mogelijk onder te brengen op een inlegvel. Ik geloof dat de adverteerders juist deel willen uitmaken van het blad en niet willen worden verbannen naar een tweederangs locatie. Bovendien is een netjes gedrukt inlegvel ook niet goedkoop. Voorts schrijft de heer Polder dat hij voorstander is van een groter blad met meer tekst, tekeningen en foto's, liefst in kleur. Wat de kleur betreft, suggereert hij een samenwerking met de Constructor Quarterly. Maar zoals eerder opgemerkt, zit het probleem niet in het maken of verkrijgen van goede kleurenfoto's maar in het afdrucken of kopiëren daarvan. Helaas, helaas zal het verlangen naar kleur voorlopig nog wel een belangrijk deel blijven uitmaken van ons wensenpakket. Het beste is om eerst af te wachten hoe de ontwikkeling van onze financiële positie zal zijn en waar de steeds verder voortschrijdende kleurendruktechniek nog eens mee op de proppen zal komen. Maar, ik bedank de heren Polder en Ritsema voor de moeite die zij hebben genomen om te reageren. Het zou fijn zijn als hun goede voorbeeld navolging zou vinden.

J.F.J. Willems

Meccano Gilde Nederland		Documentatiecentrum	Distributie
Bestuur		<i>Beheerder:</i> G.B. Anink Herenweg 144 2101 MT Heemstede Tel.: 023-284877	A.G. Roozeboom A. Kroonweg 9 6866 BL Heelsum Tel.: 08373-18558
<i>Voorzitter:</i>	G.B. Anink Herenweg 144 2101 MT Heemstede Tel.: 023-284877	Meccano Nieuws	Losse nummers à f 3,50, exclusief verzendkosten, te bestellen bij het distributie-adres.
<i>Vice voorz./ Penningmeester:</i>	J.C. Balder Soerenseweg 111 7313 EJ Apeldoorn Tel.: 055-551971	Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging Meccano Gilde Nederland . Dit blad verschijnt viermaal per jaar in een oplage van 725 exemplaren.	Drukwerk Drukkerij Verweij Wageningen bv.
<i>Secretaris:</i>	C.J. Trommel Zeemandreef 60a 3146 BT Maassluis Tel.: 01899-15295	Redactie	Advertenties Tarieven en voorwaarden op aanvraag te verkrijgen bij het redactie-adres (zie voorpagina).
<i>Ledensecr.:</i>	N.I.M. Stevens H. van Viandenstraat 20 3791 AV Achterveld Tel.: 03425-1675	<i>Hoofredactie:</i> J.F.J. Willems Soerensezand 7 6961 LL Eerbeek Tel.: 08337-9525	Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.
Contributie	De contributie bedraagt f 40,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari tot 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd. Betaling op gironummer 5484519 t.n.v. Meccano Gilde Apeldoorn.	<i>Eindredactie:</i> L.M. van Galen Holysingel 98 3136 LC Vlaardingen Tel.: 010-4744954	
		<i>Techniek:</i> J. Geertsma De Pol 16 3951 AW Maarn Tel.: 03432-1789	
		F. Roost Plutostraat 3 3235 TG Rockanje Tel.: 01814-2064	

Van het bestuur

Van de voorzitter

In dit praatje wilde ik het hebben over modelbeschrijvingen. Op de landelijke bijeenkomst in het zalencentrum 'NIMMAC' te Ede op 1 april ben ik enkele duidelijke modelbeschrijvingen tegengekomen: ik herinner me die van Ab Ritsema bij zijn rupstractor en van K. van Tuinen bij het grote waterrad. Deze beschrijvingen waren goed opgesteld en gaven een duidelijk overzicht van belangrijke aspecten van het tentoongestelde model.

Ik weet dat het altijd behoorlijk wat moeite kost om een model mee te nemen, op te stellen en eventueel 'aan de praat' te krijgen. Die inspanning wordt door iedereen op prijs gesteld. En natuurlijk is het zo, dat hoe meer modellen er zijn, hoe meer variatie de bijeenkomst biedt.

Maar naast de aansporing om op een bijeenkomst te komen en een model mee te brengen, klaar of nog lang niet klaar, is ook de aanmoediging op zijn plaats om van tevoren op een kaart of blad papier de belangrijkste gegevens en bijzonderheden van uw model te vermelden. Ik denk daarbij ondermeer aan schaal, functie, eigen ontwerp of voorbeeld, en eigenlijk aan alles wat u nou juist zo leuk vindt aan uw model. Wij, en u vast ook, vinden het prettig als het model dat u heeft meegebracht, in een verslag niet alleen wordt genoemd maar ook met de juiste omschrijving.

Het voordeel van modelkaarten voor degene die dat verslag schrijft, is dat hij sneller en accurater kan werken en bovendien nog wat tijd overhoudt voor andere leuke dingen op zo'n dag.

Laten we de volgende keren gewoon eens proberen iets te beschrijven, het hoeft niet meteen allemaal zo fraai, enkele regels kunnen voldoende zijn. Maar wel graag duidelijk schrijven! Na een paar keer krijgen we er vast de smaak wel van te pakken. Succes!

Gerard Anink

Van de penningmeester

Op het moment van schrijven - 28 april - hebben ongeveer 510 leden hun contributie betaald. Hulde!

Ik mag vurig hopen dat wanneer u dit leest, half juni, ook de overige leden wat dit betreft hun plicht zullen hebben gedaan.

Ik wens u allemaal een fijne zomer toe.

J.C. Balder

Van de ledensecretaris

Zoals u allen ongetwijfeld weet, zullen met ingang van 10 oktober a.s. alle nieuwe telefoonnummers in werking treden. Zij zijn inmiddels bij het ledensecretariaat bekend en zullen op genoemd tijdstip dan ook in de administratie zijn ingevoerd.

De nieuwe telefoonnummers hebben ook consequenties voor de ledenlijst. Zeer vele van de nu daarop voorkomende nummers zullen veranderen. Er zal een nieuwe ledenlijst moeten worden gedrukt en verspreid. We streven ernaar dat te realiseren tezamen met de verzending van Meccano Nieuws 13.3. Tegen de tijd dat de nieuwe telefoonnummers van kracht worden, heeft u een geheel bijgewerkte lijst in huis.

Nieuwe leden

Gedurende de afgelopen periode hebben de volgende personen zich als lid van het Gilde laten inschrijven.

- 906 J. de Bruijne
Oostwal 79
4461 JV Goes
Tel.: 01100-16300
- 907 A.W.J. Rietbergen
C. Buskenstraat 106
4381 LH Vlissingen
Tel.: 01184-19618
- 908 F.J. Vaes
Churchillaan 324
4532 ME Terneuzen
Tel.: 01150-94296
- 909 A.H.M. Bolder
Tempelierstraat 63
4902 XG Oosterhout
Tel.: 01620-56059
- 910 H.C. Wagenaar
Hertenlaan 31
3734 CE Den Dolder
Tel.: 030-250018
- 911 J.N.M. Wanders
Arnhemsestraat 30
6971 AR Brummen
Tel.: 05756-4343
- 912 O. Klok
Beilerstraat 209
9401 PJ Assen
Tel.: 05920-17528
- 913 L.T.G. Pilon jr.
Raamstraat 54
3513 EZ Utrecht
Tel.: 030-300972
- 914 J.M. Hezemans
Clovisstraat 44
2025 BP Haarlem
Tel.: 023-393131

636a Sybe van Hoften
Elleboogsvaart 19a
8834 LV Haulerwijk
Tel.: 05161-2602

636b Hein van Hoften
Elleboogsvaart 19a
8834 LV Haulerwijk
Tel.: 05161-2602

Adreswijzigingen

De volgende wijziging van adres en telefoonnummer is aan ons doorgegeven.

785 M. Oostvogel
Mathenesserdijk 305b
3026 GB Rotterdam
Tel.: 010-4760081

Overgenomen lidmaatschappen

Het lidmaatschap van Th. Croes uit Nijmegen is overgenomen door:

95 J. Croes
Nijmeegsebaan 135
3564 CL Heilige Landstichting.
Tel.: 080-234441

Het lidmaatschap, nr. 636, van de firma Asbran uit Groningen is overgenomen door de eigenaar:

636 P.G. van Hoften
Elleboogsvaart 19a
8834 LV Haulerwijk.
Tel.: 05161-2602

Bedankt

Het lidmaatschap van het MGN is opgezegd door: B.N. Groen uit Glengarriff (Ierse Rep.), H.B. Ponne uit Bergum, L. Mullers uit Hoensbroek, D. Plat uit Veghel en J.M. Claassen uit Helmond.

Overleden

In het afgelopen kwartaal zijn onze leden P.A.H. van der Harst uit Geldrop, J. van Gemert Smits uit Alkmaar en A.G.A. van Brussel uit Oegstgeest overleden.

Het bestuur heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Ledenbestand

Na het doorvoeren van alle bovenstaande mutaties komt het ledental van ons Gilde uit op 641.

Co Stevens

Meccano Nieuws 13.3

Het volgende nummer zal omstreeks midden september verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus.

Agenda

Regiobijeenkomsten

29 juni t/m 2 juli: Skegness (Eng.)

De internationale bijeenkomst en expositie 'Skegex 95', georganiseerd door het North Midlands Meccano Guild is dit jaar met één dag verlengd: de opbouw-dag valt daarom op donderdag 29 juni.

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

2 september: Henley-on-Thames (Eng.)

Op zaterdag 2 september wordt de jaarlijkse bijeenkomst voor bekenden van 'Henley' gehouden.

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

9 september: Zoetermeer

Bijeenkomst in 'De Jonker', Jonkerbos 260, Zoetermeer (wijk 15), tel.: 079-513411. Aanvang 10 uur.

Inlichtingen:

L.M. Steenvoorden, tel.: 03429-6629.

16 september: Mechelen (B)

Op zaterdag 16 september komen de Belgische MGN-leden voor de zevende maal bijeen in het Museum voor Speelgoed en Folklore, Nekkerspoelstraat 21, B-2800 Mechelen. Tel.: 0032-15-557075. Tijd: 14-17 uur.

Route: vanaf autoweg E19, afrit nr. 9, Mechelen-Noord, richting Mechelen (ca. 1 km expresweg) en steeds rechtdoor. Bij het zevende kruispunt met verkeerslichten linksaf over de Dijlebrug en onder het spoorwegviaduct door. Het museum ligt dan op ca. 100 m aan de linkerkant. Er is parkeergelegenheid direct rechts na het viaduct.

Zoals steeds, hebben de leden bij aankoop van het speciale 'Meccano pasje' gratis toegang op de eerstvolgende Meccano bijeenkomst in 1996. Voor eventuele vergezellende familieleden geldt het groepstarief. Aangezien het museum nu ook 's morgens vanaf 10 uur geopend is, kan de collectie gemakkelijker worden bezocht. Bovendien zal tegen september de tentoonstellingsopervlakte zijn vergroot van 4800 tot 7200 vierkante meter omdat dan de verzamelingen van het Folklore- en het Bijenmuseum alsmede van het Stads-poppentheater zullen zijn ondergebracht op de nieuwe derde verdieping. Met hetzelfde toegangskaartje zal men dus eigenlijk vier musea tegelijk kunnen bezoeken!

Natuurlijk zijn op deze Meccano bijeenkomst alle MGN-leden en hun familie en vrienden hartelijk welkom.

16 september: Oxton (Eng.)

Bijeenkomst van het North Midlands Meccano Guild.

Inlichtingen:

C.J. Trommel, tel.: 01899-15295.

14 oktober: Ede

Landelijke Najaarsbijeenkomst in het NIMAC zalencentrum, Galvanistraat 13, Ede, tel.: 08380-33876.

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

4 november: Hengelo (O)

19 november: Kerk-Avezaath (zondag)

Gebeurtenissen

29 september t/m 1 oktober: Genk (B)

Grote internationale tentoonstelling "Euromodelbouw '95" in de Limburg-hallen te Genk. Deze stad is per trein bereikbaar. Belgische en Nederlandse MGN-leden kunnen hieraan deelnemen.

Inlichtingen:

Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

8 oktober: Eindhoven

De TU Eindhoven organiseert een Dag van de Wetenschap met onder meer een presentatie van technisch speelgoed. Hieraan nemen o.a. Fischer Techniek en Lego deel, en dus mag Meccano niet achterblijven. Wie geeft zich op bij: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

15 t/m 22 oktober: Soesterberg

Van zondag 15 tot en met zondag 22 oktober expositie in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg met deelname van MGN-leden.

Let op: de opbouw-dag is vrijdag 13 oktober! Toegang gratis. Open: ma-za van 10 tot 16.30 uur en op zondagen van 12-16.30 uur.

Inlichtingen:

Ab Ritsema, tel.: 035-211965.

14 t/m 28 oktober: Groningen

Internationale manifestatie 'Magiorama' in de Martinihal te Groningen met deelname van MGN-leden. Het evenement wordt georganiseerd door de RU Groningen. Andere Nederlandse en buitenlandse universiteit en hogescholen zullen eveneens deelnemen.

Inlichtingen:

J.W. Bordewijk, tel.: 050-349100.

20 t/m 22 oktober: 's-Hertogenbosch

In de Brabant-hallen wordt Hobby Games '95 gehouden, een tentoonstelling van hobby's, speelgoed en spellen met zowel commerciële als niet-commerciële deelnemers. Men stelt ons 200 vierkante meter ter beschikking voor een grote presentatie. Onkosten worden vergoed.

Inlichtingen:

Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

November: Volendam

Men vraagt enige Meccano modellen om gedurende november op te stellen in de plaatselijke bibliotheek. De bieb is niet erg groot, maar de mensen zijn enthousiast en... de paling in Volendam smaakt prima!

Inlichtingen:

Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

Bericht van de Technische Redactie

Van de spiksplinternieuwe technisch medewerker Frans Roost ontvingen wij een notitie met ondermeer de volgende suggestie.

'Laat mensen eens opschrijven wat hen het meest irriteert bij het werken met Meccano, in het algemeen of met bepaalde onderdelen. Misschien kunnen anderen hiervoor een oplossing verzinnen, of misschien is het probleem al eens heel lang geleden door iemand opgelost na veel op-de-kop-krabbelen. Hij heeft er alleen nooit bij stilgestaan om die oplossing in ons blad te zetten. En het kán zijn dat hij - of degene met de irritatie - ook weinig op bijeenkomsten verschijnt; anders hadden ze het elkaar wel verteld. O.K., ik denk wel eens meer krom, maar dat went heel snel, hoop ik.

Kort en goed: het is alweer een reden om naar een bijeenkomst te komen!

Hartelijke bouden en moeren',

w.g. Frans Roost

Tips

Tip 139: Meccano op vakantie

door J. Kroon

Als wij op vakantie gaan, worden er altijd dingen meegenomen om wat te doen te hebben in al die vrije tijd. Zo om mij heen kijkend op de camping zie ik nog wel eens dat de mannen zich vervelen.

Om dat voor mijzelf te vermijden zoek ik vóór ons vertrek een Meccano uitrusting bij elkaar om een model te kunnen bouwen dat ik van tevoren heb bedacht. Ik gebruik een opbergsysteem van het Italiaanse merk Terry. Dit is een soort gereedschapskist met goed werk-bare vakverdeling, kleur blauw. De mijne heb ik kort geleden voor ongeveer f 20,- gekocht bij Halfords, maar deze en soortgelijke kisten heb ik ook bij DHZ-zaken gezien.

Hierdoor heb ik op een hobbymiddag, georganiseerd door de campinghouder, een Meccano demonstratie kunnen geven waar met veel belangstelling naar gekeken is.

Wat bouwen wij vandaag?

door G.C. van Straaten

Gaf vroeger de radio-groenteman antwoord op de vraag wat er vandaag gegeten moest worden, het antwoord op de vraag in de titel van dit stukje kwam indertijd van de Chief Meccanoman. Dit was Maurice Morris uit Groot-Brittannië, die in de jaren zestig internationaal contacten legde tussen volwassen Meccano hobbyisten

Van de kant van de fabriek (Meccano Magazine en constructievoorbeelden in de handleidingen bij de uitrustingen) werd immers duidelijk op de jeugd gemikt, iets wat ook tot uiting kwam in de overige, soms wonderlijke, producten zoals een legpuzzelmachine en een hovercraftmodel van plastic dat niet bestand was tegen de daarvoor benodigde brandstof...

Eenzijds gaf Morris een tijdschrift uit, het Meccanoman's Journal, gevuld met serieuze artikelen over Meccano techniek en geschiedenis, contactoproepen en speurtochten naar vroegere winnaars van wedstrijden die waren uitgeschreven door Meccano Magazine, enz., anderzijds gaf hij gelegenheid aan gevorderde modelbouwers tot publikatie van bouwbeschrijvingen van hun modellen en gaf daarmee antwoord op de vraag in de titel van dit artikel.

Die bouwbeschrijvingen verschenen als GMM (G. Maurice Morris) Supermodel Leaflet, net als het tijdschrift, in gestencilde vorm. In 1976 stopte Morris met zijn Meccanoman's Club wegens zijn gevorderde leeftijd en deed alles over aan de uit deze kolommen zo onderdehand welbekende firma MW Models van Geoff Wright te Henley-on-Thames. Geoff Wright zette aanvankelijk alleen de serie bouwbeschrijvingen voort, maar is in 1988 ook betrokken geweest bij een soort herleving van de internationale Meccano club van Morris, via het tijdschrift The International Meccanoman.

Bij MW Models zijn - nogal prijzige - fotokopieën te bestellen van alle 41 nummers van het Meccanoman's Journal, evenals een index daarop. Ook te bestellen zijn kopieën van de nummers 1 t/m 56 van de GMM Supermodel Leaflets. Oorspronkelijk verscheen er vanaf januari 1967 in principe om de twee maanden een nieuwe bouwbeschrijving. De serie is door MW Models voortgezet onder de titel 'Modelplan' en deze heeft op het moment van schrijven het volgnummer 88 bereikt. De verschijning is nu wat onregelmatiger, maar er komen elk jaar toch wel weer een stuk of zes nummers bij. Het

formaat is nu A4 geworden (vroeger was het 20½ x 25½ cm) en ze worden geleverd in gedrukte vorm of in de vorm van een fotokopie..

In de GMM-serie worden de beschrijvingen voorzien van duidelijke lijntekeningen die soms, aan elkaar gelegd, het model op ware grootte afbeelden. Het was indertijd - nu niet meer - ook mogelijk om in bepaalde gevallen echte foto's van de modellen of aanvullende documentatie te bestellen. In de reeks 'Modelplan' staat iedere instructie op zichzelf en bevat weer lijntekeningen en/of foto's. Dit laatste soms op gedrukte pagina's in een overigens gefotokopieerde bouwbeschrijving.

Een zeer recente ontwikkeling is de opname van prachtige tekeningen in 'exploded view', in de stijl van de Meccano handleidingen van de late jaren zestig. Dit is mogelijk geworden door de ontwikkeling van een speciaal computer-tekenprogramma voor Meccano onderdelen, genaamd ISOMEK, wat ook weer via MW Models leverbaar is. Tot dusver is er pas één 'Modelplan' met deze werkelijk prachtige tekeningen verschenen (nr. 84, een autochassis), maar hopelijk komen er meer.

De bouwbeschrijvingen zijn behoorlijk gevarieerd naar onderwerp, maar ook naar grootte. Voor een aantal daarvan is de inhoud van uitrusting 10 ruim voldoende, voor andere zijn een aantal extra exemplaren van bepaalde onderdelen nodig. Veel modellen vereisen echter een grote hoeveelheid onderdelen, zodat daarvoor soms vier- tot vijfmaal uitrusting 10 nodig is. Vanzelfsprekend staat het de bouwer vrij om wijzigingen aan te brengen en alternatieven te zoeken, hetgeen soms ook nog een beter model oplevert!! Vaak vermelden de bouwbeschrijvingen een onderdelenlijst, soms alleen een opgave van de benodigde 'kritische' onderdelen zoals tandwielen voor een tellurium, soms alleen een zeer ruwe opgave van x-maal nr. 10.

De moeilijkheidsgraad van de modellen is nogal verschillend en vraagt soms heel wat van het geduld van de bouwer. Vreemde onderdelen (zoals netspanningsmotoren, Märklin wielen en rondsels, enz.) of soldeerwerk, kunnen vaak vermeden worden door alternatieve constructies.

De tekst van de beschrijvingen is uiteraard in het Engels. Deze is echter vrij gemakkelijk te volgen, ook al omdat de tekst duidelijk geredigeerd is; zo is bij-

voorbeeld het Engels van een bekende Hongaarse bouwer nu eersteklas 'Queen's English' geworden....

Tot slot een paar onderwerpen uit de serie. Kermisattracties, zoals monorail, achtbaan; diverse klokken van groot tot klein; een aantal verschillende soorten van kranen (één zelfs met kade plus rangeerlocomotief); technisch herziene originele Meccano supermodellen, zoals de 'Giant Block-setting Crane' en het weefgetouw; een rotatiedrukpers; een radiotelescoop; een mechanische computer (differential analyser); trams, treinen, bussen; fruitmachine; telluria/planetaria; enz. Ook modellen, geschikt voor tentoonstellingen, zitten in de serie.

Aanvulling van de redactie:

1. Veel van het bovengenoemde materiaal is aanwezig in het Documentatiecentrum.
2. Geoff Wright publiceert enige malen per jaar zijn MW News Sheet, waarin lijsten en prijzen van de beschikbare bouwbeschrijvingen en tijdschriften zijn opgenomen. Deze publicatie is eveneens aanwezig in het Documen-

Tip 140: Oververhitting van motoren

door J. Kroon

De nieuwste Meccano motoren in rode en zwarte (nr. 700) behuizing zijn niet geschikt voor modellen die continu moeten draaien. Het blijkt dat ook bij gebruik van de correcte spanning de koeling onvoldoende is, waardoor de lagering aan de kant van de collector wegsmeelt.

Commentaar. Wij zijn van plan een artikel te wijden aan motoren voor de aandrijving van Meccano modellen. Red.

Tip 141: Stelschroefjes Tecc

door J. Kroon

In het artikel over Tecc (MN 12.4) vermeldt Cor Luske dat hij de bolle onderkant van de M3 stelschroefjes wegvijlt om zo meer schroefdraad te kunnen gebruiken voor het vastzetten van assen. Zelf vind ik bovendien de kop nogal groot, wat ook al snel problemen geeft. Een oplossing is om in de rommelkast op zoek te gaan naar kroonsteentjes. De schroefjes daarvan hebben een platte onderkant en een kleine kop, dus vijlen is dan niet nodig.

Regionaal Nieuws

28 januari: Wageningen

De fraaie zaal van 'd'Avondwake' bood veel zit- en loopruimte voor de 40-45 aanwezigen die ik telde. En ook de mensen die ons voorzien van de noodzakelijke onderdelen (of die overtollige spullen kwijt willen) zoals de heren Steenvoorden, Balder, Evers en Ransbotyn, kwamen wat plaats betreft goed aan hun trekken.

Er waren allerlei modellen die ik tevore nog niet gezien had. Van de heer *Loerakker* uit Zoetermeer wiens vrouw ook meegekomen was, stond er een planetarium met aarde en maan. Aarde en maan samen draaien om een denkbeeldige zon en de maan zelf draait rond de aarde. Het geheel wordt heel vernuftig door één motortje aangedreven. In een der volgende nummers van ons blad zal in de rubriek Werk van Leden een stukje aan dit mooie model worden gewijd.

Op de vloer van de zaal kroop de jongheer (*Ronnie*) *Bosveld* rond met de trekker met oplegger van de heer *Kobus*. Gelukkig werd niemand van de voetgangers aangereden. Het bewees dat het een boeiend en stevig stuk speelgoed was.

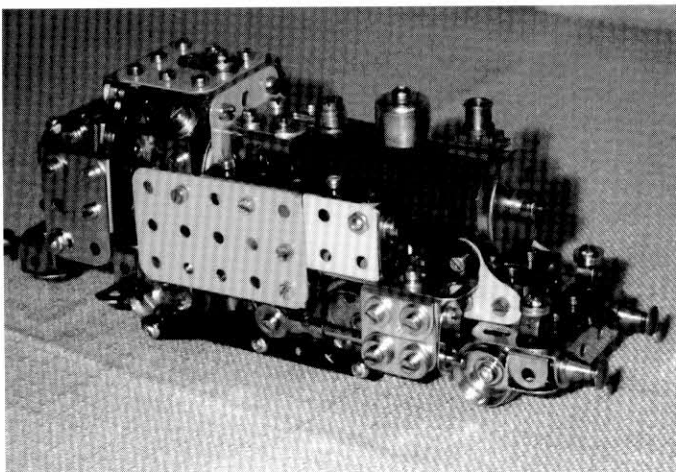
Ab Ritsema, als steeds vergezeld van zijn vrouw *Rie*, gunde ons een blik op

zijn nieuwste model, een zware trekker op brede rupsbanden. Het oorspronkelijke ontwerp is van E.K. Taylor en staat beschreven in Constructor Quarterly nrs. 2, 3 en 4. Uit de bouwtijd van 165 uur blijkt wel dat het een erg moeilijke klus was. *Ab's* informatiekaart (bravo!) vermeldt dat er zes versnellingen zijn (drie voor- en drie achteruit), plus nog een directe omkeerschakeling voor snelle wendbewegingen. Verder is er een krachtige lier met kabel en haak. Het model weegt ruim acht kilogram en is 60 cm lang. Om de rupsbanden doorlopend te kunnen laten draaien had *Ab* het geval op pootjes opgesteld. Een heel prachtig model en uitstekend geëxposeerd.

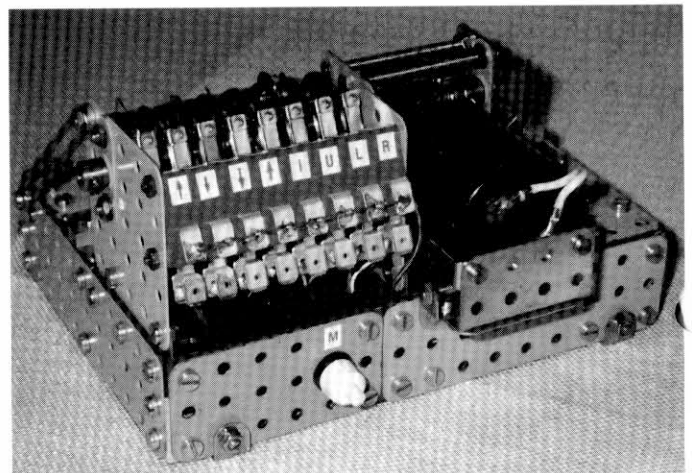
De heer *Van Tuinen* stond te glunderen achter een kolossaal model van het grote waterrad bij de plaats Laxey op het eiland Man. In de achttiende eeuw

werd daar (zink-lood-zilver) erts gedolven. Voor het drooghouden van de mijnen kon men geen stoompompen gebruiken omdat er op het eiland geen steenkool wordt gedolven en aanvoer van het Engelse vasteland te duur was. Dus construeerde men bij een riviertje een zeer groot waterrad (diam. 22 m), dat bij een snelheid van 2½ omwenteling per minuut een vermogen van 185 pk kon opwekken. De krukas was met de pomp bij de mijn door stangen verbonden over een afstand van 183 m. Het waterrad heeft tot het sluiten van de mijnen in 1929 dienst gedaan. Na restauratie draait het nu in de zomermaanden als attractie voor de toeristen. Het model, prachtig uitgevoerd in de Franse kleuren geel en blank, is 2,25 m lang. De voorgaande informatie stond te lezen op een kaart-op-standaard. Het bewijst voor mij als verslaggever het grote nut van zulke voorlichting.

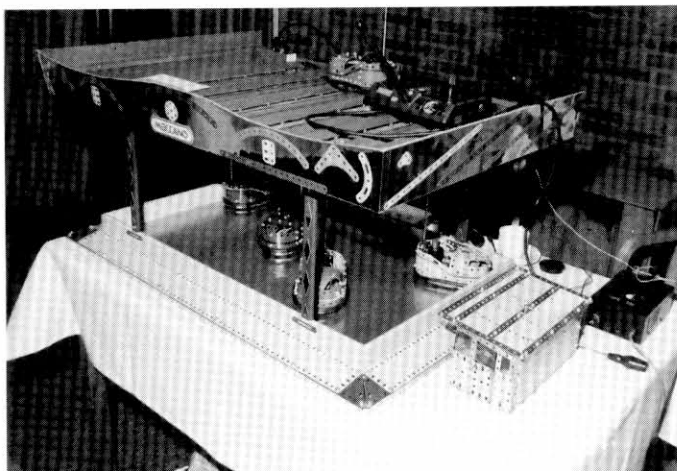
A.B.M. Elshof bouwde een clown, die aan een rekstok allerlei buitelingen uitvoert. Dit grappige model was voorzien van een veermotor. Het toont dat een leuk model heus niet altijd elektrisch hoeft te worden aangedreven.



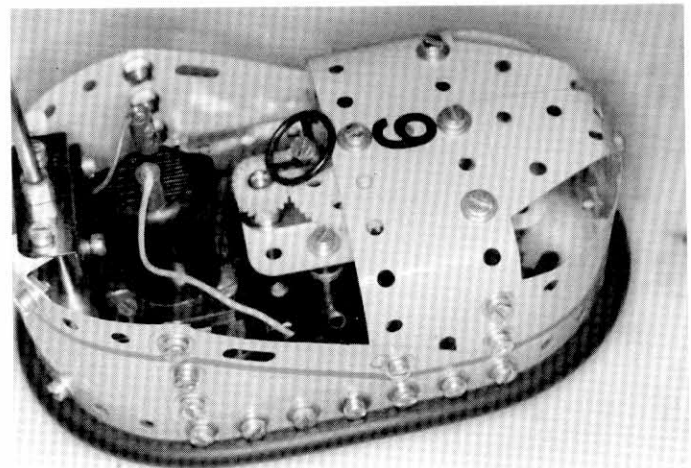
Spoor '0' locomotief van Ben Krom. (Foto: A.A. Ritsema)



Cor Luske's schakelapparaat. (Foto: A.A. Ritsema)



De botsautootjes van W.H. Derksen.

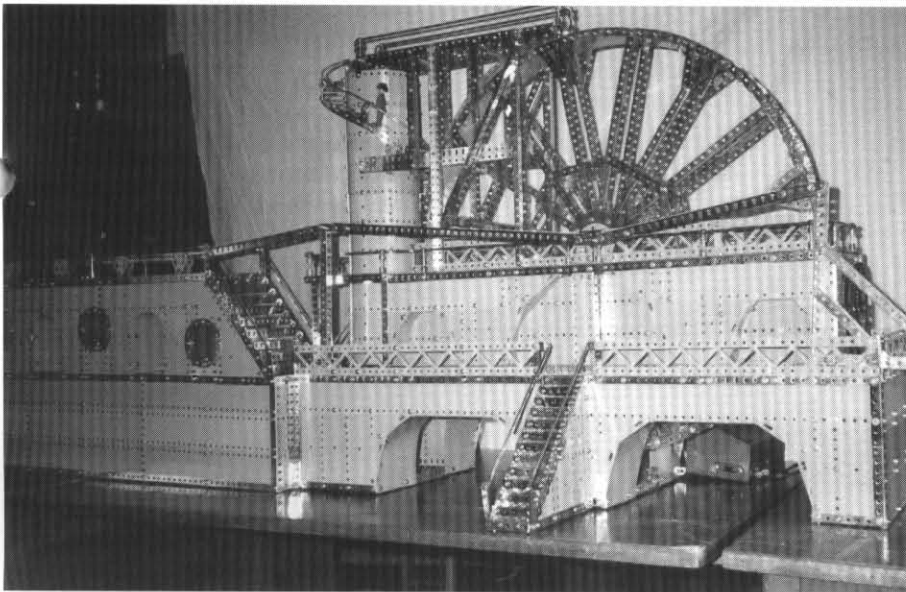


Een botsautootje.

De heer *Meeusen* uit Zevenaar was er met zijn neef, de dertienjarige *Peter Hulkenberg*. Deze vertoonde een mooie kraan gebouwd van Temsi en ook oom had een kraan, een fraaie loopkraan, en een stoomtrekker.

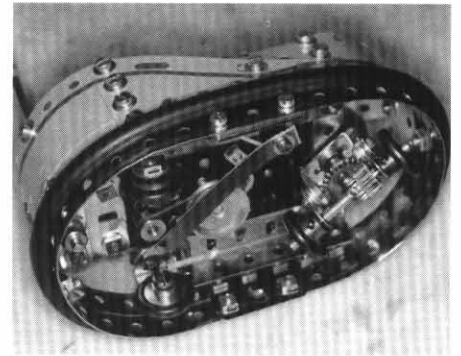
Ben Krom had een prachtig gemodelleerd 1-C tenderlocomotiefje meegebracht in vertederend blauw en geel, Engels model, voor spoor 0. De meester, hè.

De heer *W.H. Metz* had een model van een ouderwetse motortrekker met vliegwiel, van eigen ontwerp in rood en blauw.



Waterrad op Isle of Man van *K. van Tuinen*. (Foto: *A.A. Ritsema*)

Cor Luske liet ons een mechanisch/elektronisch schakelapparaat zien bestemd voor zijn Tecc blokzetkraan. Hij vertelde me dat hij 12 V invoert en spanningen van 5-6-8 V kan leveren. Voorts kunnen er vier motoren automatisch mee worden aangestuurd. Deze motoren drijven het zwenken en de hijsfuncties aan. Voor het rijden van de kraan is er een schakelaar met handbediening. Ik hoop dat ik *Cor's* woorden hier goed heb weergegeven.



Een botsautootje nader bekeken.

Van de reeds min of meer bekende modellen vermeld ik tot slot de fameuze botsautootjes van het echtpaar *Derksen*, bijna altijd aanwezig, en hun ook reeds eerder vertoonde, fraaie geel en blanke bulldozer met radiografische afstandsbesturing. En ik besluit met *Arie Roozeboom* en diens werkelijk fantastische Vliegende Fakir, die nu was voorzien van bijbehorende muziek. Voor het eerst kon ik mijzelf de tijd gunnen gedurende de gehele cyclus van ruim zes minuten te blijven kijken. Het begint met een druk op de knop, dan gaan de deurtjes links open, de fakir wordt zichtbaar, hij fluit zijn deuntje....Geweldig, om het beter te kunnen zien ging ik op de kniën, en stond na zes minuten weer op, met enige moeite, maar wel vervuld van vreugde en met de glimlach van iemand die net een Oosters Mysterie heeft aanschouwd

Frits Willems

18 februari: Leek

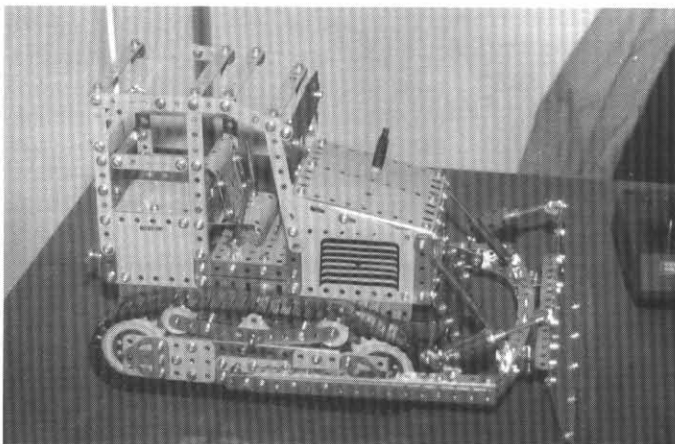
Op zaterdag 18 februari j.l. vond in Hotel Leek te Leek een levendige expositie plaats. De aanwezigen werden welkom geheten door de heer *Dagelet*, die in het bijzonder het woord richtte tot de talrijke bezoekers van buiten de noordelijke regio.

Er was een aantal bijzondere modellen te zien. De heer *Sloots* toonde een stoomwals die zowel voor- als achteruit kon rijden. De grote stoommachine van de heer *Schuur* was tot in details goed gemodelleerd en was een lust voor het oog.

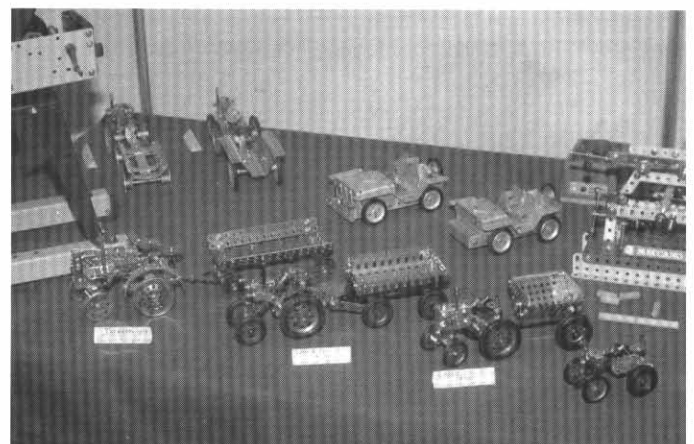
De heer *Van Slooten* was de bouwer van een reuzenrad dat eveneens veel aandacht trok. Een draaiplateau van de heer *Mulder*, met daarop drie motorrijwielen gebouwd door *H. Sloots*, vormde ook al een trekpleister.

Al met al een geslaagde dag.

J.W. Bordewijk



Radiografisch bestuurd bulldozer van de heer *Derksen*.



Gedeelte van de collectie van de heer *Van Slooten*, met o.a. horizontale zaagmachine, miniatuur landbouwwerktuigen en jeeps.

De landelijke Meccano bijeenkomst op zaterdag 1 april te Ede

door Ralph Schurink

Het was de tweede maal dat het bestuur voor het NIMAC-zalencentrum gekozen had. Naar de reacties te oordelen bevalt deze locatie erg goed. Er is volop ruimte, het is allemaal gelijkvloers, parkeren vormt geen enkel probleem en de inwendige mens wordt ook goed voorzien.

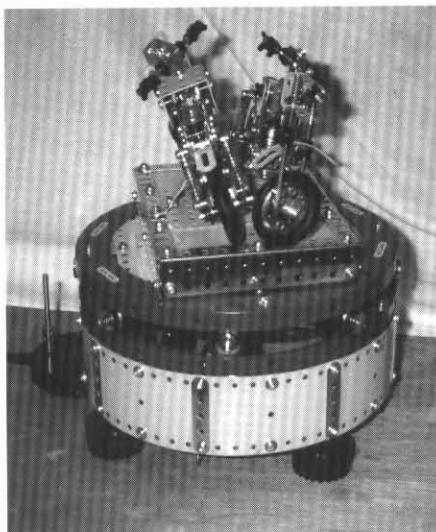
Direkt tegenover de ingang stond een onderstel van een 2-B-1 locomotief met een lengte van niet minder dan 1,50 m. Het kon zichzelf opheffen van de rails, zodat de wielen konden draaien zonder dat de locomotief naar voren reed. Het model was voorzien van een Walschaerts schuifbeweging. Dit alles was gebouwd door voorzitter, G. Anink. Schuin tegenover dit model stond zijn vrouw Ans met het Documentatiecentrum, dat weer druk werd bezocht. Actieve Meccano dames als mevrouw Anink en bijvoorbeeld mevrouw Steenvoorden verdienen wat mij betreft een lintje!

Links van de ingang van de zaal stond onze alom gewaardeerde Engelse vriend uit België Tony Rednall. Deze man verbaast altijd weer met nieuwe modellen. Ditmaal was hij gekomen met zijn nu geheel voltooide, schitterende vorkheftruck en een ingenieus tekenapparaat dat bijna klaar is. Beide modellen kregen veel belangstelling.

H. van den Berg uit Voorschoten had zijn automatische Antonov versnellingsbak meegebracht (zie MN 12.4). Verder de vernuftige 'constant mesh' versnellingsbak die we ook in Heemstede zagen en waarover hij een artikel zal schrijven. En ten slotte een geheel nieuw en voor hem andersoortig model, een grote Mallet locomotief met aan weerszijden tweemaal vier aangedreven wielen en twee cilinders. Dit type locomotief werd in de bergen gebruikt door de Koninklijke Beierse Spoorwegen (tot 1921). Het model is

ongeveer een meter lang en vijftien gaatjes breed.

De heer Bloemendaal stond er met zijn model van de eerste dieselmotor van Stork te Hengelo.



Twee motorfietsen op draaiplateau van A.B.M. Elshof. (Foto: A.A. Ritsema)

De heer Vrugt had een talud-baggermachine voor dijkwerken meegenomen. De emmerladder kan aan een kant scharnieren en kan aan het andere eind op-en- neer worden bewogen door een hijsinrichting. De opgeschepte bagger wordt uitgestort op een schudgoot die de ingedikte blubber in een centraal reservoir stort. Met een verticale emmerladder gaat het spul omhoog naar een bunker vanwaar het in vrachtauto's of spoorwagens wordt gestort. Tijdens het baggeren beweegt de ma-

chine zich zeer langzaam over rails. Het model was uitgevoerd in Märklin en voorzien van 24 baggerremmertjes van Bral. De armlengte bedroeg ruim 60 cm. Vijf motoren zorgden voor de aandrijving: het baggeren, het hijsen van de arm, de schudgoot, de verticale emmerladder en het rijden (50 cm per 4 min.). Een prachtig model.

Howard Sie was present met verschillend landbouw- en grondverzetmachines, waaronder zijn Caterpillar Challenger 65 bulldozer. Bijzonder knap, Howard!

Cor Luske was van de partij met zijn voornamelijk van Tecc gebouwde, rood/groene model van een blokzetkraan. Deze werd nu bestuurd door een elektro-mechanische automaat die (bijna) perfect functioneerde. Op het moment dat ik hier stond om aantekeningen te maken, waren de heren Luske en Ritsema druk aan het filosoferen over de werking ervan: Meccanofielen onder elkaar!

De heer Nijs demonstreerde zijn klok met intervalschakeling. In het Meccano Nieuws nr. 13.1 staat een beschrijving van dit mooie model.

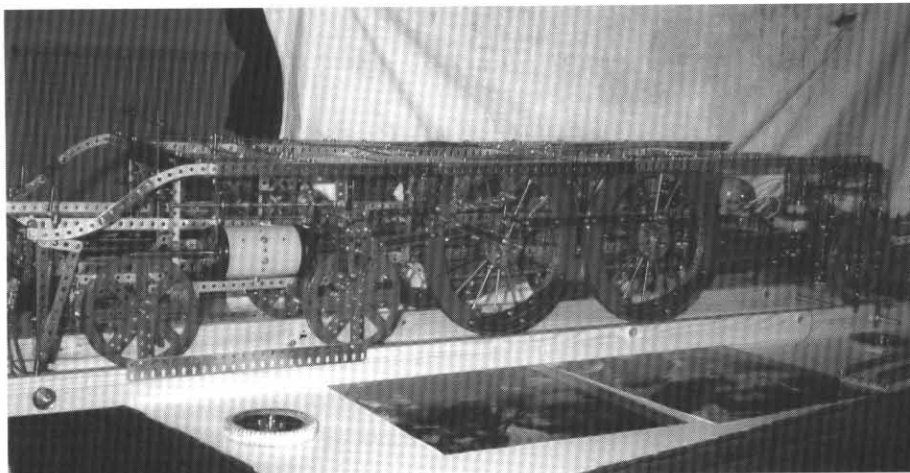
Ons lid Van der Ven had naast een klok (uit de Clock Kit) een leuk modelletje meegebracht, een soort stoomwalsje dat heen en weer rijdt op rails.

De heer Van Oosterhout had een van Matchbox nagebouwde stoom-brandweerspuit naar de bijeenkomst gebracht. De stoommachine drijft de waterpomp aan, zodat een brand veel sneller geblust kan worden dan met handkracht. De stoomspuit werd met paarden voortgetrokken.

Ons lid Ritsema is, zoals bekend, een zeer actieve bouwer, fotograaf en animator van het Gilde. Ditmaal had hij een deel van zijn vaders stofzuigerfabriek in elkaar geknutseld. Dit bestond o.a. uit een draaibank, een schaafbank, een kolomboormachine, een pons-stans machine, een cirkelzaag en een lintzaag. Zoals we van Ab gewend zijn, draaide alles keurig netjes. Verder was er zijn automatische snelheidswisselaar te bewonderen.

Opnieuw maakte de heer Van Tuinen veel indruk met zijn grote model van het waterrad van het Isle of Man.

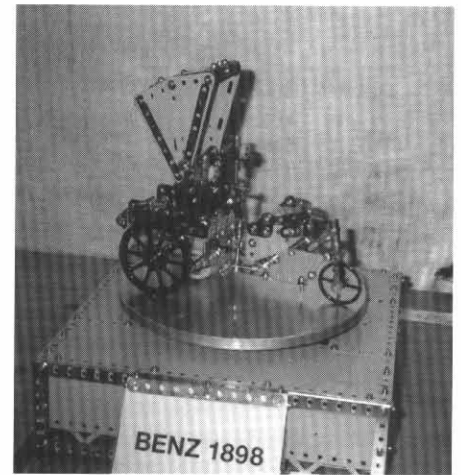
De heer Elshof uit Doetinchem liet een motorcarrousel zien. Twee kleine motorfietsen draaien op een fraai plateau in het rond.



Onderstel van de 2-B-1 locomotief van voorzitter Anink. (Foto: A.A. Ritsema)



Carrousel met bewegende paarden van H.T.M. Kitzen. (Foto: A.A. Ritsema)



Benz-automobiel uit 1898, gebouwd door wie? (Foto: A.A. Ritsema)

Buiten de grote zaal stonden nog enige leden, waaronder de heer *Kerpershoek* die een verbeterde versie van een weefgetouw had gebouwd, met een zelfgemaakte schietspoel. Ook had hij een bierschenk-robot gemaakt, voor de grote dorst.

Verder waren o.m. de heren *Steenvoorden*, *Ransbotyn* (uit Brussel!), *Mikkers*, *Balder* en *Schurink* aanwezig met allerlei onderdelen, dozen en boekjes die te koop waren. Laatstgenoemde stopt overigens na tien jaar met het verkopen van Exacto uit Argentinië.

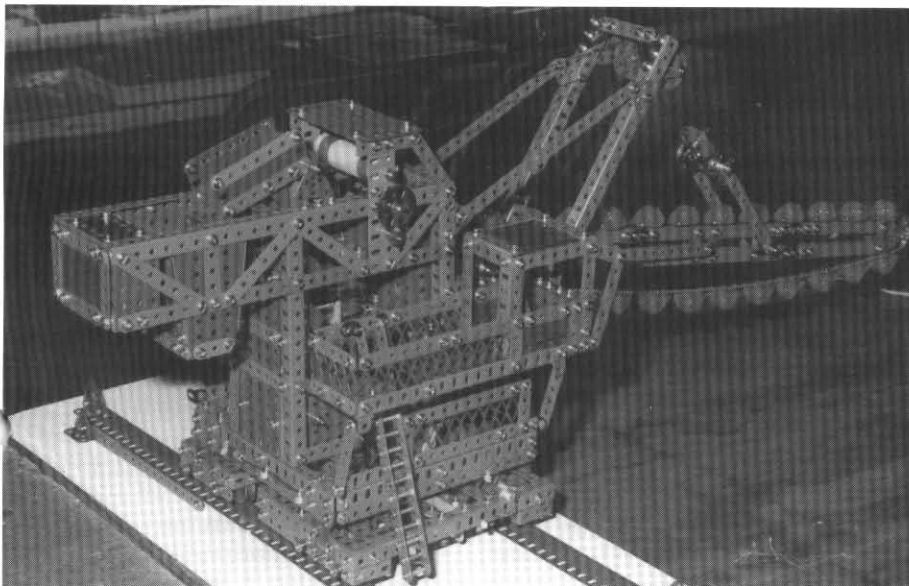
Zoals u ziet lezer, was het al met al weer een hele interessante dag, waar de modellen veel bekijks trokken, onderdelen grif van eigenaar wisselden en de sociale contacten konden worden opgehaald. Ik heb tussen de talrijke bezoekers zowaar enkele nieuwe leden gezien, maar toch zijn er veel te veel leden van onze grote club die niet op bijeenkomsten verschijnen. Ik wil me dan ook van harte aansluiten bij het stuk 'De Hoekbalk' van onze secretaris Kees Trommel in MGN 13.1.

Naschrift

Op ons verzoek heeft Ralph Schurink een beknopt verslag geschreven. Hij heeft zich keurig gehouden aan de geopperde maximum lengte. Het was daarom niet te vermijden dat er veel modellen en hun bouwers niet zijn vermeld. Red.

Heemstede

Wegens gebrek aan ruimte wordt het verslag van Heemstede verschoven naar MN 13.3.



Talud-baggermachine van L. Vrugt. (Foto: R. Mikkers)

KRUIT voor TREINEN - MECCANO - MÄRKLIN METALL

Stadhoudersweg 90A 3039 CJ Rotterdam.

Tel/Fax 010-4665590

- * Alle dozen en onderdelen in voorraad
- * Uniek goedkoop postordersysteem
- * Vraag informatie

AANBIEDING
MECCANO

Losse onderdelen en voorbeeldboeken
gelijk aan de inhoud **van KIST 10**

Winkelwaarde onderdelen f 5500,-

**Nu voor f 3395,-,
met gratis Motor**

zolang de voorraad strekt

Relais

Eenvoudige uiteenzetting over werking en gebruik (2)

door A.G. Roozeboom

In deel 1 (zie MN 13.1) werd verteld wat een relais is en hoe het kan worden getekend. Verder werden een aantal schakelingen besproken: het automatisch vasthouden van een signaal door een relais, automatische snelstop van een elektromotor en het automatisch omkeren van de draairichting met één relais. De auteur besloot met enige opmerkingen over de aansluitcodes van relais en met een paar praktische tips. In deel 2 zal hij nog een tweetal schakelingen behandelen en uiteenzetten hoe u door testen de functie van de genummerde soldeerpenen van kleine relais kunt bepalen. Maar vóór u deel 2 gaat lezen, doet u er goed aan kennis te nemen van de nevenstaande rectificatie. (Red.)

Automatisch omkeren van de draairichting met twee relais en één voeding

Omdat de motor op bijna dezelfde wijze aangesloten wordt als in het vorige schema, is in figuur 9 de motorbedrading gestippeld getekend. Het enige verschil is dat de motorstroom vanaf relais II via de gesloten contacten 4-5 en 7-8 van relais I loopt. Deze manier is vaak gemakkelijker dan toepassing van meerdere draden naar de motor. Merk ook op dat deze motorbedrading geheel spanningsvrij is bij onbekrachtigde relais.

Laten we nu de andere bedrading eens goed bekijken.

De plusdraad gaat:

- naar C-contact van microschakelaar I, via A-contact naar (verbroken) contact 3 van relais II. Kan hier dus niet verder;
- naar (verbroken) 9 van relais I. Komt hier ook niet verder;
- naar C-contact van microschakelaar II, via A-contact naar (verbroken) contact 3 van relais I. Kan hier dus ook niets doen;
- naar contact 9 van relais II. Kan ook hier niet verder.

De mindraad is verbonden met de beide spoelen van de relais en met de contacten 6 van beide relais.

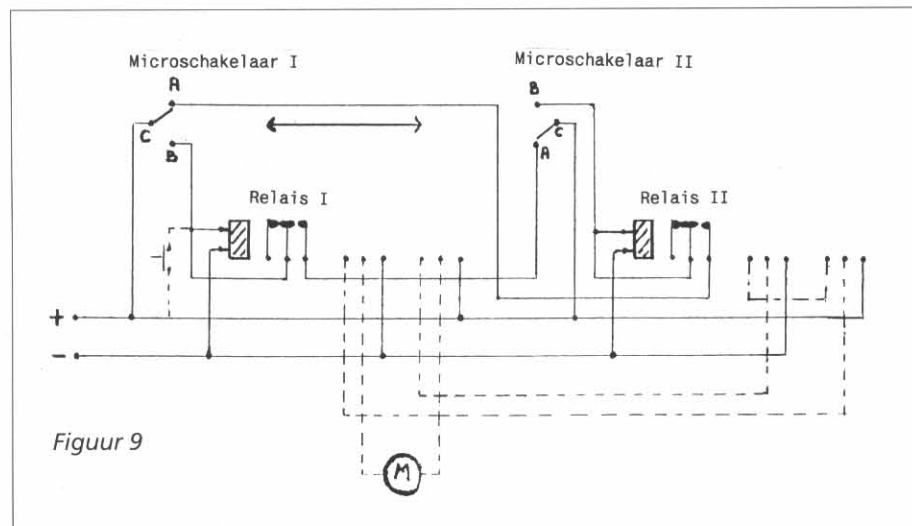
De B-contacten van beide microschakelaars zijn verbonden met de spoelen van

beide relais en eveneens met de contacten 2 van beide relais, dat wil zeggen microschakelaar I met relais I en microschakelaar II met relais II.

Wat gebeurt er nu wanneer we hier spanning op zetten? Niets, want alle aansluitingen lopen als het ware dood. Dit verandert wanneer het model tegen microschakelaar I aanloopt. Gevolg: C-A wordt verbroken en C-B wordt gemaakt. Relais I wordt hierdoor bekrachtigd en de motor krijgt stroom via de contacten 6-5 en 8-9. Het model gaat nu naar rechts. Hierbij wordt onvermijdelijk microschakelaar I weer losgelaten, maar door de tiptoets-schakeling via de contacten C-A van microschakelaar II blijft relais I staan.

Loopt het model nu tegen microschakelaar II aan, dan wordt hier het contact C-A verbroken en relais I valt af; de motor stopt. Tegelijkertijd echter wordt C-B gemaakt, relais II bekrachtigd en daardoor verandert de motor van draairichting. Ook hier wordt het relais weer vastgehouden via de contacten C-A van microschakelaar I.

In dit schema komt het model dus niet vanzelf in beweging bij het inschakelen van de stroom. Men kan op twee manieren starten: door één van de microschakelaars met de hand in te drukken, of door een extra startknop te installeren, zoals is gestippeld bij relais I. In



Figuur 9

Rectificatie

In deel 1 van Roozebooms artikel over relais zijn helaas twee fouten geslopen, beide op blz.13 (!) van MN 13.1.

Ongeveer in het midden van de eerste kolom: (Fig. 5) moet zijn (Fig. 6).

Middelste kolom, passage beginnend met 'Bij onbekrachtigd relais..' gaat verder als volgt: '...loopt nu de plus via contacten 4 en 5 en de min via contacten 7 en 8 naar de motor.

Bij bekrachtigd relais loopt de plus via de contacten 9 en 8 en de min via 6 en 5 naar de motor. Ergo, de motor loopt andersom.'

Wij verontschuldigen ons jegens auteur en lezers.

Redactie

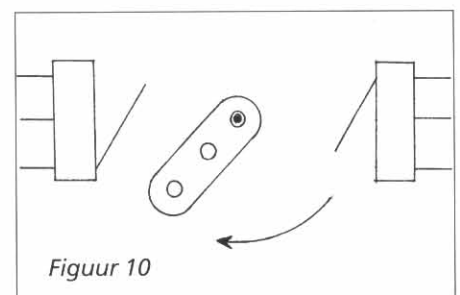
relais II is nog een snelstop ingebouwd. Zie gestippelde verbinding tussen de contacten 4 en 7.

Automatisch omkeren van de draairichting met interval

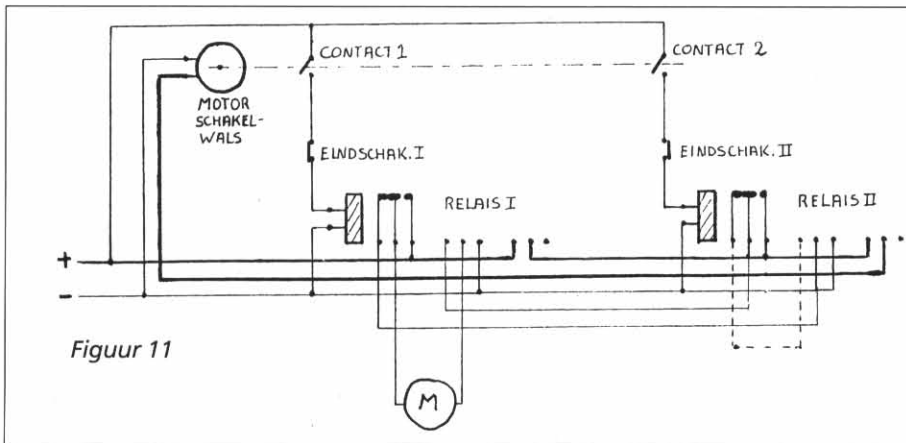
In de voorgaande schema's gebeurde het omkeren van de draairichting vrijwel zonder tussentijd. Zou dit in een model niet passen - het is ook voor de motor beter dit te vermijden - dan zou men een zogenaamd vertraagd opkomend relais kunnen gebruiken. Dit is een relais met een ingebouwde vertraging (uurwerkje of elektronisch) die eerst moet aflopen voordat de spanning wordt doorgegeven aan de relaisspoel. Deze relais zijn uiteraard duurder en meestal ook groter dan gewone relais. Om nu toch een zekere pauze te kunnen maken, moeten we dus iets anders bedenken.

Wat is er dan eenvoudiger dan een (soort) schakelwals het inschakelen van één of meer relais te laten verzorgen? Een simpele schakelwals is al gemaakt door bijvoorbeeld een naafkruk nr. 62 op een asje vast te zetten en deze langzaam door een motortje rond te laten draaien. Door nu twee microschakelaars zó te plaatsen dat er om beurten één wordt bediend, heeft men al een soort schakelwals (Fig. 10).

Door de snelheid van de schakelwalsmotor te variëren, kan men ook de pauzetijd variëren.



Figuur 10



Figuur 11

In figuur 11 laat de motor van de schakelwals contact 1 en 2 om beurten sluiten. Omdat de eindschakelaars I en II gemaakt staan (zij worden beide door het model geopend), worden de relais dus om beurten bekrachtigd.

Maar kijk nu eens naar de plus-aansluiting van de schakelwalsmotor (dik getekend). Deze loopt via de contacten 7-8 van beide relais en daardoor zal deze motor bij het inschakelen van de stroom in eerste instantie gaan draaien. Wordt hierdoor nu schakelwalscontact 1 gemaakt, dan wordt relais I bekrachtigd waardoor de stroom naar de schakelwalsmotor onderbroken wordt en deze dus stopt, daarbij contact 1 gesloten houdend.

De modelmotor is door relais I gaan draaien en beweegt het model tegen eindschakelaar I aan. Wanneer deze verbreekt, valt relais I af, waardoor de modelmotor stopt en de schakelwalsmotor weer gaat draaien omdat zijn stroomkring weer hersteld wordt. Deze zal even later schakelwalscontact 2 maken, waardoor relais II bekrachtigd wordt en hetzelfde gebeurt als eerst bij relais I; alleen is de draairichting van de modelmotor omgekeerd. De tijd die nodig is voor de schakelwals om van contact 1 naar contact 2 te bewegen, bepaalt de rusttijd (interval) van het model.

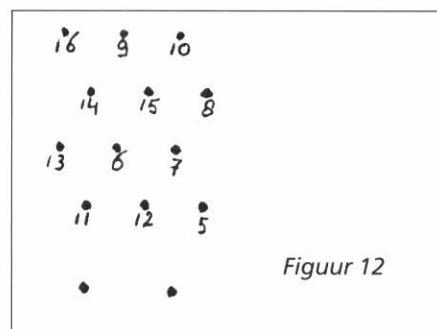
Dit principe heb ik gebruikt in mijn model 'TEMSEI', zie MN 11.2.

Ook in mijn 'Vliegend Tapijt' heb ik dit principe gebruikt; alleen hier niet om tijd te regelen, maar om meerdere motoren te sturen.

Stel dat een model twee motoren heeft die twee verschillende bewegingen moeten doen. Dan is een schakelwals nodig met vier contacten en vier relais, waarbij contact 1 motor A laat lopen via relais I. Contact 2 laat dan motor B lopen via relais II. Contact 3 laat via relais III motor A van richting veranderen, terwijl contact 4 hetzelfde doet voor motor B, via relais IV.

Op deze manier kan men net zoveel motoren sturen als men maar wil, alleen niet tegelijk.

Tot slot wil ik, als toevoeging aan wat ik in deel 1 schreef over de aansluitcodes van relais, nog iets zeggen over het bepalen van de functie van de genummerde soldeerpennen bij kleine relais. Aangezien deze nummering niet genormeerd schijnt te zijn, doet men dit door te testen. Zelf heb ik een paar van die kleinere relais en in mijn geval zag de onderkant van zo'n relais er uit zoals (vergroot) is weergegeven in figuur 12.



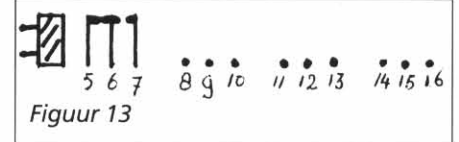
Figuur 12

Het is duidelijk dat de beide onderste soldeerpennen de aansluitingen voor de spoel zijn. Door nu met een proeflampje eerst te testen welke nummers contact maken bij een onbekrachtigd relais en dit te herhalen bij een bekrachtigd relais, kan men een schemaatje tekenen. Mijn relais gaf de volgende resultaten:

Onbekrachtigd	Bekrachtigd
Nrs. 5 en 6 contact	Nrs. 6 en 7 contact
Nrs. 8 en 9 contact	Nrs. 9 en 10 contact
Nrs. 11 en 12 contact	Nrs. 12 en 13 contact
Nrs. 14 en 15 contact	Nrs. 15 en 16 contact

Hieruit volgt dat de nummers 6, 9, 12 en 15 de bewegende contacten zijn. Men zou dus dit relais ook voor kunnen stellen zoals in figuur 13.

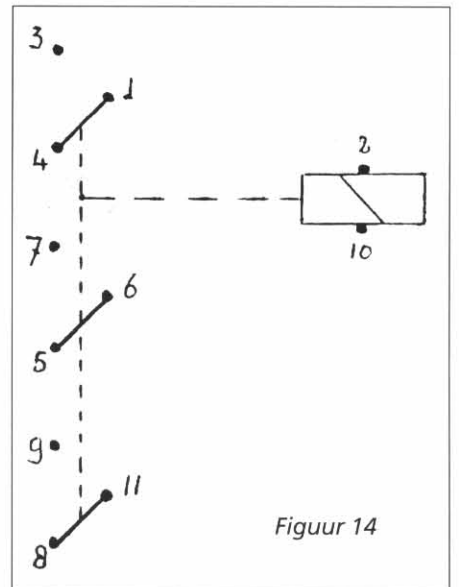
Een dergelijk relais wordt wel genoemd 'viermaal om'. Dat wil zeggen vier contactsets met elk een maak- en een breekcontact. Een dergelijk stel wordt een **volledig** contact genoemd. Ontbreekt er één van de contacten, dan spreekt men van een maak- of een breekcontact.



Eén relais kan over deze drie vormen beschikken en heeft dan bijvoorbeeld tweemaal 'om', eenmaal 'breek' en eenmaal 'maak'.

In elektrotechnische tekeningen wordt een relais voorgesteld zoals is weergegeven in figuur 14. Daarbij wordt vaak, omwille van de duidelijkheid i.v.m. het tekenen van de bedrading, de elektromagneet op een heel andere plaats getekend. Daarbij geeft een streepjeslijn naar de contacten aan waarmee hij verbonden is.

Figuur 14 toont een relais met drie volledige contacten, waarbij de nummers corresponderen met de nummers op de door de ontwerper gekozen relais. Ook hier wordt het relais altijd in onbekrachtigde toestand getekend.



Figuar 14

Tot slot wijs ik u nog even op de tips waarmee ik deel 1 besloot, en natuurlijk wens ik u veel plezier bij het construeren en uitproberen van uw schakelingen.

MECCANO®

DOZEN-ONDERDELEN
STAFFELPRIJZEN!

toermalijn
EINDHOVEN

DEALER VOOR ZUID-NEDERLAND
Kruisstraat 65A - Tel. 040-450547

Werk van leden

Seatrac

door J. Giesen

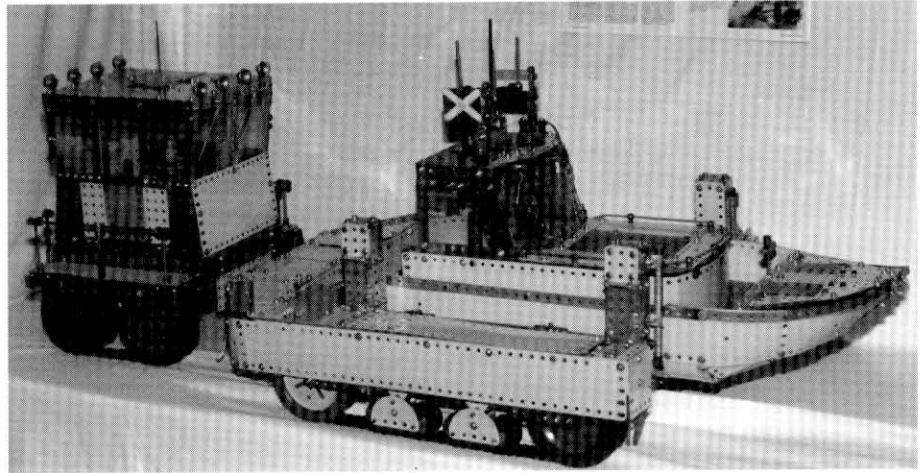
In het verslag van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij nr. 154 van december 1993 viel mijn aandacht op twee artikelen, te weten 'Van boeg tot spiegel één brok reddingboot' en 'Het lanceersysteem Seatrac'. Om de een of andere reden trekken rupsvoertuigen altijd mijn aandacht en dus besloot ik om te proberen de in deze artikelen aangedragen ideeën toe te passen in een Meccano model.

Hoe begin je? Eenvoudig proberen meer informatie te verzamelen. Een telefoontje naar de KNMR en doorverbonden naar de afdeling publiciteit. De heer K. Brinkman stuurde mij daarop complete technische tekeningen van de Seatrac te leen en gaf toestemming om deze te kopiëren.

De echte Seatrac met zijn bootwagen wordt bestuurd door elektronische beïnvloeding van de vier motoren die elk één van de vier rupsbanden aandrijven. Dit was voor mij niet in Meccano uitvoerbaar, dus maakte ik de aandrijving door twee gekoppelde 'PDU's' een differentieel aan te laten drijven. De ene uitgaande as dreef de rupsbanden van de tractor aan, en de andere uitgaande as koppelde het differentieel via een universeelkoppeling - op het draaipunt tussen de tractor en de bootwagen - aan een tweede differentieel. De uitgaande assen van dit tweede differentieel dreeven de linker en rechter track van de bootwagen aan.

Trekker

In de cabine van de trekker was de stoel van de bestuurder 360° draaibaar. De



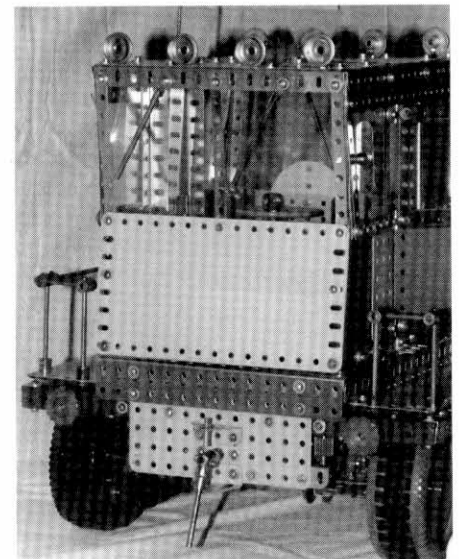
Seatrac-systeem met trekker, bootwagen en boot.

besturing vond plaats door, via een verticaal opgesteld rondsel in de trekker, twee getande stroken (nr. 110) de bootwagen naar links of naar rechts te laten afwijken. De tandstroken werden door middel van een trekveer (nr. 43) in contact gehouden met voornoemd rondsel. Natuurlijk waren de acht schijnwerpers voorgesteld door kleine koperkleurige flenswieltjes (nr. 20b). De trekker had een deur, een ontsnappingsluik, ruitwissers en zijspiegels. De tracks hadden trackspanners. De 'caterpillar tracks' (nr. P91) hadden als geleiders gepaarde wielen (nr. 19b) met rubberbanden (nr. 142b).

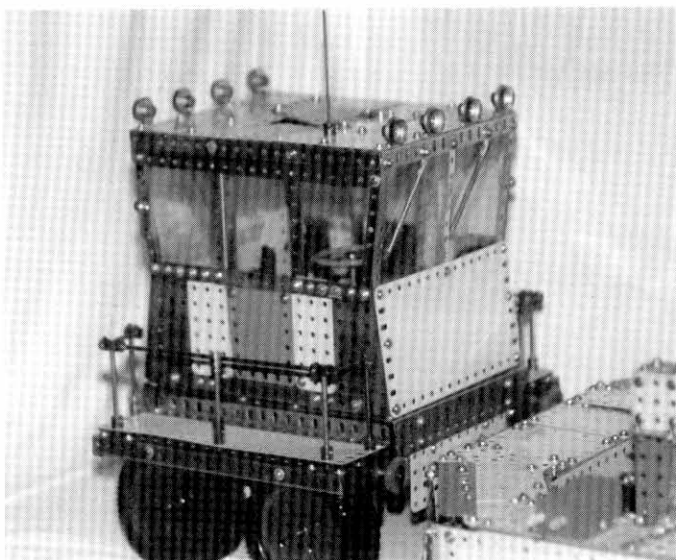
Bootwagen

Het lanceersysteem is gebaseerd op het principe van een rijdend dok waar de reddingboot in de beweegbare (wegdraaiende) armen van de in stemvorkmodel gebouwde bootwagen rust. De bootwagen had langere tracks dan de trekker en de armen van de bootwagen waren verend verbonden met de tracks. Door de reddingboot met de beweegbare armen hoog op te tillen, kan de Seatrac ver het water inrijden zonder dat de boot al gaat drijven.

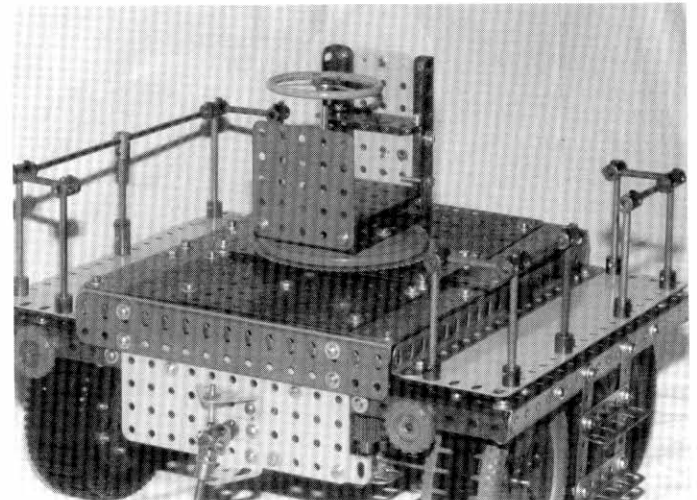
In mijn Meccano model werd de aandrijving van de tracks aan weerszijden verzorgd door kettingoverbrengingen vanaf de beide assen van het tweede differentieel. Het hef- en wegdraimeer



Voorzijde van de trekker (aan de kant van de bootwagen) met ruitwissers, zijspiegels en verbindingssas tussen beide differentieels. Het rondsel voor de besturing met tandstroken zit rechts.

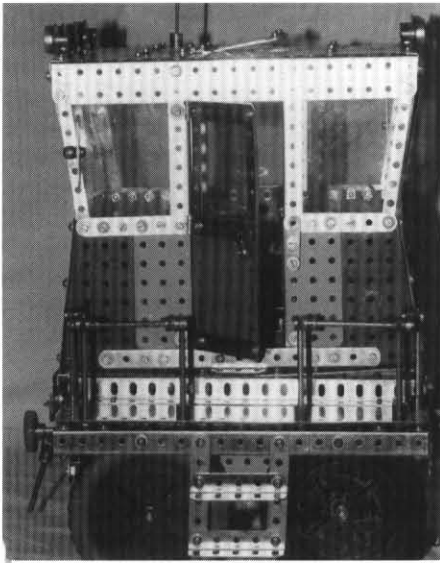


Zijaanzicht van trekker met ruitwissers en ontsnappingsluik.



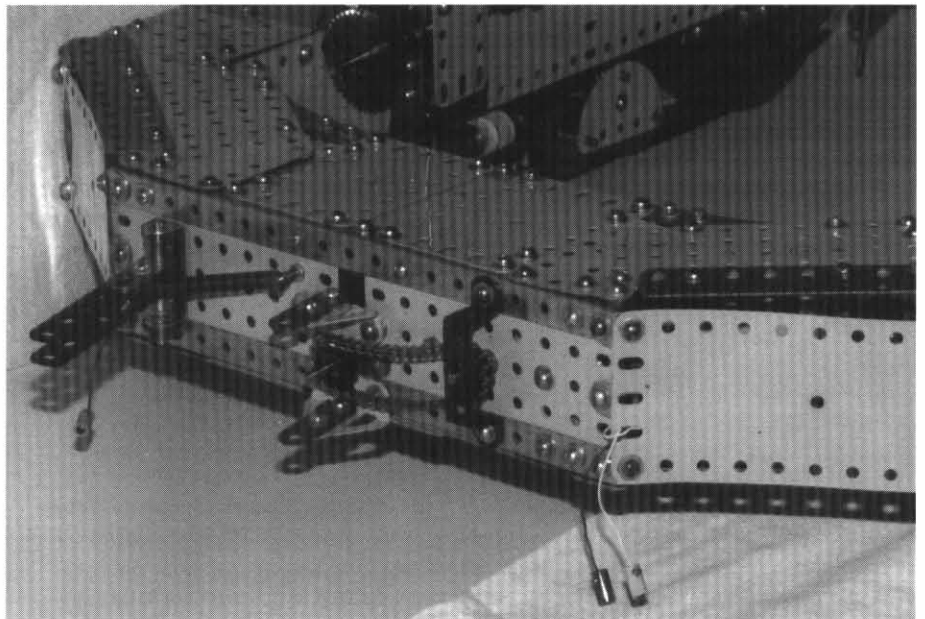
Trekker zonder bovenbouw, met de bestuurdersstoel, de verbindingssas tussen beide differentieels en het besturingsrondsel (rechts).

chanisme van de armen begon met de (Märklin) motor die bij het begin van elke arm stond opgesteld. Via een stel nrs. 211a en 211b werd de draaiing overgebracht op de horizontale as, voorzien van universele koppelingen, die op de foto aan de binnenkant van de bootwagenarmen te zien is. Deze as liep door de eerste toren en eindigde in de tweede. De hefarmen, die zich onderaan elke toren bevonden, waren van onder naar boven als volgt opgebouwd. Geheel onderaan bevond zich een horizontaal pakket van vier kleine poelies, twee met stelschroef (nr. 23a) aan de buitenkanten, en twee zonder stelschroef (nr. 23b) ertussenin, elk van deze laatste in een vorkkoppeling nr. 116a. De vorkkoppelingen waren elk bevestigd op een schroefpin nr. 115 die loodrecht was verbonden met een koppeling nr. 63. In beide uiteinden van deze koppeling zat een verkort asje van



zij-aanzicht van trekker met deur.

ongeveer een halve duim gestoken, dat eindigde in een schuifstuk. De beide schuifstukken gleden in gebogen stroken nr. 89b die, bij het omlaag bewegen van de poeliepakketten, deze van de boot wegleidden. Het omhoog en omlaag bewegen van de poeliepakketten geschiedde door een schroefstang die in het midden van de koppeling draaide (vandaar de twee korte asjes; ertussenin moest ruimte voor de schroefstang blijven). Bovenaan de schroefstang was een schroefstang-koppeling, nr. 173a, aangebracht met daarop een plat steunstuk en een klein kroonwiel nr. 29. Dit laatste greep aan op een rondsel dat op de lange horizontale as was aangebracht. Op het platte steunstuk was een hoeksteunstuk nr. 12a bevestigd, waar de horizontale aandrijfas doorheen stak. Deze constructie bood de draaiende en tegelijkertijd zwenkende schroefas een draaipunt aan de bovenzijde. Aan de achterkant (zeezijde) van de



Voorzijde van de bootwagen. Links de tandstroken voor de besturing met de trekveer. Midden de verbinding met het tweede differentieel door een kettingoverbrenging.

beide bootarmen stelden de verticale assen, voorzien van een menigte onderleggingen, verticale rubberen stootbumpers voor die de reddingboot bij het binnenvaren van de bootwagen tegen beschadiging beschermden.

Reddingboot

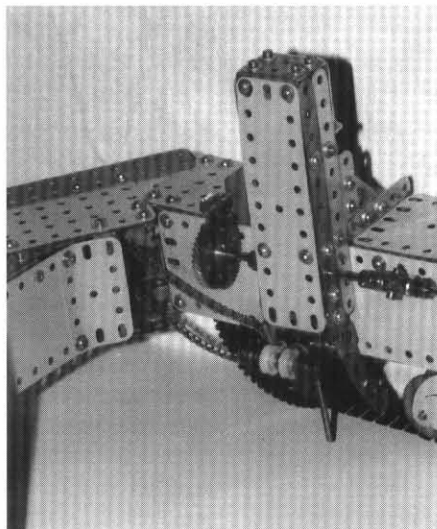
Aan de hand van foto's in het verslag van de KNRM heb ik getracht een reddingboot te bouwen die afgeleid is van de Valentijnklasse. De bodem bestond uit acht buigzame platen (nr. 197) waarvan aan weerszijden de laatste 2 1/2" omgezet waren met de platenbuiger. Tot U-vorm verbonden hoekbalken (nr. 7a) vormden de kiel met op drie gaatjes daarboven een tweede U-balk als

draagvlak voor het dek.

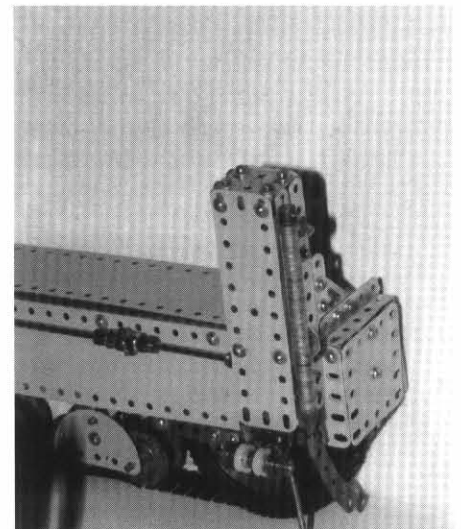
Tegen deze U-balken had ik acht 1 1/2 Volt batterijen bevestigd, die 12 Volt leverden voor de rode en groene navigatielichten. Deze lichten waren niet afgeschermd en zij brandden intermitterend. Hoe kan een landrot zondigen tegen de regels van de varenden!

De batterijen leverden ook de stroom voor de 9-12 Volt Franse Meccanomotor (MR) die via een set conische tandwiel (nrs. 30a en 30c) de 'flat commutator' (nr. 551) aandreef die de lichten deed flikkeren.

Daar waar geen passende transparante Meccano platen te gebruiken waren, heb ik gebruik gemaakt van 0,5 mm dik transparant plastic plaat.



Een van de bootwagenarmen. Links de kettingaandrijving voor de tracks. Daarboven de motor met tandwieloverbrenging naar de horizontale as. Onderaan de toren het poeliepakket, het uiteinde van de schroefstang en de gebogen strook met glijstuk.



Het andere eind van de bootwagenarm met de tweede toren, het poeliepakket, het uiteinde van de schroefstang, de gebogen strook met glijstuk en de verticale stootbumper.

De vlaggen waren met viltstift gekleurde stukjes wit papier (4 x 5 cm), ingesloten tussen twee plastic plaatjes van 4 x 6 cm, aan de zijkanten dichtgeseald en voorzien van drie gaten van 4,1 mm op 1/2" afstand van elkaar, zodat de vlaggen te bevestigen waren.

De reddingboten van de Valentijnklasse worden aangedreven door 'waterjets'. Deze heb ik voorgesteld door twee hul-

zen (nr. 163). Deze waren elk draaibaar om een verticale as (vastgezet met twee veerclips nr. 35) door middel van een stel tandwielen met schroefvertanding (nrs. 211a en 211b). Zij werden o.a. via een kettingoverbrenging bewogen door het stuurwiel in de cabine.

Het meest plezierige is, naar mijn mening, iets waar te nemen en dat, on-

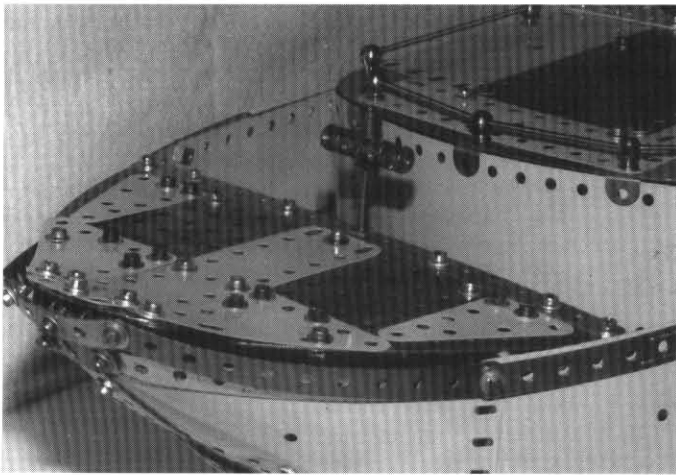
danks alle problemen, om te zetten in een Meccano model waarvan men zegt: 'Ja, het lijkt er inderdaad op!'.

Om u bij te staan in uw poging om dit model na te bouwen, heb ik de bijgaande lijst van onderdelen gesplitst in de rubrieken: trekker, bootwagen en boot.

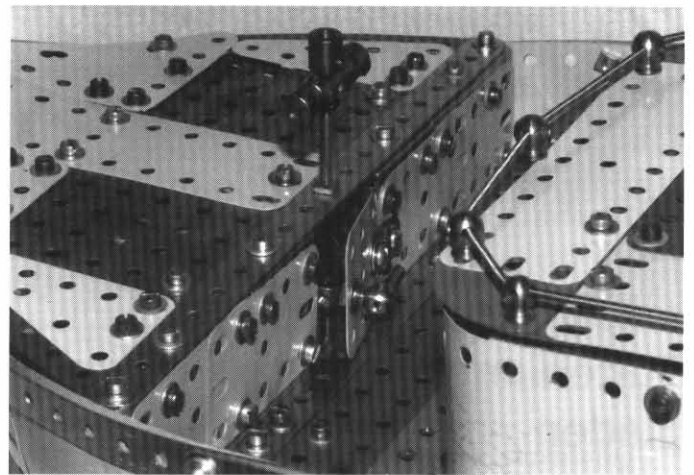
Lijst van onderdelen

Nr. Trekker				Nr. Trekker				Nr. Trekker						
Boot-wagen				Boot-wagen				Boot-wagen						
Boot				Boot				Boot						
Totaal				Totaal				Totaal						
1	-	-	2	2	2	-	8	10	155	-	-	1	1	
1a	6	-	1	7	53	3	-	4	7	161	-	-	4	4
1b	6	1	4	11	53a	8	6	-	14	163	-	-	2	2
2	-	16	13	29	54-4"	4	-	-	4	168	1	-	-	1
2a	-	-	4	4	55a	4	4	-	8	172	1	-	-	1
3	3	-	13	16	58	9 cm	-	38 cm	47 cm	173a	-	4	-	4
4	4	-	2	6	58b	-	-	1	1	179	11	-	3	14
5	9	-	7	16	59	25	35	18	78	185	-	-	1	1
6	4	6	2	12	62	-	14	-	14	185a	1	-	-	1
6a	1	11	4	16	63	14	11	2	27	188	-	2	5	7
7a	-	4	4	8	63c	1	2	-	3	189	2	4	1	7
8	4	-	4	8	63d	7	-	-	7	190	-	4	-	4
8a	12	2	3	17	63f	-	2	-	2	190a	2	-	-	2
8b	8	5	3	16	64	-	-	1	1	191	-	2	-	2
9	4	-	5	9	70	3	2	7	12	192	6	4	15	25
9a	2	-	2	4	72	1	2	1	4	193a	1	-	3	4
9b	2	8	-	10	73	-	-	1	1	193e	1	-	-	1
9d	3	12	6	21	74	2	4	1	7	194	-	4	2	6
9e	4	-	-	4	74a	-	-	3	3	194b	-	2	-	2
9f	3	16	4	23	74b	5	-	-	5	194d	-	-	1	1
10	-	4	2	6	74c	-	-	2	2	195	4	-	-	4
11	6	4	1	11	77	-	4	-	4	196	2	11	-	13
11a	-	-	1	1	80a	-	4	-	4	197	-	2	13	15
12	-	4	7	11	81	-	4	1	5	211a	1	2	2	5
12b	2	18	1	21	82	2	2	-	4	211b	1	2	2	5
12c	-	6	6	12	89	-	-	9	9	212	4	-	3	7
13a	1	-	-	1	89a	-	-	2	2	213b	-	-	1	1
14a	1	2	-	3	89b	-	10	-	10	214	1	8	2	11
15	1	5	-	6	90a	-	-	3	3	214a	-	-	2	2
15a	2	6	1	9	94-cm	70	72	74	2,16 m	214b	-	2	-	2
15b	3	-	-	3	95a	1	-	-	1	214c	-	2	-	2
16	3	3	2	8	96	2	4	2	8	215	-	-	28	28
16a	11	2	5	18	96a	5	2	-	7	217a	-	-	10	10
16b	9	3	4	16	103	-	2	1	3	221	-	8	5	13
17	10	18	1	29	103a	4	-	1	5	222	-	-	2	2
18a	4	2	5	11	103d	-	4	1	5	223	-	-	2	2
18b	-	2	3	5	103e	-	-	2	2	225	-	-	2	2
1/2"as	-	12	2	14	103f	5	4	3	12	235	-	2	-	2
19b	8	8	-	16	103g	-	-	4	4	235b	1	-	-	1
20b	8	-	-	8	103h	-	4	1	5	235d	10	-	-	10
22	-	16	1	17	103k	2	4	3	9	235f	2	-	-	2
23a	2	8	-	10	108	-	12	-	12	235g	3	-	1	4
23b	-	8	-	8	110	-	2	-	2	239a	2	-	-	2
24	-	-	1	1	111	-	2	-	2	239b	-	-	2	2
25	7	7	-	14	111a	2	1	3	6	240	-	-	4	4
26	2	1	1	4	111c	38	-	20	58	321	-	-	1	1
26a	1	-	-	1	111d	4	-	3	7	452	2	-	-	2
27	3	-	-	3	114	5	-	1	6	510	-	-	1	1
27a	1	1	-	2	115	9	8	5	22	516	-	-	1	1
27f	-	8	-	8	115a	-	8	2	10	528	-	-	3	3
28	-	-	2	2	116a	-	8	-	8	531	-	-	2	2
29	5	7	-	12	120b	16	30	-	46	532	-	-	1	1
30	2	-	2	4	125	4	16	-	20	533	-	-	1	1
30a	-	-	1	1	126	2	2	-	4	539	-	-	2	2
30c	-	-	1	1	126a	2	8	7	17	540r	-	-	1	1
31	3	-	-	3	133	4	4	-	8	540v	-	-	1	1
35	-	-	4	4	133a	2	2	2	6	543	-	-	1	1
43	-	1	-	1	136	2	-	10	12	551	-	-	1	1
45	1	1	3	5	136a	-	-	5	5	561	-	8	-	8
46	-	2	2	4	139	-	2	-	2	564	-	-	11	11
47	1	-	-	1	139a	-	2	-	2					
47a	-	1	-	1	140	1	4	2	7					
48	1	5	-	6	142b	8	8	-	16					
48a	1	6	6	13	142c	-	16	-	16					
48b	-	-	2	2	147a	1	-	-	1					
48c	1	-	-	1	147b	11	3	-	14					
50a	-	8	-	8	154a	-	2	-	2					
51	-	6	2	8	154b	-	2	-	2					

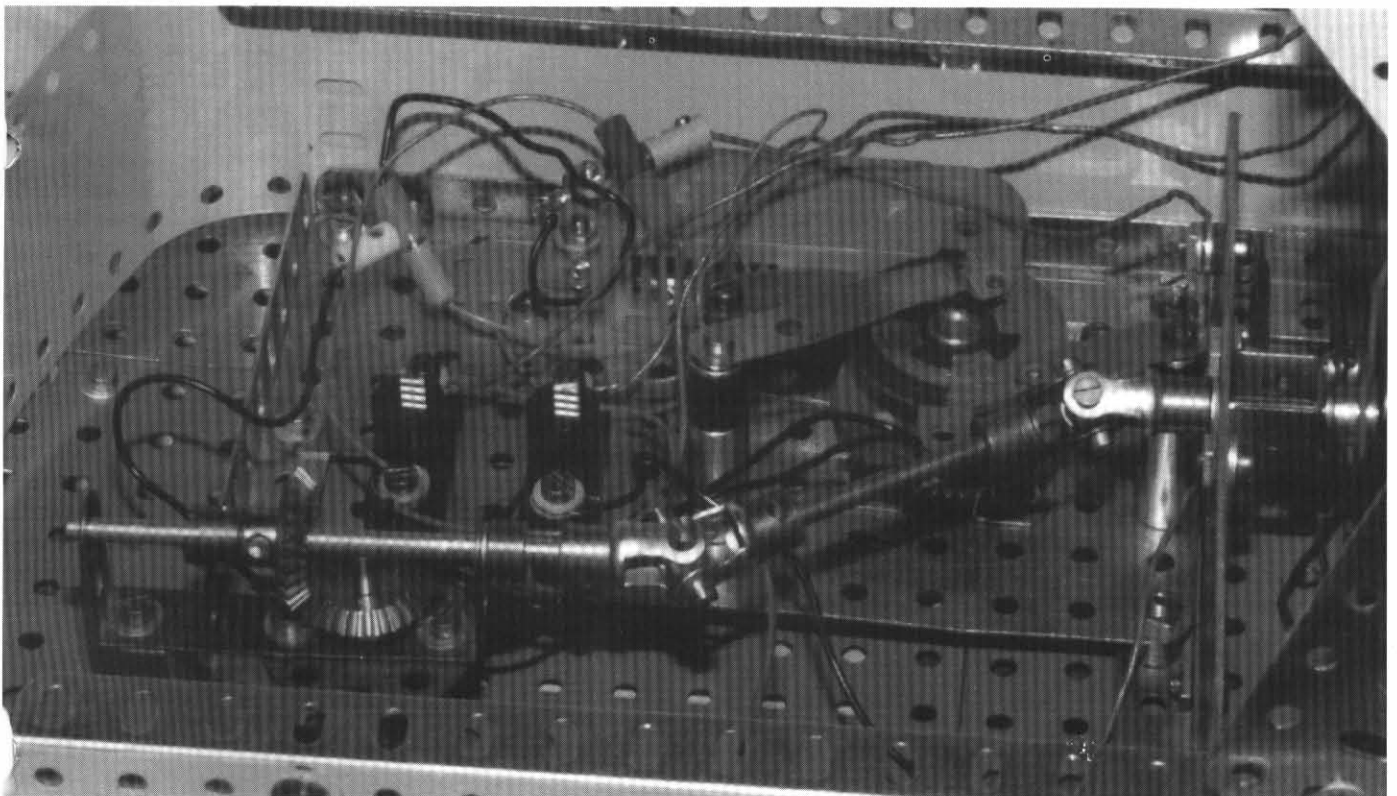
Motoren: 2 PDU, 2 Märklin 1018, 1 Mo France.
Vier Märklin schakelaars (gelijkrichters)
Afwijkende maten ruiten: 1/2 mm transparant plastic plaat.
Schoeven, moeren en onderleggingen.



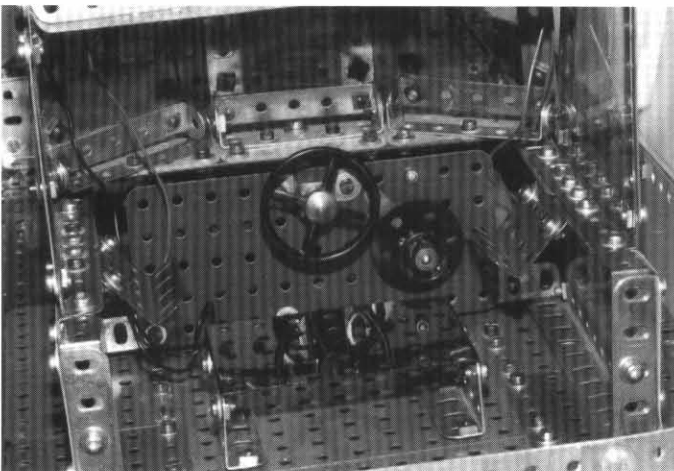
Reddingboot - details voorschip.



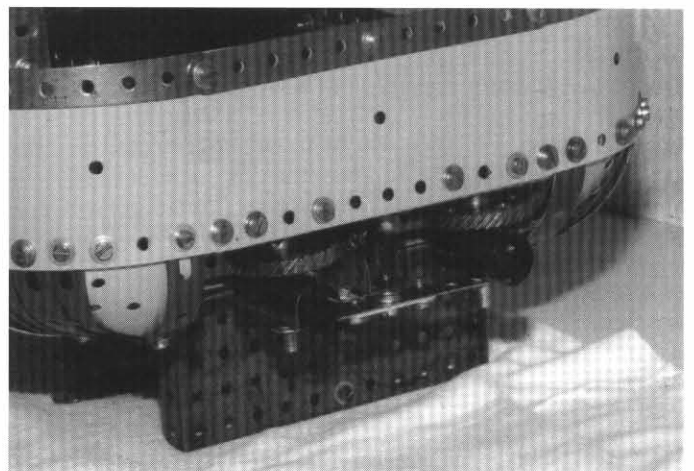
Reddingboot - details voorschip.



Reddingboot - blik in ruimte vóór de cabine. Op voorgrond de stuurinrichting voor de straalbuizen en erachter de commutator voor de knipperende navigatielichten, aangedreven door een elektromotor. Rechts dashboard en stuurwiel.



Reddingboot - de cabine. Het dashboard is een isolerende plaat nr. 510. Rechts van het stuurwiel de schakelaar voor de navigatielichten, bestaande uit het isolerende naafbuswiel nr. 516, een messing strip en het stuurwiel nr. 321 uit de Army Multikit.



Achterzijde van de reddingboot met de twee bestuurbare straalpijpen.

A.J. PRINS**de oudste Meccano-Dealer****TreinenShop**

levert :
verzendt :

Kist 10

alle dozen
alle onderdelen

A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel 015 - 123.170 fax 125.937

Buitenlandse bladen

Constructor Quarterly

Nummer 27 (lente 1995). Miniatuur 'Titan' blokzetkraan. Trein voor Kerstmis. Willys 'Jeep'. Ransomes & Rapier 35-ton spoorwegongevallenkraan. Eén-armige bandiet (kermisattractie). Computer-gestuurde Meccanograaf met stappenmotoren. Taffy Vale en 'Spam-Can' locomotieven. Miniatuur-uitvoering van SML4, de Giant Blokzetkraan. Tangie twee-cilinder stoommachine.

Midlands Meccano Guild Gazette

Nummer 17 (april 1995). Smalspoor tenderlocomotief. Miniatuur-trekkers met vier en zes wielen en bijpassende dieplader. Klokslagwerk. Recht differentieel. Ballenrolbaan. Stormvloedkering in de Theems.

The Meccano Newsmag

(North Midlands Meccano Guild)

Nummer 71 (maart 1995). Trein voor Kerstmis. Constructorproject 66: Gestuurde vier (roeiboort). Kraan met nauwkeurige horizontale lastlijn ('level-luffing'). Meccano's eerste blokzetkraan. Tip nr. 361a: miniatuur druklager en nr. 361b: kogelgewricht.

Magazine du CAM (Frans)

Nummer 49 (1995-I). Horizontale stoommachine (model van A. Konkoly) voor doos 10.

The Transvaal Meccano Guild Newsletter

Nummer 7 (januari 1995). Grote torenkraan, door 'Spanner' beschreven in een aflevering van het voormalige Meccano Magazine.

Nummer 8 (maart 1995). V12 Ferrari motor, Scheepsstoommachine beschreven door 'Spanner'.

Voorts ontvangen:

Other Systems Newsletter nummer 11, Meccano & Erector Club Newsletter (Zuid Californië) nummers XVIII-3, XVIII-4, XIX-1 en XIX-2, The Transvaal Meccano Guild Newsletter nummers 4, 5, 6 en 7 (zie boven), Bulletin de la Peña del Cargolet (Catalonië, Spanje) nummer 13, Midlands Meccano Guild Newsletter augustus 1994, Verslag Stoneleigh 1994, Verslag 55ste vergadering oktober 1994, Newsletter januari 1995, Verslag van de 56ste vergadering maart 1995.

Advertenties

Aangeboden

Een partij onderdelen van Tecc. Graag te ruilen tegen een doos 3A van Temsi. A.L.Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502.

Exclusieve bouwbeschrijvingen van Meccano modellen door A. Konkoly: stoommachines, versnellingsbakken, synchronomotoren, bewegende dieren, klokken, balansstoommachine. Inclusief exacte kleurenprints. Prijs: f 60,- per beschrijving.

G. Venema, tel.: 075-217142.

Märklin doos M60 (1006) en doos 1035 (Drahtseilbahn), beide dozen eenmaal gebruikt. Vaste prijs f 175,-
Denis Akkermans, Van Adrichemweg 516, 3042 BX Rotterdam, tel.: 010-4372286.

Speciale koppelingen en sleepcontacten, prijs bij afspraak. Inlichtingen over Radio Control en kanaalkeuze (bescherming) bij: H.M. Kroon, tel.: 04120-32296.

Splinternieuwe, nooit gebruikte, Franse Meccano set nr. 10. Prijs n.o.t.k. H. Sie, tel.: 020-6633183.

Partij Meccano onderdelen inclusief tandwielen (totaal ca. 20 kg) in zelfgemaakte kist. Kleuren groen en rood, eind jaren '50, in goede staat.

Prijs f 300,-. H. van Vulpen, Griend 40 - 38, 8225 TX Lelystad, tel.: 03200-52873 (na 19.00 uur).

Gevraagd

Zou iemand van onze leden die in de verfindustrie zit of gezeten heeft, eens een schema kunnen maken van de diverse kleuren die Meccano in de loop der jaren heeft gehad met de overeenkomstige (of de meest dichtbijkomende) RAL-nummers, zodat men de onderdelen kan overspuiten. De RAL-nummers van Temsi weet ik reeds. Die zijn nr. 3003 voor rood, en nr. 6001 voor groen. Bij voorbaat hartelijke dank. A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502.

Bouwelementen van 'Construx', merk Fisher-Price.

Denis Akkermans, Van Adrichemweg 516, 3042 BX Rotterdam, tel.: 010-4372286.

Dozen en onderdelen van ELMEC.
J.C. Balder, tel.: 055-551971.

Meccano onderdelen nrs. 7, 7A, 8, 19C, 76, 118, 137, 143, 145, 146, 146A, 167B, 236. Het liefst, indien mogelijk, in de kleuren rood/groen van 1959.

A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502.



Meccano Dealer van Noord-Nederland

Wij leveren dozen, motoren, trafo's, losse onderdelen en voorbeeldboeken

Turfsingel 9

9712 KG Groningen

Tel.: 050-133461

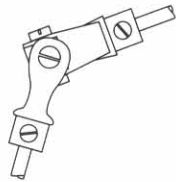
Fax: 050-137001

MECCANO NIEUWS

Jaargang 13 nummer 3
Herfst 1995

**m
gn**

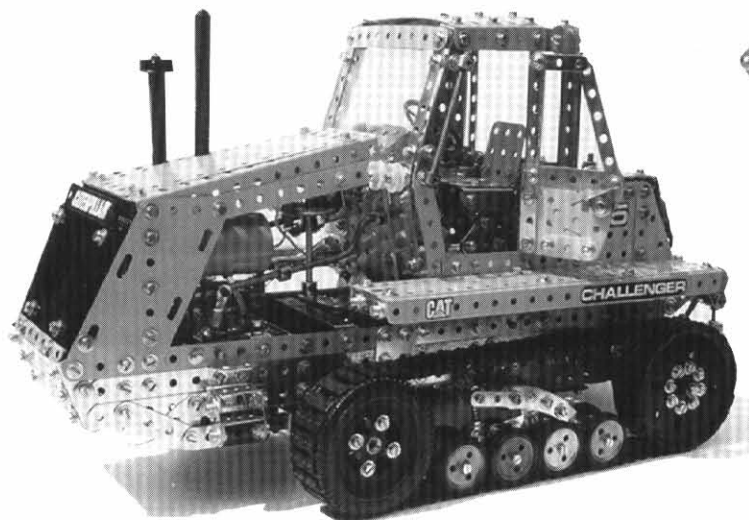
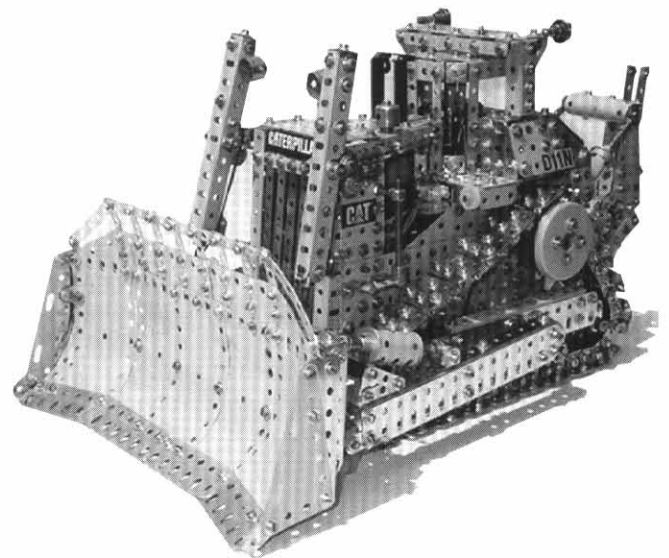
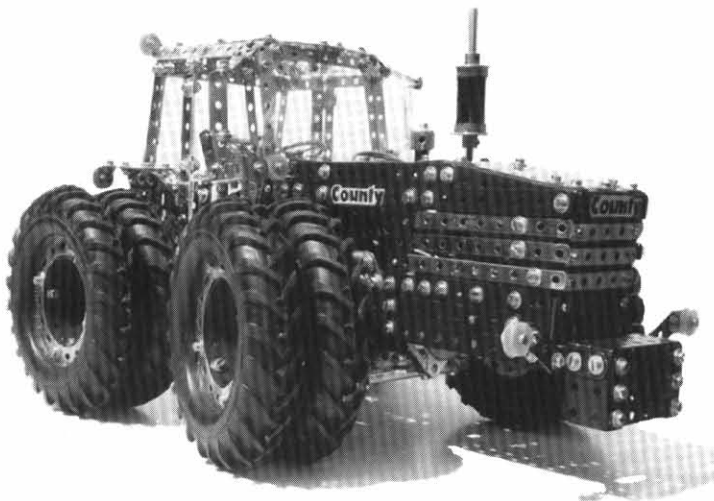
VERENIGING VOOR METAAL-
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging
"MECCANO GILDE NEDERLAND".

Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel.: 08337 - 9525



In dit nummer o.a.: Harmonische overbrenging
Techniek - Speling
Ons zonnestelsel (1)
Tips

Foto's op de voorpagina

Linksboven: Ford County
landbouwtrekker.
Rechts: Caterpillar D11N bulldozer.
Linksonder: Caterpillar Challenger 65.

Van de redactie

Het beste nieuwtje deze keer is de geboorte van Bronco Nant, zoon van Hans en Jacqueline van Olst uit Berkel en Rodenrijs. Hans is, zoals u zult begrijpen, MGN-lid. Het verheugt ons ook daarom zo'n geboorte-aankondiging te hebben ontvangen, omdat er zo zorgelijk over de vergrijzing binnen onze vereniging wordt gesproken en geschreven. Dit geeft weer hoop! Wij feliciteren de ouders van harte en we hopen dat hun zoon gezond en gelukkig zal opgroeien.

Een volgend goed bericht is dat er een nieuwe, geheel bijgewerkte, ledenlijst met dit nummer van het Meccano Nieuws is verzonden. Een reusachtige prestatie van Jan Schurink en Co Stevens. Er staan, behalve alle adressen, ook de telefoonnummers in die per 10 oktober van kracht worden. De oude nummers blijven nog zes maanden in bedrijf, en om te vermijden dat we in dit nummer van MN bij elke functionaris en adverteerder twee telefoonnummers zouden moeten vermelden, hebben we het nu nog gelaten bij de oude nummers.

Een enkele keer hoor ik wel eens dat sommige lezers liever meer 'techniek'

en minder verslagen in het Meccano Nieuws zouden willen zien. Dat is een begrijpelijk verlangen. We kunnen evenwel slechts beschikken over een beperkt aantal pagina's, en dus is het óf meer van het een óf meer van het andere.

Nu heb ik drie redenen om door middel van verslagen aandacht te willen schenken aan onze bijeenkomsten, en aan manifestaties waaraan Gildeleden actief hebben meegewerkt.

Ten eerste denk ik dat mensen die de moeite hebben genomen om met een model op een bijeenkomst te komen, het leuk vinden om te zien dat hun inbreng is opgemerkt, liefst in positieve zin. Dat is volstrekt terecht.

Ten tweede hoop ik maar steeds dat door een enthousiast verslag meer leden over de drempel zullen worden geholpen, al is het alléén maar om eens te kijken hoe gezellig zo'n bijeenkomst is.

Ten derde kan het voor de afwezigen nuttig zijn om aldus te weten te komen dat een technisch probleem waar zij mee worstelen, door iemand anders klaarblijkelijk is opgelost, zodat ze met zo'n persoon contact kunnen opnemen. Ziedaar. Ik hoef er niet op te wijzen dat men, onder verwijzing naar het bovenstaande, voor elk verslag kan volstaan met een verhaaltje van vijf regels en misschien één of twee foto's; dat kan wel een hoogst enkele keer, maar vaak wordt zo'n beknopte tekst dan toch weer aangevuld met meer foto's. Wat ruimte betreft, schiet je daar niet veel mee op. Persoonlijk vind ik dit een moeilijk probleem, te meer omdat ik zo langzamerhand wat ervaring heb opge-

daan met het schrijven van verslagen en met het lezen van de verslagen van anderen; het valt niet mee om het juiste midden te vinden tussen beknoptheid en het vermelden van opvallende of creatieve details. Bovendien moet alles ook nog leesbaar zijn. De redactie probeert echter elk nummer op aanvaardbare wijze samen te stellen.

Ten slotte: onze naam is zelfs doorgedrongen tot diep in de USA. Van ene George Wetzell, helemaal uit Peotone, Illinois, ontvingen wij namelijk een klein prijscourant, getiteld 'Classic Construction Sets For Sale'. Deze omvat bouwdozen van de meest uiteenlopende soort. Veel Erector (Amerikaanse Meccano), ook Meccano, Bral, Märklin en zelfs Richter Anker bouwdozen, dit alles daterende van 1870 tot 1964, met prijzen van \$ 45.- tot \$ 3750.-. Twee exemplaren van de lijst liggen bij het Documentatiecentrum ter inzage.

J.F.J. Willems

Van het bestuur

Van de voorzitter

Deze zomer geeft veel goed weer; dat betekent voor de meesten van u minder Meccano activiteiten. Maar er zijn ook van die volhouders, die ondanks de warmte doorbouwen, of zelfs een doosje Meccano meenemen op vakantie. Ik hoop dat u, wanneer u dit leest, een goede zomer en prettige vakantie hebt gehad en dat daar een best Meccano seizoen op zal volgen.

Meccano Gilde Nederland

Bestuur

Voorzitter: G.B. Anink
Herenweg 144
2101 MT Heemstede
Tel.: 023-284877

**Vice voorz./
Penningmeester:** J.C. Balder
Soerenseweg 111
7313 EJ Apeldoorn
Tel.: 055-551971

Secretaris: C.J. Trommel
Zeemandreef 60a
3146 BT Maassluis
Tel.: 01899-15295

Ledensecr.: N.I.M. Stevens
H. van Viandenstraat 20
3791 AV Achterveld
Tel.: 03425-1675

Contributie

De contributie bedraagt f 40,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari tot 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd. Betaling op gironummer 5484519 t.n.v. Meccano Gilde Apeldoorn.

Documentatiecentrum

Beheerder: G.B. Anink
Herenweg 144
2101 MT Heemstede
Tel.: 023-284877

Meccano Nieuws

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar in een oplage van 725 exemplaren.

Redactie

Hoofdredactie: J.F.J. Willems
Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel.: 08337-9525

Eindredactie: L.M. van Galen
Holysingel 98
3136 LC Vlaardingen
Tel.: 010-4744954

Techniek:

J. Geertsma
De Pol 16
3951 AW Maarn
Tel.: 03432-1789

F. Roost
Plutostraat 3
3235 TG Rockanje
Tel.: 01814-2064

Distributie

A.G. Roozeboom
A. Kroonweg 9
6866 BL Heelsum
Tel.: 08373-18558

Losse nummers à f 3,50, exclusief verzendkosten, te bestellen bij het distributie-adres.

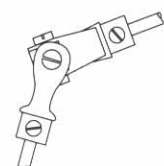
Drukwerk

Drukkerij Verweij Wageningen bv.

Advertenties

Tarieven en voorwaarden op aanvraag te verkrijgen bij het redactie-adres (zie voorpagina).

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publikaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.



De afgelopen maanden is een aantal Gildeleden weer extra druk bezig geweest voor ons algemeen belang. Daarmee bedoel ik natuurlijk het redactieteam, dat zich steeds maar weer belangeloos inzet voor het uitbrengen van dit blad, dat zowel wat betreft uiterlijk als inhoud steeds fraaier wordt; hulde. De evenementen en regionale bijeenkomsten gedurende de afgelopen kwartalen werden weer goed verzorgd; als het allemaal vlotjes verloopt, valt het vele werk dat ervoor wordt gedaan, niet op. En daarom noem ik deze keer:

Almere Stoomfestival - Han Schouweenaar;
 Raalte Stoomfestival - René Mikkers;
 Kerk-Avezaath (inclusief pendelen van naar NS) - Frits Dam;
 Zoetermeer - Leo en Sandra Steenvoorden;
 Maastricht - Harry Peels.

Deze mensen - en er zijn er méér - verdienen onze hartelijke dank. Van hún inzet moet onze vereniging het hebben.

Door een ingeving (of: 'aangeving') van Kees Nobel ben ik in contact gekomen met Festo, leverancier van pneumatische onderdelen. De firma was aanwezig op de landelijke bijeenkomst op 1 april. Daarna heb ik een aantal onderdelen op proef ontvangen. Het zijn kleine cilinders, met een slag van 40 mm, een asdiameter van 4 mm en voorzien van M4 schroefdraad; dus uitstekend bruikbaar voor Meccano. Met vier cilinders en de nodige ventielen heb ik een proefmodel gemaakt, in de wandeling vliegemepper genaamd. Bekrachtiging van de cilinders geschiedt met een modelbouwcompressor (geleend van mijn zoon).

De gebruikte apparatuur werkt zeer goed, zeg maar uiterst professioneel, maar de kosten van de gebruikte onderdelen bedragen ongeveer f 750,- en de compressor kost circa f 700,-. U ziet, dat zijn geen echte hobbyprijzen! Aangezien ik Meccano zie als een hobby voor velen, vroeg ik een aantal collega-bouwers om hun mening over deze pneumatiek. Hans van den Berg (Voorshoten) kwam met een alternatief: een compressortje, bestaande uit Lego pneumatische cilinders, een Lego motortje en een aantal Meccano onderdelen; daarmee worden Lego cilinders bekrachtigd. Dit blijkt bruikbaar voor een vrachtwagentje of een graafmachientje. Hans zal bij gelegenheid een en ander beschrijven. Mocht u daarover ideeën hebben, of misschien al iets in die richting hebben uitgewerkt, dan zouden we dat graag van u horen om anderen daarover te kunnen informeren.

Een 12V compressortje van f 29,50, voor banden en luchtbedden, produceert zoveel lawaai dat ik het niet durf mee te nemen naar bijeenkomsten, en dat maakt het dus ongeschikt.

U ziet, lezers, dat we met z'n allen blijvend op zoek zijn naar nieuwe mogelijkheden en toepassingen voor onze Meccano hobby.

Gerard Anink

Meccano Nieuws 13.4

Het volgende nummer zal omstreeks midden december verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 november.

Van de penningmeester

Prachtig weer! In juni ongeveer zeventig 'eerste aanmaningen' verstuurd. In juli aan de nog resterende tragere betalers een tweede aanmaning verzonden. Het resultaat weet ik pas in september. Mede namens de ledensecretaris wijs ik diegenen die het aangaat op de correcte wijze van betaling, namelijk via de acceptgiro die in het voorjaarsnummer (13,1) van 'Meccano Nieuws' was bijgesloten. De acties om twee keer aanmaningen te versturen zijn kostbaar en tijdrovend. Computertijd, etiketkosten, kopieerkosten, postzegels, enveloppen en tijd.

Gaarne vraag ik uw medewerking voor de betaling in het komende jaar. De acceptgiro is bij 'Meccano Nieuws' nummer 14.1 in de enveloppe ingesloten. Indien dit niet het geval is, kijk dan onder het hoofd 'Contributie' in de colofon en schrijf uw eigen giro. Mijn opvolger en ik zullen u dankbaar zijn.

J.C. Balder

Van de ledensecretaris

Bijna is het dan zover; de nieuwe telefoonnummers worden op de 10de van de volgende maand van kracht, maar de oude nummers kunnen nog gedurende zes maanden worden gebruikt. Bijgevoegd bij dit nummer van 'Meccano Nieuws' treft u, zoals de vorige keer is beloofd, de nieuwe ledenlijst aan waarin alle nieuwe telefoonnummers vermeld staan. Het bestuur heeft besloten om eenmaal in de vier jaar een nieuwe ledenlijst uit te brengen en met het 'Meccano Nieuws' mee te zenden. Zoiets is een dure aangelegenheid, vandaar dat we er zo spaarzaam mee zijn; we vragen hiervoor uw begrip.

In elk nummer van 'Meccano Nieuws' staan altijd de mutaties in het ledenbestand vermeld. Ik raad de geïnteresseerde lezer aan, om aan de hand daarvan, zelf de ledenlijst 'up-to-date' te hou-

den. Ik weet wel dat zulks enig streep- en schrijfwerk kost en niet iedereen zal dat prettig vinden, maar het lijkt me toch de beste manier.

Het is zaak om de ledenlijst goed op te bergen, want hij is geld waard. Mocht hij namelijk ongelukkigerwijs onvindbaar zijn geworden, dan ben ik uiteraard bereid om een nieuwe te verstrekken, maar men zal daarvoor dan de kosten moeten betalen, en daarbij moet gerekend worden op zeker vijf gulden...

Regelmatig vind ik aanmeldingen van nieuwe leden op oude aanmeldingsformulieren in de bus. Vaak staan daar nog zaken op vermeld die niet meer gelden, zoals te lage bedragen voor contributie en te lage prijzen van nummers van 'Meccano Nieuws', alsmede het vervallen adres van de ledensecretaris. Het nieuwe lid krijgt daarmee verkeerde informatie. Slechts een enkeling merkt dat op en verandert het. Ik verzoek daarom iedereen die een oud formulier wil gebruiken om, ofwel alles te corrigeren, of mij om een nieuw formulier te vragen. Bij voorbaat mijn dank!

Nieuwe leden

Gedurende de afgelopen periode hebben de volgende personen zich als lid aangemeld:

- 915 W. Blauw
Prins Hendrikstraat 31
4835 PK Breda
Tel.: 076-652522
- 916 F. Dicke
Korreweg 226-A
9715 AN Groningen
Tel.: 050-735293
- 917 R. Niemantsverdriet
Teisterbantstraat 4
4012 EG Kerk Avezaath
Tel.: 03448-1816
- 918 W. Snijders
Rijnstraat 26
3114 SV Schiedam
Tel.: 010-4733819
- 919 J. Herder
Bathemerweg 13
7448 PG Haarle
Tel.: 05725-1451
- 920 J.J. Brakenhoff
A.R. Holstlaan 19
2343 DJ Oegstgeest
Tel.: 071-5155873
- 921 C. Binnenkade
Hallincqlaan 7
3311 SC Dordrecht
Tel.: 078-6132251

Bedankt

Het lidmaatschap van het MGN is opgezegd door: D.A. Belmer uit Hilversum, D.P. Slim uit Herwijnen en P. Kessler uit Embrach (Zwits.).

Overleden

In het afgelopen kwartaal is ons lid F.K. Rijsdijk uit Dordrecht overleden. Het bestuur heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Adreswijzigingen

Van de volgende leden is het adres (Adr.) of het telefoonnummer (Tel.) gewijzigd. Het nieuwe adres c.q. telefoonnummer is hieronder vermeld.

- 409 J.G.H. Tournay (Adr. + Tel.)
Dotterbloem 45
1991 KB Velselbroek
Tel.: 023-378266
- 859 P.G. v.d. Veen (Adr. + Tel.)
Oldenzaalsestraat 207
7523 AB Enschede
Tel.: 053-4339332
- 849 L. de Hartog (Adr. + Tel.)
Klufft 100
7943 LR Meppel
Tel.: 05220-63998
- 610 M. Vleer (Adr. + Tel.)
De Hoop 9
1911 KX Uitgeest
Tel.: 02513-20570
- 885 H. Sie (Adr. + Tel.)
Colensostraat 13
1092 JE Amsterdam
Tel.: 020-6633183
- 546 H.G. Boer (Adr. + Tel.)
J.P. Thijsseweg 458
7414 AN Deventer
Tel.: 0570-670263
- 890 J.M. de Roon Hertoge (Adr. + Tel.)
R. de Graafweg 11
2625 AD Delft
(Nieuw telefoonnummer nog onbekend)
- 34 L.M. Steenvoorden
Postbus Zoetermeer vervallen, dus alle correspondentie naar:
Apeldoornsestraat 48 B161
(Chaletpark Bellevue)
3781 PN Voorthuizen
Tel.: 0342-476629

Ledenbestand

Na het doorvoeren van alle mutaties komt het ledental uit op 644.

Co Stevens

Documentatiecentrum

De leeshoek op de bijeenkomsten staat steeds meer in de belangstelling. Er is veel vraag naar literatuur om in te kijken. Omdat wij 'marktgericht' denken, voldoen wij graag aan de vraag en omdat het Meccano betreft, doen we dat met extra plezier, Ans en ik.

Van Boekhandel Van de Moosdijk ontvingen we een presentemplaar van het prachtige Franse Meccano boekwerk 'La Fantastique Epopée de Meccano'. Dit boek telt 176 pagina's, 24x30 cm, en bevat, naast teksten in het Frans, een groot aantal prachtige kleurenfoto's van Meccano modellen, dozen, handleidingen, etc. uit alle perioden. Dit boek is te koop voor f 143,50 bij Van de Moosdijk in Someren, tel. 04937-96370. Natuurlijk is dat veel geld, maar daar krijgt u wat voor! Uiteraard kunt u het ook eerst eens gezellig in onze leeshoek doorbladeren.

Wat is er zoal aanwezig in het MGN documentatiecentrum?

We doen maar eens een greep:

- Handleidingen van de meeste dozen uit bijna alle perioden;
- Boeken van de serie New Cavendish, deel 1, 2, 6, 7, 7a en 8;
- Buitenlandse bladen (voor zover die al zijn vermeld in het Meccano Nieuws). Dit zijn o.a. de Constructor Quarterly (Engels), The Meccano Newsmag (Engels), The International Meccano-man (Engels), het AMS-bulletin uit Zwitserland (Duitsen Frans), Magazine du CAM uit Frankrijk.
- Informatie over andere bouwsystemen

Voor vragen en/of suggesties betreffende het Documentatiecentrum kunt u ons gerust bellen. Tel.: 023-5284877, fax: 5471175, beide m.i.v. 10 okt.a.s.

Ans en Gerard Anink

Agenda**Regiobijeenkomsten**

14 oktober: Ede
Landelijke Najaarsbijeenkomst in het NIMAC zalencentrum, Galvanistraat 13, Ede, tel.: 08380-33876. Aanvang 10.00 uur.
Route: Rijksweg A12, afslag Ede, rechtdoor tot reclamezuil met Zeeman/Brons, hier linksaf (dit is de Galvanistraat). Het zalencentrum ligt links na ca. 400 m.
Vanaf het station Ede-Wageningen met bus 83, richting Veenendaal. Gelieve

voor treintaxi (en verdere inlichtingen) contact op te nemen met: G.B. Anink, tel.(vanaf 10 okt.): 023-5284877.

4 november: Hengelo (O)

De eerstvolgende regiobijeenkomst in Oost-Nederland wordt gehouden op zaterdag 4 november 1995, in het 'Wandelhuis', Twekkelerweg 249, Hengelo(O), tel.: 074-435835.

Aanvang 10.00 uur, einde ca. 16.00 uur. Inlichtingen:

R. Mikkers, tel.: 074-774327.

19 november: Kerk-Avezaath

Op zondag 19 november, vanaf 11.00 uur, wordt in het dorps huis 'De Avezaath', Daver 46, te Kerk-Avezaath (tel.: 03448-1469) een bijeenkomst van het MGN gehouden.

Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren, richting Buren en na ca. 300 m rechtsaf. Direct aan de linker kant is dan het dorps huis.

Treinreizigers, wilt u uw komst vooraf melden aan F. Dam, tel.: 03448-1416, in verband met het regelen van vervoer naar het dorps huis.

1996

13 januari: Zoetermeer
(onder voorbehoud)

27 januari: Wageningen

2 maart: Leek

16 maart: Heemstede

30 maart: Ede, Jaarvergadering

Gebeurtenissen

29 september t/m 1 oktober: Genk (B)
Grote internationale tentoonstelling 'Euromodelbouw '95' in de Limburghal, Jaarbeurslaan 6, Genk, tel.: 0032-11362921.

Genk is per trein bereikbaar. Belgische en Nederlandse MGN-leden kunnen hieraan deelnemen.

Openingsuren:
vrijdag van 13.00 tot 20.00 uur, zaterdag en zondag van 9.30 tot 18.30 uur.
Inlichtingen: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

8 oktober: Eindhoven

De TU Eindhoven organiseert een Dag van de Wetenschap met onder meer een presentatie van technisch speelgoed. Hieraan nemen o.a. Fischer Techniek en Lego deel, en dus mag Meccano niet achterblijven. Wie geeft zich op bij: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

14 t/m 28 oktober: Groningen

Internationale manifestatie 'Magiorama' in de Martinihal te Groningen met deelname van MGN-leden. Het evenement wordt georganiseerd door de RU

Groningen. Andere Nederlandse en buitenlandse universiteiten en hogescholen zullen eveneens deelnemen.

Inlichtingen: J.W. Bordewijk, tel.: 050-349100.

20 t/m 22 oktober: 's-Hertogenbosch

In de Brabanthallen wordt Hobby Games '95 gehouden, een tentoonstelling van hobby's, speelgoed en spellen met zowel commerciële als niet-commerciële deelnemers. Men stelt ons 200 vierkante meter ter beschikking voor een grote presentatie. Onkosten worden vergoed.

Inlichtingen: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

Let op: data gewijzigd!!!

22 t/m 29 oktober: Soesterberg

Van zondag 22 oktober tot en met zondag 29 oktober expositie in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg met deelname van MGN-leden. De opbouw dagen zijn vrijdag 20 en zaterdag 21 oktober. Toegang gratis. Open: maandag t/m vrijdag van 10.00 tot 16.30 uur en op zaterdag en zondag van 11.00-16.30 uur.

Inlichtingen: Ab Ritsema, tel.: 035-211965.

November: Volendam

Men vraagt enige Meccano modellen om gedurende november op te stellen in de plaatselijke bibliotheek. De bieb is niet erg groot, maar de mensen zijn enthousiast en... de paling in Volendam smaakt prima!

Inlichtingen: Sjaak van de Ruit, tel.: 010-4808965.

Regionaal Nieuws

18 maart: Heemstede

tekst: Frits Willems Foto's: Ab Ritsema

Na vele bijeenkomsten te Amstelveen, georganiseerd door de heer en mevrouw Van der Woerd, beleefden we nu de samenkomst van de regio centraal-west voor het eerst te Heemstede, georganiseerd door de voltallige familie Anink. Plaats van actie was het gebouwtje van de EHBO gelegen aan de voet van de Heemstedse Sint Bavokerk (de plaatsaanduiding is nodig omdat er in deze omgeving niet minder dan drie kerken aan deze heilige zijn gewijd). De opkomst was overweldigend: ik schat ongeveer tachtig personen die van heinde en verre waren gekomen. Daardoor was het binnen knap vol, maar gelukkig was dat geen groot probleem, ook niet voor Martina en Bastiaan Anink die, gesteund door bekwame hulp troepen, samen met de beheerder van het gebouw, de menigte voorzagen van koffie, thee en heel beste broodjes en krentenbollen.

Eigenlijk is er geen beginnen aan om over de vele aanwezigen en de vele modellen iets zinnigs te zeggen, en daarom verklaar ik nadrukkelijk dat er hier echt niet naar volledigheid kan worden gestreefd. Laat ik maar eens beginnen met de muziek die zo af en toe het geroezemoes vermocht te overstemmen. Er waren twee bronnen. De eerste was het elektrische klokkenspel van de heer Leemans. Langs bijzonder spectaculaire weg liet hij de twaalf klokjes die in een Meccano klokkestool waren opgehangen allerlei melodietjes spelen, uiteraard automatisch. Dit gebeurde met behulp van twaalf tasters die een ponsband onderzochten op gaatjes en hun vondsten elektrisch doorgaven, elk aan het eigen klokje. De ponsband werd voortbewogen door een Meccano mechaniekje dat groots werd aangedreven door een - in verhouding - kolossale hete-luchtmotor die de bouwer had verwijderd uit zijn z.g. boekenpiano, een piano-achtig instrument waarin hamertjes op snaren tokkelen, gestuurd door een gatenboek als van een draaiorgel. De heer Leemans verklaarde dat een dergelijke motor volstrekt geruisloos werkt. Dit nu konden wij beamen.

De tweede veroorzaker van muziek was de heer A. Bos uit Westerland die een

orgel had meegebracht waarvan de zelfgemaakte pijpen werden angeblazen door een uit het zicht geplaatste stofzuiger. De pijpen waren geplaatst achter een fraaie Meccano façade. Ook hier werd een ponsband toegepast die de kleppen van de orgelpijpen elektrisch aanstuurde. Wat een ongebreidelde vindingrijkheid, die echter de waarlijk Meccano rechtzinnigen onder ons gillend de gordijnen injaagt!

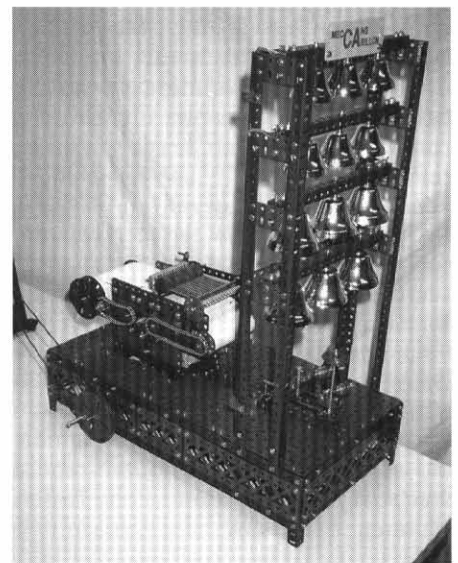
Bovendien was er ook van de heer Bos een kraan die geheel automatisch een stapel blokjes verplaatst in wisselend patroon en ook weer aangestuurd door een ponsband. Het werkte perfect en was uiterst boeiend om naar te kijken.

Van de heer Bus uit Uithoorn zag ik twee havenkranen met horizontale lastlijn (level-luffing), die zusterlijk naast elkaar stonden, een in rood/groen en blue/gold en de andere in goud en blauw. De ene draaide op een rollager bestaande uit twee cirkeldraagbalken nr. 143 en een draagconstructie met acht stuks 12 mm riemschijfjes ertussen. Een ketting was gespannen om de bovenste nr. 143 waarop een kettingtandwiel aangreep; de aandrijfmotor stond namelijk beneden. De andere draaide

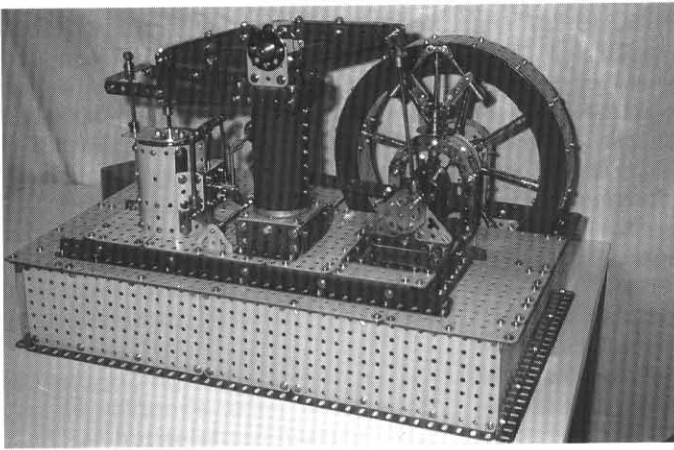
op een kogellager gemaakt van twee stuks riemschijven nr. 19b.

De heer Venema had, naast een auto-chassis van - foei - Lego Technic (het zag er wél heel mooi uit), drie modellen meegebracht: een elegante kraanwagen van Tecc, een fraai uitgevoerde Trevithick locomotief en een riksja, waarvan de heer Venema zeide: 'Die Chinees vervoert zijn schoonmoeder. Aangezien zij kwebbelziek is, heeft hij haar een sigaar gegeven en gezegd: "Zo, mens, en hou nu je mond." Inderdaad, men zag de sigaar.

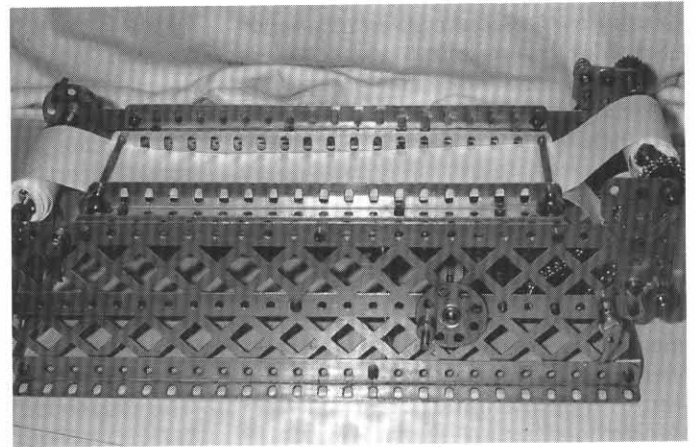
De heer Van den Berg uit Voorschoten had zijn Antonov automatische versnellingsbak verbeterd door enige wijzigingen in de overbrengingsverhoudingen en vervanging van een paar zelfgemaakte componenten door echte Meccano onderdelen. Verder een tweetal harmonische overbrengingen, 20:1, die er zeer stevig uit zagen. En, last but not least, alweer een nieuwe versnellingsbak, een handgeschakelde vier-bak, waarvan de tandwielen constant in aan-



Automatisch carillon van P. Leemans. De hete-luchtmotor is buiten beeld.



Balansstoommachine van H. Bloemendaal.



De papierscheider voor vastzittende rollen van telmachines van B. de Beer. Gebouwd van nikkelen Meccano

grijping zijn: constant mesh dus. Het mechaniek liep als een zonnetje en schakelde boterzacht, zoals dat door kenners wordt gezegd. De bouwer heeft ons een met tekeningen verlicht artikel toegezegd: zó hoort dat, beste lezers!

Van de heer *Wouda*, met echtgenote uit IJmuiden gekomen, was er een fraaie Zwitserse locomotief (leek een beetje op de helft van de bekende 'krokodil'), en een ja-knikker, beide modellen in Märklin. Voorts een asymmetrisch differentieel dat bijvoorbeeld wordt toegepast bij auto's met vier-wielaandrijving om de verdeling van vermogen over voor- en achterwielen te kunnen beïnvloeden.

De heer *Kok* uit Bergen demonstreerde een soepel lopende horizontale compoundstoommachine, en de heer *Van der Woerd* exposeerde een gróót model van een Londense dubbeldeks autobus, type M uit 1955.

De heer *Akkermans* was er met een grote hefbrug van Tecc naar het Rotterdamse voorbeeld. En verder had hij een omvangrijke loopkraan gebouwd uit een mengsel van Tecc, Meccano en Construx. Dit laatste is een, inmiddels uit de handel genomen, vernuftig bouwsysteem bestaande uit statische constructie-elementen, brede wielen en riemschijven die op assen met spiebaan konden worden vastgezet.

De heer *Grasman* had een merkwaardig soort kraan gebouwd. Deze was gebaseerd op een houten kraan, die in de Middeleeuwen werd gebruikt voor het verplaatsen van steenblokken voor de bouw van - bijvoorbeeld - kerken. De aandrijving kwam van een tredmolen waarin lijfeigenen al lopend een armoe-dig bestaan leden. Een houten replica van zo'n apparaat staat in het Teylers Museum te Haarlem.

Cor Luske demonstreerde zijn verbeterde Meccanograaf, ontwikkeld uit het

oorspronkelijke SM nr. 13. Zijn machine is in staat om ellipsen en ovalen te tekenen en is voorzien van allerlei snufjes om slijtage aan wormen te voorkomen en om speling te elimineren. Daartoe dienen o.m. een vliegwiel en twee motoren. Door naafbuswielen te voorzien van extra gaten kon hij het aantal mogelijke instellingen aanzienlijk vergroten.

Ab Ritsema's rupstractor waarmee we al konden kennismaken in Wageningen, was nu voorzien van een aanhangwagen, zeg maar 'bulkcarrier' voor losgestort materiaal; daartoe bevatte het ding een transportband. Ook had Ab onder meer meegebracht: zijn versie van een Meccanograaf, de automatische snelheidswisselaar die we ook in Wageningen zagen, fotoboeken en een grote staande klok. Deze had een indrukwekkende ontwikkelingsgeschiedenis. Gebouwd van een Clock Kit nr.2, was hij oorspronkelijk handbediend en voorzien van twee gewichten (voor uurwerk en slagwerk). Daarna werd er aan toegevoegd het door de Italiaan G. Servetti in 1973 ontworpen automatische elektrische opwindmechanisme, aangedreven door de Meccano PD lopend op drie stuks 1,5 V batterijtjes. Om het slagwerk te bedienen via hetzelfde gewicht als het uurwerk, ontwierp de Australiër W.R. Inglis in 1975 een gecompliceerd differentieel dat direct achter het eerste kettingtandwiel werd geplaatst. Dacht u nu dat uw verslaggever voor dit verhaal de heer Ritsema een interview heeft moeten afnemen? Nee, meneer, Ab had voor zijn modellen keurige informatiekaarten gemaakt! Wie volgt?

Tot slot noem ik nog de heer *Bloemendaal* met een schitterende balansstoommachine, en de heren *Loerakker* (planetarium), *Derksen* (botsautootjes), *Howard Sie* (tractor met grasschudder en bulldozer) en *De Beer* (papierrolsplitser, kaartenschudder), allen bekende bouwers met reeds bekende modellen die al eens eerder aan de orde zijn geweest.

En natuurlijk speelde ons Documentatiecentrum met zijn leestafel, onder de bezielende leiding van *Ans Anink*, welhaast een thuiswedstrijd op deze plaats!

Na afloop waren we allemaal te gast bij de familie Anink voor hapjes, drankjes en napraten over het plezier van zo'n Meccano happening waarvoor terecht de Nederlandse vlag was uitgestoken.

20 mei: Kerk-Avezaath

Net als bij andere bijeenkomsten, komen ook nu in Kerk-Avezaath constateren dat enthousiaste MGN-ers het woord 'regionaal' zeer ruim opvatten! Tientallen kijkers en een twaalfstal exposanten 'uit alle delen des lands en zelfs van daarbuiten' kwamen op deze dag bijeen in de gezellige ruime zaal van het Dorpshuis.

De getoonde modellen, etc. gaven weer aanleiding tot levendige discussies; alle vragen werden door de exposanten uitvoerig en afdoende beantwoord.

Gerard Anink toonde op een groot plateau de mogelijkheden voor opstelling en aandrijving van een groot aantal, in de modelbouw te gebruiken, hedendaagse zwakstroom-elektromotoren. Ook was er weer zijn Meccano spoorbaan met wissels, en de bekende 'Sik' rangeerlocomotief. *Ans Anink* was present met het Documentatiecentrum; uitgebreide Meccano literatuur, documentatie en bouwbeschrijvingen.

Jan Balder is een verwoed verzamelaar van Meccano en aanverwante systemen. In de handleiding van Elmec vond hij de beschrijving van een bijzondere elektromotor. Daarop was zijn model - met de nodige verbeteringen - gebaseerd. Het 'anker', een kooi van acht staven, roterde met behulp van vier elektromagneten die op de juiste tijdstippen van stroom werden voorzien, via een acht-polige collector op de ankeras. Volgens de bouwer was het verkrijgen van de

juiste afstelling een moeilijk karwei geweest. Niettemin kon het model vlot in beweging worden gezet en draaide het onberispelijk. Het is te betreuren dat het Elmec-bouwsysteem, van Nederlandse origine, niet meer wordt gemaakt.

Willem Barnhoorn was er met twee gemotoriseerde tekenmachines; de ene was een verbeterde versie van het Supermodel 13 en de andere een miniaturversie daarvan, op ongeveer een derde van de grootte van het origineel. Beide modellen produceerden tekeningen van gelijke volmaakte kwaliteit!

D.B. Bus is bezig met een dubbele havenkraan. Deze kranen vervullen hun taak in tandem. Wij zijn benieuwd naar het eindresultaat van dit merkwaardige model.

Jan van Dee, specialist in kermismodellen, liet een aantal botsautootjes (naar eigen ontwerp) hun onvoorspelbare toeren verrichten in een ruime 'bots-tent'. De levensechtheid van het geheel werd in belangrijke mate verhoogd door een effectieve illuminatie. Zelfs de kleurige transparante figuren aan de dakrand van het gebouw werden van binnenuit verlicht.

Van de Meccano spoorwegongevallenkraan van Cor Luske was de giek van Tecc gemaakt om meer gelijkenis met het origineel te bereiken. De wagen werd voorzien van vier uitschuifbare stempels, nodig voor het verzekeren van de zijdelingse stabiliteit tijdens het hijsen en vieren van lasten naast de eigenlijke spoorbaan.

René Mikkers, zonder model deze keer, had wel een uitgebreide verzameling nieuwe Meccano onderdelen meegebracht waar veel belangstelling voor was.

J. Ransbotyn (uit Brussel!) verbaast ons



De uitvindendozen A en B.

steeds weer met zijn collectie historische Meccano onderdelen en bouwdozen. Bijzonder opvallend waren nu bijvoorbeeld de dozen 1 en A uit het begin van de jaren twintig, met de volledige en authentieke inhoud. Deze dozen kostten destijdsf 6,50 per stuk!

De handleiding van doos 1 bevatte 104 bouwvoorbeelden. De inhoud van de zogenaamde uitvindendozen A en B bestond uit onderdelen die niet in de gewone reeks dozen 0 - 6 aanwezig waren. Pas in 1921 besloot men deze onderdelen ook in de standaard reeks (inmiddels 0 - 7) onder te brengen. De dozen A en B kwamen in 1923 te vervallen.

De dekselplaat van de toenmalige dozen gaf een 'jongen met kraan' te zien. Voor de kraanconstructie werden in hoofdzaak versterkte steunbalken toegepast, aanvankelijk slechts los of in doos A leverbaar. Op de achtergrond van de plaat was een havenkade met een hamertopkraan getekend. Blijkens een summier artikel in een Meccano

Magazine uit 1932 was dit een scheepswerfkrans uit Glasgow; 46 m hoog, met een armlengte van 77 m, en met een maximum hefvermogen van 175 ton (dat is het gewicht van omstreeks 200 personenauto's). Ab Ritsema bouwde op schaal 1:56 zijn versie van deze gigant. Het is de bedoeling dat de kraan zelfstandig een bepaald programma gaat uitvoeren. De automatiek daarvoor (systeem Snelders) was nog niet geheel gereed.

Howard Sie, de inmiddels zeer bekende expert op het gebied van weg- en terreinvoertuigen, had zijn bulldozer vervolmaakt door het dozerblad ook scheef beweegbaar te maken. Ook zijn trekker met grasschudder was aanwezig.

Van Tuinen's model van de negentiende-eeuwse, door waterkracht aangedreven, mijnpompinstallatie op het eiland Man, met een lengte van 2,25 m, verschaft de bouwer niet alleen op slag een ereplaats in onze reeks superbouwers, maar ook het lidmaatschap van het gilde der 'potige supersjouwers', in aanmerking genomen de hoeveelheid en het gewicht van de gebruikte Meccano onderdelen! Een duidelijke beschrijving en een foto van het model vindt men in MN 13.2, blz. 12 en 13.

M.P.D.Sijnja

Tip 142: Boutje op moeilijke plaats

door Jack Brown, Londen.
(Intern. Meccanom. 14)

Om een boutje op een moeilijk bereikbare plaats te krijgen, vijlen we het laatste gat van een strook uit naar het eind toe (fig. A) en monteren in het eerste gat een flexibele strook (b.v. nr. 530 uit de Elektrikit) of een ander dun stukje metaal, waarmee de bout kan worden vastgehouden (fig. B).



De reusachtige scheepswerfkrans uit Glasgow.

10 juni: Maastricht

Meer dan dertig bezoekers en deelnemers telde ik daar in de ruime zaal van een oeroud gebouwencomplex aan de Capucijnenstraat in het centrum van Maastricht. Op de binnenplaats was goede parkeergelegenheid, zodat uit- en inladen gemakkelijk ging, en de dienstdoende portier bleek niet alleen een uiterst vriendelijke man te zijn, maar ook een hulpvaardige onderhoudschef die een van de deelnemers met werkbank en gereedschap bij een noodklus terzijde stond. De leut kwam uit enige thermoskannen en verder was er een frisdrankautomaat. Op een loopafstand van slechts vijf minuten bevond zich een grote lunchroom die niettemin 'Entre Deux' was geheten. Dit City Centrum vormde dus een prima locatie, waarmee organisator Harry Peels eer heeft ingelegd.

De modellen. De heer *Van der Avoort* had twee Märklin modellen nagebouwd, beide van Tecc. Het waren een 'Adler' locomotief en een elektrische locomotief van de Zwitserse spoorwegen, die eruitzag als de helft van de beroemde 'Krokodil'. Beide reden heen-en-weer op een eigen baan van ongeveer een meter lengte. Opvallend was het plaatmateriaal - gehamerd aluminium - dat de bouwer ruimschoots had toegepast. De andere overheersende kleur was rood, van de Tecc stroken die waren gebruikt voor de geraamtes van de modellen en voor de rails. Van der Avoort had voor de omkeerschakelaars aan de voor- en achterkant van de locomotieven zeer effectieve, eenvoudige en goedkope oplossingen bedacht, waarop hij terecht glunderend trots was.

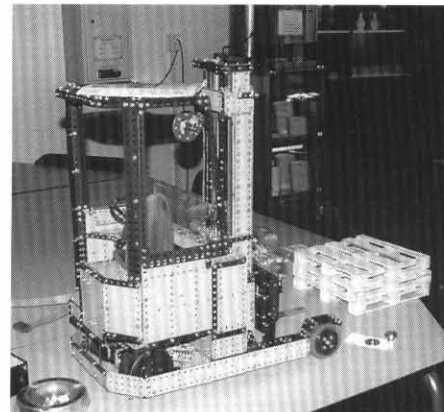
H. Kitzen, die ook bijna alle foto's gemaakt heeft die bij dit verslag staan, had een zeer mooi model van een draaiorgel gemaakt (ontwerp van C. Zijl), compleet met draaiorgelman en bijpassende muziek.

De vorklifttruck van *Tony Rednall* is nu geheel klaar. Hij bouwde deze 'Electric Reach Truck' volgens gegevens en afbeeldingen in de brochure van de fabrikant, Linde Lansing. De machine is voorzien van acht motoren. Het hef-raam bestaat uit twee in elkaar schuivende delen en kan niet alleen verticaal omhoog maar ook schuin naar voren en

naar achteren worden bewogen. De beide vorkarmen kunnen zijwaarts heen-en-weer bewegen. Tony gaf een boeiende demonstratie van zijn model met behulp van een stapel miniatuur houten pallets.

Harry Peels had drie opvallende modellen neergezet (misschien mèèr, maar dat kan ik me niet goed herinneren). Eén daarvan was een reusachtige uitschuifbare toren, waarvoor, na enig onderhandelen, een hoogte van twee meter werd overeengekomen. Het tweede model was Harry's kauwgomautomaat, die na inworp van een kwartje feilloos een pakje Wrigley's Doublemint leverde. Heel wat kwartjes werden op deze manier aan dit schadelijke snoepgoed besteed.

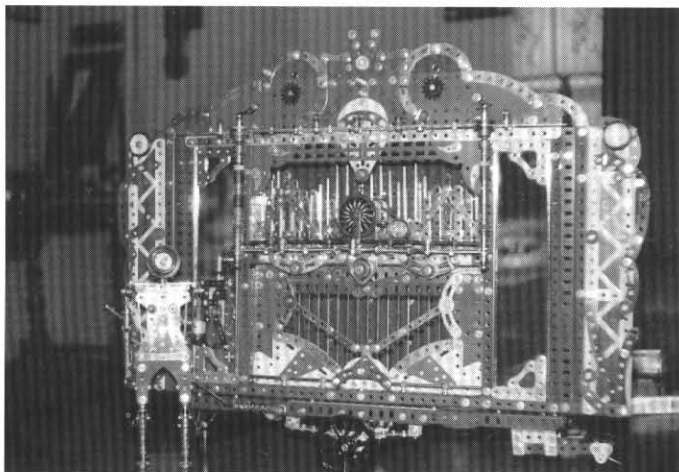
Harry's klapstuk was zijn stoomcarroussel. Na omstreeks twee uren van in elkaar passen, vastschroeven, elektrische verbindingen maken, bijstellen, nóg eens controleren, etc. en dat alles zonder dat ik enig onvertogen woord uit des bouwers mond kon optekenen, kwam om omstreeks half twaalf het wonder van modelbouw tot leven en begonnen de witte Meccano paardjes en schommelbakjes aan hun rondjes. Het gehele mechanische gedeelte was van Meccano gemaakt, al gaf de constructeur ruitertlijk toe dat delen van de stoomlocomobiel die in het echt voor de aandrijving zorgt, uit karton waren vervaardigd. Heel mooi vond ik de afbeeldingen van juffrouwen die de



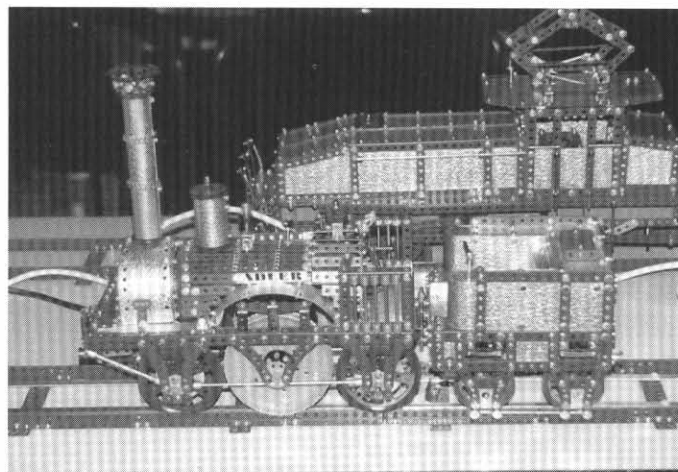
Vorkheftruck van Tony Rednall.

omgekeerde kegel die de kap steunt zeer kunstzinnig versierden. Harry had daartoe jarenlang gepaste plaatjes uit catalogi verzameld. De perfecte detaillering en afwerking, de goedgekozen kleuren en het technisch uitstekend functioneren van dit carousel vormden in mijn ogen een ideaal huwelijk tussen Meccano constructie en Modelbouw.

Howard Sie arriveerde mopperend omdat hij de weg was kwijt geraakt. Bovendien wist hij toen nog niet dat hij luttele weken later in Skegness de show zou stelen. Maar wij waren in de gelegenheid om rustig de fraaie modellen te bekijken die hij had meegebracht. Om te beginnen was zijn dieplader nu voorzien van 32 wielen (eigenlijk maar 31, omdat zijn leverancier er net eentje tekort was gekomen). Maar bovendien was de constructie gewijzigd. De wagen heeft voor en achter een onderstel. Elk onderstel heeft zestien wielen in acht paren en deze zijn verdeeld over vier bogies. Elk onderstel is in zijn geheel scharnierend bevestigd aan het centrale gedeelte van de dieplader. Op deze wijze wordt volledige mechanische ascompensatie verkregen, d.w.z. dat onder alle omstandigheden het gewicht gelijkmatig over alle wielparen wordt verdeeld. Dat alle wielparen bestuurbaar zijn was al bekend van de eerste versie.



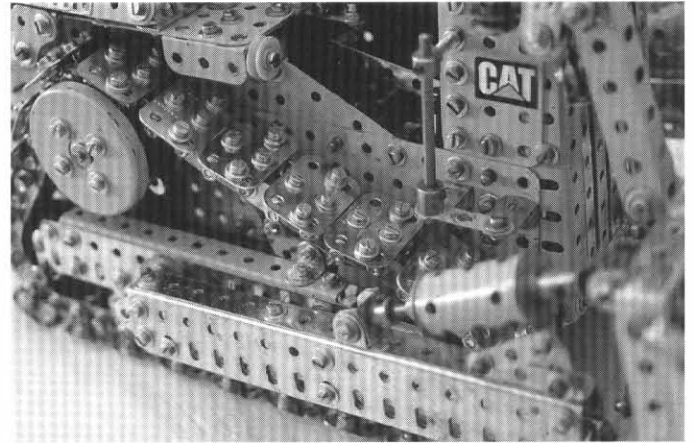
Kitzen's draaiorgel.



Locomotieven van J.W.B. van der Avoort.



Stoomcarrousel van Harry Peels.



Bulldozer van Howard Sie - details van rupsband.
(Foto: Co Stevens)

Verder was er Howard's Caterpillar D11N bulldozer, waarvan de plastic rupsbandschakels nu waren vervangen door metalen. Per band gebruikte hij 24 stuks platte steunbalk nr. 103h, met in de middelste openingen per schakel twee dubbele hoeksteunstukken nr. 11, die onderling en met de nrs. 11 van de vorige en volgende schakel door middel van platte steunstukken nr. 10 waren verbonden. Daarvoor werden bouten nr. 111 (19 mm) gebruikt. Als derde, en tevens geheel nieuw model, had hij een Caterpillar Challenger 65 (ontwerp van 1988) meegebracht.

Dit is een landbouwtrekker op (plastic) rupsbanden. Erachter zit een z.g. schuddeg, die omhoog en omlaag kan worden bewogen. Het model heeft een aandrijfunit, bestaande uit twee elektromotoren. Er zijn zeven versnellingen, vijf vooruit en twee achteruit, die alle met slechts één hendel worden bediend. De sturing met een stuurwiel(!) verloopt via een planetair stuurdifferentieel dat de snelheid van elke rupsband regelt. Howard heeft toegezegd daarover een artikel voor het Meccano Nieuws te zullen schrijven.

Voorzitter *Anink* had een demonstratieopstelling van het pneumatische systeem van Festo meegebracht. Dit vermeldde hij al in zijn voorzittersbijdrage. De 'vliegemepper' maakte een geweldige herrie en dat trok veel aandacht. Iets rustiger was het bij de belendende leestafel van ons Documentatiecentrum, die als gewoonlijk was ingericht door de onvolprezen *Ans Anink*, en waar doorlopend mensen in boeken en tijdschriften zaten te neuzen.

Frits Willems

Techniek

Speling

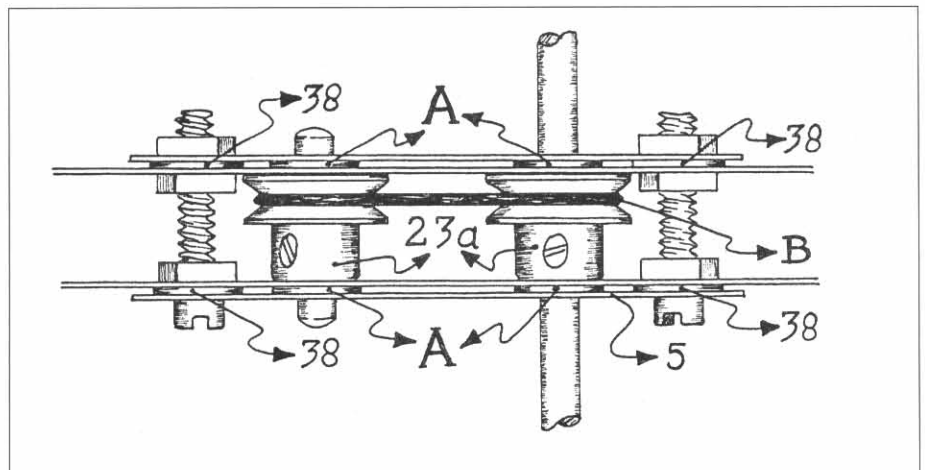
door *F. Roost*

Bij mijn toch wel verwoede pogingen om een Meccanograaf te bouwen kwam ik al gauw tot de ontdekking dat je er met vingervlugheid alleen niet komt. Wat was n.l. het geval? Het geval stak hele verhalen tegen mij af in een taal die ik niet zo goed beheers. Het klonk als rammelen, piepen en ratelen. Ook de tekeningen die hij produceerde waren tot vlak voor het einde redelijk, nou ja van een afstandje in ieder geval, maar precies aan het eind werd het een zootje, alles door elkaar! Het eindpunt kwam niet bij het beginpunt, maar een beetje vrijblijvend in de buurt. Het komt erop neer, dat het in dat stomme ding krioelde van de speling en al dat gespeel bij elkaar was te veel voor een deftige tekening. Nu zal ik wel niet de enige zijn die hier mee worstelt en ook niet de enige die hier een oplossing voor gevonden heeft. Ik heb deze oplossingen in ons blad echter nog nooit gezien, vandaar dit stukje.

De simpelste methode om speling te minimaliseren is een trekveertje om de

spelende as te doen en het andere einde ergens vast te haken. Dit is echter de slechtste methode, want een veer is meestal van staal en zal bij wat langer gebruik een groef in de as slijten. Dus dit alleen doen om te kijken of het geheel dan afdoende spelingvrij is, en dan alleen nog voor langzaam bewegende assen! Een andere methode is om een riemschijfje nr. 23b om de spelende as te doen en hieromheen een elastiekje wat strak gezet wordt. Vergeet niet dat druppeltje olie bij 23b. Ook deze methode zal aardig slijtage geven, want de olie is meestal gauw weg en dan gaat het ijzer invreten op het messing. Maar bij regelmatig sme-

ren en een laag toerental voldoet dit wel. Oh ja, wat is een laag toerental? Nou als u twijfelt tussen hoog en laag, dan is het waarschijnlijk hoog, anders zou u het zo wel weten. Een van mijn oplossingen geef ik nu met behulp van een tekening, waarvan ik denk dat hij voor zichzelf spreekt, zij het dan dat 'B' een elastiekje is (eventueel dubbel genomen), en 'A' ringetjes van vilt zijn t.b.v. de smering. Deze zijn iets dikker dan een onderlegging nr. 38 en hebben dezelfde diameter. De olie wordt dan wat gelijkmatiger toegevoerd aan de assen. De verdubbeling met een extra strip nr. 5 geeft tevens wat meer draagvlak.



Jeugd grijpt de macht

Howard Sie wint eerste prijs op SkegEx'95

Bij zijn eerste bezoek als deelnemer aan de expositie in Skegness kreeg Howard Sie dit jaar, met een meerderheid der stemmen, een welverdiende eerste prijs uitgereikt. Belangrijk is daarbij de vermelding van zijn naam op het befaamde Issigonis Shield, dat hij een jaar lang het zijne mag noemen. Eigenlijk hoop ik dat hiermede een tijdperk wordt ingeluid waarin een jongere generatie begint aan haar opmars naar de bovenste regionen in het langzamerhand wat vergrijzende Meccano wereldje, vandaar de aanhef van dit verslagje. In ieder geval ook van deze kant: van harte proficiat, Howard!



Onze redactie heeft mij gevraagd om een korte impressie te schrijven over Skegness, maar waar moet je het, na zo'n glorieus begin, nu nog verder over hebben?

Over het weer?

Altijd een lekkere binnenkomer, vooral in Good Old England. Oh, what a lovely day, isn't it...? Mmmm, yes... t'is. Aldus begint, als het niet regent, over

het algemeen een willekeurig gesprekje met een willekeurige Engelsman(-vrouw) op een willekeurige plaats in Engeland, dus ook in Skegness.

En het wàs me daar toch mooi weer! Haast on-Engels warm!

Over de modellen?

Ook dit jaar was sprake van een hoog gehalte van vele modellen.

Niet helemaal nieuw, maar wel regelmatig te zien, zijn - wat ik zou willen noemen - de 'fun models' zoals de Sleepy Clark uit Fawley Towers en de 'Dutch Cow' van Rolf Roozeboom (alweer een Hollander!). Verder zie je ook wel iets wat lijkt op 'non-models', die zomaar wat - door middel van een ingewikkeld ogend mechaniekje - staan te wiebelen op het ritme van een te gek motortje en die helemaal, ik herhaal helemaal niets voorstellen. Moet toch kunnen, nietwaar?

En hoewel SkegEx dit jaar voor het eerst drie dagen duurde, heb ik toch nog het idee niet alles te hebben gezien. Erg hè!

Zon en warmte, het kletsen met soortgenoten, de intense emoties bij het zien van zoveel mooie modellen noodzaakten bovendien vele bezoekers regelmatig te retireren naar lavende oorden.

De mooie en goedkope onderdelen,

dozen, lectuur en 'obsolete parts' verleidden vooral de 'Dutch Gang' tot regelmatig pendelen tussen de lokale flappentapper en de tentoonstellingshal. Volgend jaar willen ze, geloof ik, een tijdelijk bijkantoor van de Midlands Bank in de hal openen.

Over de party?

Het natje en droogje op het traditionele zaterdagavondse feest (Engelsen noemen dat een 'do') in het gastvrije huis van voorzitter Mike Cotterill en zijn vrouw Marian, voor binnen- en buitenlandse exposanten en bezoekers, liet als vanouds weinig te wensen over.

Verder nog een beetje aandacht voor de levende modellen, vooral op straat!

Denk dan, bij de heren, niet aan een uitgestreken gezicht, bolhoed, akentas en parapluie, enz. maar aan het duidelijk zichtbare gevolg van overmatig genieten van de Engelse keuken, veelal in combinatie met een kleur die hier ten lande tegenwoordig nog het meest wordt aangetroffen aan de binnenzijde van jonge-hondenoortjes.

De dames plegen zich 's morgens vaak te tonen in een verblindende blankheid die pijn doet aan de ogen. Aan het eind van het dagje strand echter, lijden zij zelve pijn van hun kleur die nog het meest overeenstemt met die van mijn favoriete halfvrouw sappige steak: Auw, dus!

Tot slot heb ik begrepen dat Mike Rhoades, één van de grootste Engelse handelaars in tweedehands Meccano, voornemens is op onze bijeenkomst in oktober een verkoopstand in te richten. U kunt dan zelf eens komen zien wat een bezoek aan Skegness ook al zo aantrekkelijk maakt.

Kees Trommel

Over de grenzen

Tentoonstelling 1995 van de Club des Amis du Meccano

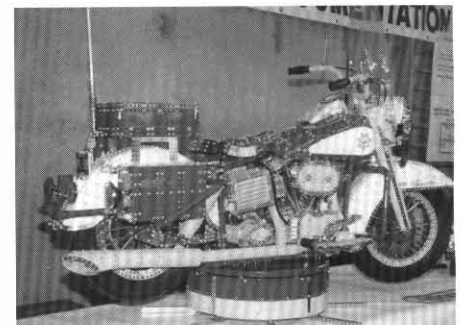
door H. van den Berg, Voorschoten

Reeds van ver buiten Rives sur Fure (30 km NW van Grenoble) en door het centrum van de plaats was met duidelijke borden de route naar de jaarlijkse tentoonstelling van de Club des Amis du Meccano (CAM) aangegeven. In een sporthal waren vele fraaie modellen opgesteld, waarvan de bijgaande foto's een impressie geven.

Opvallend was dat de meeste modellen waren gebouwd van de huidige Franse Meccano. De oudere kleuren (groen/rood, etc.) waren slechts mondjesmaat vertegenwoordigd.

Het klapstuk van alle modellen vond ik de Harley Davidson politiemotor, op ongeveer zestig procent van de ware grootte, van Marcel Rebischung. Als voorbeeld diende het miniatuur dat op de foto te zien is bij het voorwiel. Een andere uitschieter was de Calypso, het onderzoekschip van de onderwatervorser Cousteau, compleet met helicopter en de duikklok hangend aan een werkende hijskraan.

Te zien waren verder nog onder andere een Mississippi Queen raderboot, een automatisch werkende blokzetkraan, het stadhuis van Calais en spoortreinen, terwijl ook een wandelende moeder achter een kinderwagen, uiteraard beide van Meccano, veel belangstelling trok.

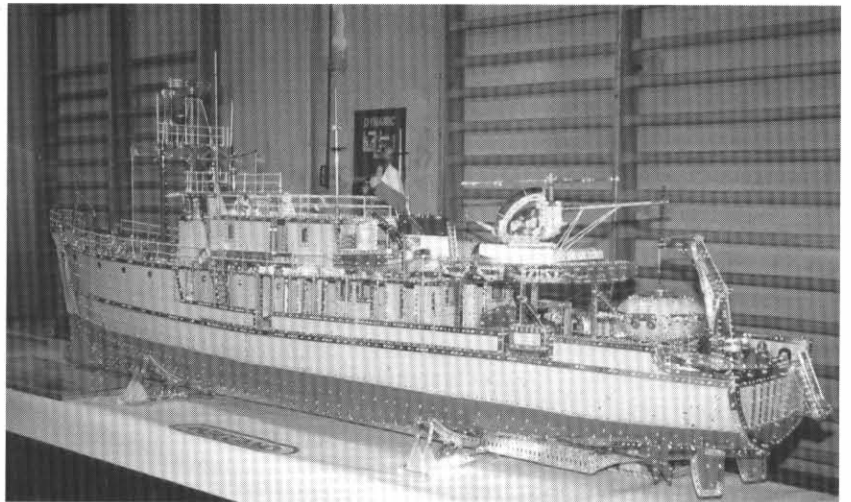


De H.D. politiemotor van M. Rebischung.

Als bezoeker van verre kreeg ik namens de CAM een bouwdoosje uit de serie 'Collection' overhandigd. Belangstellenden konden zakjes met twee typen leuningsteunen tegen sterk gereduceerde prijs aanschaffen, als speciale verkoop van de CAM.



Stadhuis van Calais met de rapporteur van terzijde.



Het onderzoekschip 'Calypso' met helicopter, duikerklok en hijskraan.

Stoomdagen Almere, 25-27 mei 1995

Indrukwekkende verzameling modellen in een tent

Tekst: J. Geertsma
Foto's: Co Stevens

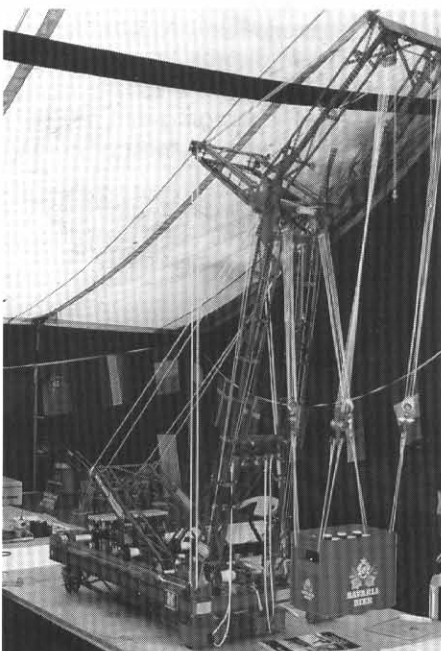
Eerst moest je wél een toegangspoort passeren, want ons Meccano Gilde was tenslotte te gast bij een Stoomgebeuren. En dat vereiste een toegangskaartje dat prijzig was voor wie alléén het Meccano-Mekka wilde bezoeken. Maar goed. Wat daar in een ruime maar warme tent allemaal bij elkaar was gebracht, was niet misselijk. En omdat het zo vol stond met modellen van klein tot heel groot en van eenvoudig tot indrukwekkend, was het voor uw verslaggever niet eenvoudig om na te gaan wat van wie, en wat van oud of van nieuw materiaal was.

De modellen waren uitgesteld op een middenveld met eromheen een carré van tafels vol met modellen. Op het middenveld zag ik, behalve een verduaalde doos van AH-halvarine, modellen van fietsers, een goed geproportioneerde treintje, een Meccanograaf en een raceauto. Voorts was, alleen al door zijn afmetingen, prominent aanwezig de containerkraan van Co Stevens, nu voorzien van zijn nieuwe bogies (zie MN 12.1, p. 5).

Persoonlijk val ik meer op wat kleinere, mits goed doordachte, modellen. Dat waren in dit geval onder andere twee fraaie landbouwtrekkers van Howard Sie (die man is een genie), alsmede zijn laatste modellen opvalt, is niet alleen het vakkundige mechanische werk maar

ook de kleurstelling van de modellen. Meccano heeft daar in de loop der jaren een ratjetoe van gemaakt, en het valt dus helemaal niet mee om een ingewikkeld model geheel uit te voeren in één kleurcombinatie.

Ik zei al dat het behoorlijk warm was in de tent. Mijn complimenten voor de bemanning van de tafels, die het kratje bier dat hing aan een gigantische drijvende bok van Han Schouwenaar, wél verdiend hadden. Schouwenaar zelf verdient onze grote waardering voor het organiseren van de indrukwekkende Meccano manifestatie op deze Stoomdagen.



Drijvende bok met krat bier.



Containerkraan van Co Stevens - details.

Harmonische Overbrengingen

door A. Schaeffer

Vertaling: H. van den Berg, Voorschoten

In 'Meccano Nieuws' 12.4 publiceerden wij op pagina 58 een vertaling van een artikel van de hand van Tony Rednall, getiteld: 'Introductie in de mysterieuze wereld van de Harmonische Overbrenging'. We hebben kunnen zien wat een dergelijke overbrenging voorstelt. Onze Franse Meccano-vrienden hebben, inventief als ze zijn, ook gezocht naar mogelijkheden om deze overbrenging met behulp van Meccano onderdelen te vervaardigen. De redactie van 'Meccano Nieuws' prijst zich gelukkig dat zij toestemming heeft gekregen om het desbetreffende artikel uit het Franse Magazine CAM nr. 47 over te nemen. Wij zijn de heer A. Leenhardt, secretaris van de Club des Amis du Meccano en tevens redacteur van het Magazine, alsmede de schrijver, de heer A. Schaeffer, daarvoor zeer erkentelijk. (Red.)

In dit artikel worden enkele modellen behandeld zoals die door de schrijver zijn gebouwd en waarbij hij andere oplossingen voorstelt. Een van deze oplossingen is een echte harmonische aandrijving, dat wil zeggen dat het een flexibele tandring bevat van Meccano!

Harmonische vertraging met ketting

Vertraging 56:1 (fig. 1)

De constructie ervan is duidelijk zichtbaar. De ketting (2) bestaat uit 57 schakels. De ketting is met het frame verbonden door een elastisch koord (1). Dit koord gaat door een gat van de bodemplaat (flensplaat) en is daaraan bevestigd. Dit systeem van bevestiging geeft te veel speling en zou beter vervangen kunnen worden door een systeem zoals beschreven is in de volgende paragraaf. Het platte steunstuk (3) glijdt onder de ketting door en vervangt de schroefpin in eerder beschreven constructies. Het platte steunstuk moet aan de kanten iets bol gemaakt worden (met een tangetje) om niet te blijven haken. Het glijden gaat zo heel soepel. Omdat het platte steunstuk minder dik is dan een schroefpin, kan bovendien met 57 schakels worden volstaan (vertraging 56:1) terwijl er met een schroefpin 58 schakels nodig zijn (vertraging 28:1).

Harmonische vertraging met ketting

Vertraging 36:1 (fig. 2)

Het is hetzelfde systeem als het voorgaande. Alleen wordt er nu een kettingwiel met 36 tanden gebruikt met een ketting met 37 schakels, in plaats van een kettingwiel met 56 tanden met een ketting van 57 schakels. Het bevestigingssysteem van de ketting is veranderd om de speling kleiner te maken bij het omkeren van de draairichting.

Een 'U', gemaakt van pianosnaar van 0,5 mm dikte, gaat door een schakel en is in een askoppeling geschroefd waaraan ook een leuningsteun (2) is bevestigd (in fig. 2 is te zien dat hier sprake moet zijn van een koppeling, waar-

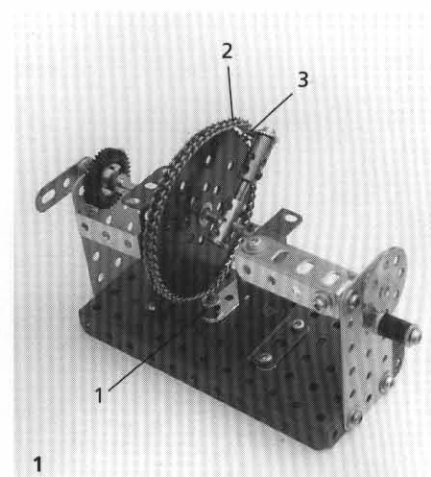
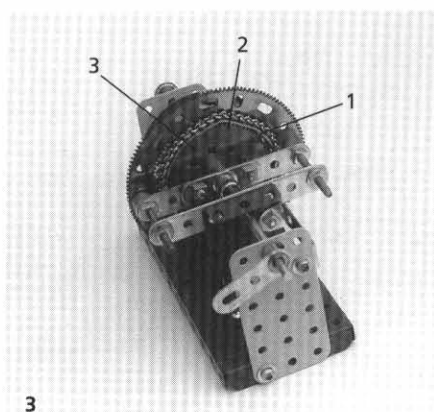
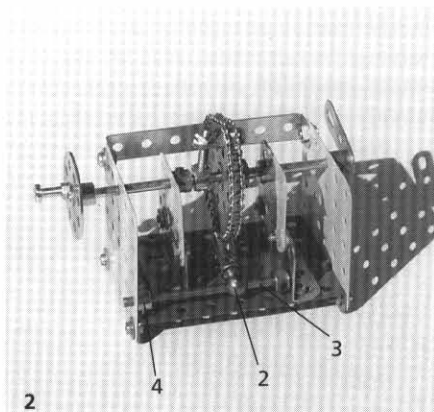
schijnlijk een schroefkoppeling. Red.). Door deze laatste gaat de as (3) die als scharnieras dient. Aan het uiteinde van de scharnieras (3) is aan een kraag (4) een slap gespannen veer bevestigd waardoor de ketting enigszins naar beneden getrokken wordt. Op deze manier is de speling nagenoeg nihil.

In de bovenstaande constructies vindt de draaibeweging slechts plaats op het moment dat het platte steunstuk het bevestigingspunt van de ketting passeert; de beweging is dus intermitterend.

Harmonische overbrenging met de ketting aan de binnenzijde

Vertraging 4,02:1 (fig. 3)

Dit is te beschouwen als een mislukte poging. Het is moeilijk iets nóg ingewikkelder te maken voor zo'n kleine vertraging! Er is hierbij gebruik gemaakt van



een tandring nr. 180 met een buitenvertdanding van 133 tanden en een binnenvertdanding van 95 tanden.

Een platte steunbalk van negen gaten (1) is zo gebogen dat hij een 'neus' (2) vormt, waardoor de ketting de binnenvertdanding raakt. De rest van de steunbalk is rond gebogen om de ketting te ondersteunen en het gebruik van 42 schakels mogelijk te maken. Het deel van de ketting tegenover de 'neus' is in aangrijping met een tandwiel met 66 tanden (3) op de uitgaande as.

Op de ingaande as bevindt zich een kraag waarin een schroefstang is geschroefd. Hieraan is, met behulp van twee moeren, de platte steunbalk van negen gaten op de juiste hoogte aangebracht.

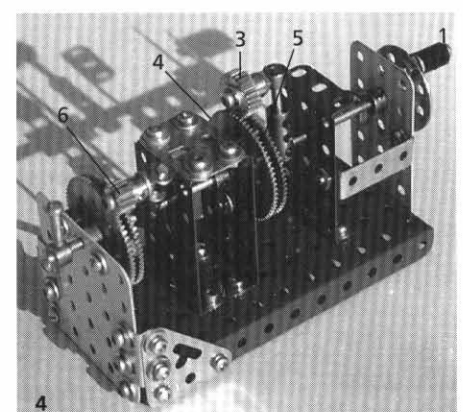
Merk op dat als de ketting direct de uitgaande as zou meenemen, de vertraging 7,69:1 zou zijn, wat nog steeds slecht is.

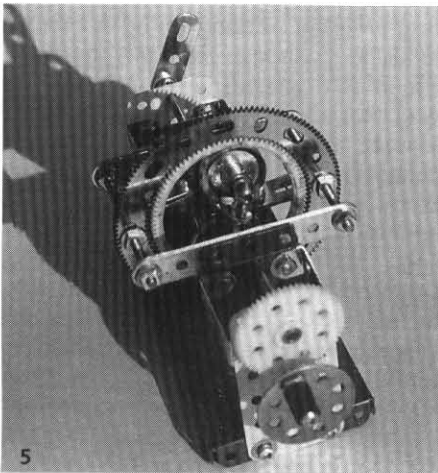
Epicyclische vertraging in twee trappen

Vertraging 4225:1 (fig. 4)

Deze vertraging is het resultaat van een gesprek met de heer P. Freydier, welbekend bij Meccanofielen. Paul heeft trouwens sindsdien diverse epicyclische vertragen gemaakt, waarvan ten minste één met een vertraging van 1:0 (ja!) vele bezoekers van de tentoonstelling te Rueil heeft verbaasd.

De vertraging, in twee trappen, wordt aangedreven door de as (1) die een arm





(2) doet draaien, met daaraan een rondsel met 25 tanden (3). Dit rondsel rolt over het tandwiel met 66 tanden (4), dat vastgemaakt is aan het frame, en over een tandwiel met 65 tanden (5), waardoor dit wordt meegenomen. Wanneer het rondsel (3) één omwenteling heeft gemaakt om het tandwiel met 66 tanden (4), dan zijn van het tandwiel (5) 65 + 1 tanden gepasseerd; vertraging 65:1.

De tweede trap is gelijk aan de eerste; het satelliet-rondsel (6) heeft vijftien tanden.

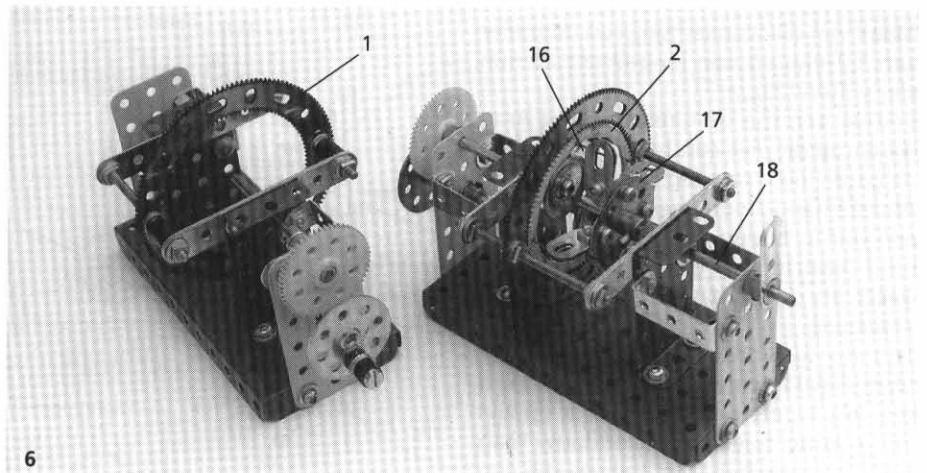
Merk op dat het aantal tanden van de satelliet-rondsel (3) en (6) geen rol speelt in de grootte van de vertraging. Rondsel (3) is groter gekozen om het lawaai van de vertraging te verminderen.

Echte harmonische vertraging

Vertraging 47,5:1 (fig. 5 en fig. 6)

Waarschuwing! De puristen, zelfs de gematigde, wordt verzocht om deze beschrijving over te slaan. De schrijver wijst iedere verantwoordelijkheid af voor ongelukken die weekhartige Meccanofielen zouden kunnen overkomen wegens hun overgevoelige ziel.

De tandring met dubbele vertanding (1) is aangebracht zoals figuur 5 het laat zien.



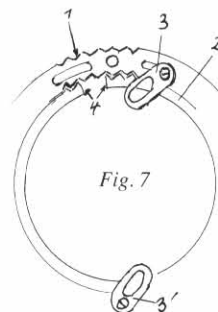
De flexibele tandring (2) is ontstaan uit een plastic tandwiel met 95 tanden dat, met behulp van een draaibank of een figuur- of decoupeerzaag, zodanig bewerkt is dat een ring met een hoogte van 4,5 mm overblijft (fig. 9). Uit deze ring worden met een zaag 1,75 tanden weggehaald. De ring wordt nu met behulp van twee platte steunstukken (3) bevestigd tegen de binnervertanding van een tandring nr. 180 (fig. 7).

het plastic oppervlakkig te laten smelten.

De kopse kanten worden aan elkaar bevestigd door ze nu tegen elkaar en in de vertanding van (1) te drukken. De druk wordt ca. tien seconden gehandhaafd.

Breng het geheel in horizontale positie en breng bij (6) in figuur 8 een plastic spaander aan die is overgebleven uit het tandwiel met 95 tanden. Zet deze aan een kant vast met de soldeerbout en strijk hem daarna glad met de bout, ten einde zo de las te versterken. Deze operatie wordt aan de andere zijde herhaald.

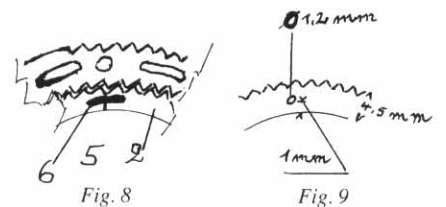
Demonteer nu de ring en vijl de bramen eraf. Boor daarna vier gaten van 1,2 mm in de ring. Deze moeten om de 23,25 tanden zuiver haaks worden geboord. Figuur 9 geeft de maten in millimeters.



Een ander paar platte steunstukken (3') klemmen deze ring (2) eveneens tegen de binnervertanding van (1) vast.

Het geheel wordt vastgezet door de tandring (1) in verticale positie in de bankschroef te klemmen.

De platte steunstukken (3) worden van (2) verwijderd, waarna de kopse kanten (4) van de ring met een soldeerbout met spitse stift worden verwarmd om

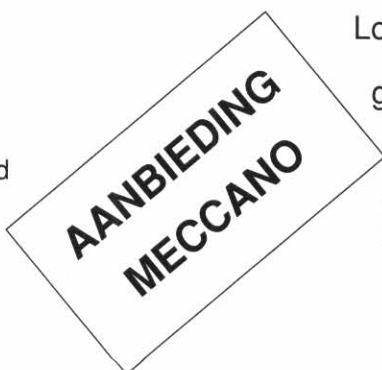


KRUIT voor TREINEN - MECCANO - MÄRKLIN METALL

Stadhoudersweg 90A 3039 CJ Rotterdam.

Tel/Fax 010-4665590

- * Alle dozen en onderdelen in voorraad
- * Uniek goedkoop postordersysteem
- * Vraag informatie



Losse onderdelen en voorbeeldboeken gelijk aan de inhoud van **KIST 10**

Winkelwaarde onderdelen f 5500,-

Nu voor f 3395,-, met gratis Motor

zolang de voorraad strekt

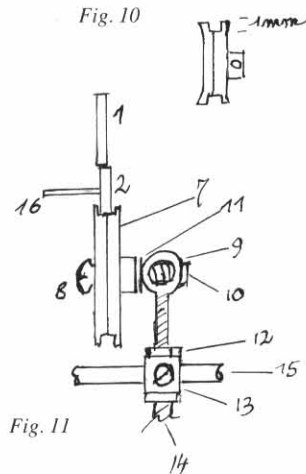
Maak van pianosnaar met een diameter van 1,2 mm en een lengte van 20 mm vier stiften (16).

Bestrijk een van de uiteinden met Araldit en tik dit met een hamer in een van de gaten in de ring (fig. 11).

Al deze handelingen nemen minder dan een uur in beslag en leveren een flexibele tandring op die bovendien fungeert als de helft van een universele koppeling.

Ten slotte worden op de draaibank twee plastic riemschijven gemodificeerd (fig. 10). Iedere riemschijf wordt op zijn beurt in de drieklaw (vierklauw mag ook) opgespannen. Met behulp van een daartoe geëigend gereedschap, bijvoorbeeld een smalle afsteekbeitel, wordt nu de V-vormige groef in de riemschijf uitgedraaid tot een U-vormige groef met een vlakke bodem. Zorg ervoor dat de groef een diepte krijgt van 1 mm. De breedte van de afsteekbeitel moet dan ca. 0,1 mm meer zijn dan de dikte van de plastic ring; dus de beitel op die maat afslijpen.

Deze riemschijven, gemonteerd op de geleidingsconstructie van figuur 11, dienen om de plastic ring op twee punten diametraal tegenover elkaar in de vertanding van de tandring nr. 180 te drukken. Een V-vormige groef zou meer wrijving veroorzaken zelfs met het gevaar van 'vreten' en vastlopen. Een groef met vlakke bodem geeft minder wrijving en geleidt beter.



De riemschijf (7) is draaibaar op de draaibout nr. 147b (8) die in een leuningsteun (9) is geschroefd, met een onderlegging ertussenin.

Opgemerkt dient te worden dat men het beste een riemschijf met naaf kan toepassen, waarbij de naaf naar de leuningsteun gekeerd moet worden. Een contraoer (10) zet de draaibout vast. De leuningsteun is in een kraag met vier gaten (13) geschroefd en wordt vastgezet met moer (12).

Een identiek mechanisme is aangebracht bij (14).

Monteer de flexibele ring over de riemschijven en laat het geheel in de tandring met dubbele vertanding glijden.

Stel alles met de leuningsteunen (9) en de moeren (12) zodanig in dat de plastic

ring volledig in aangrijping is met de tandring. Zoals is te zien, zijn aan beide zijden zo'n veertig tanden in aangrijping, wat alle speling elimineert. Schroef de kraag (13) op as (15), zijnde de motoras.

Er resteert nu nog het maken van de andere helft van de universele koppeling.

Op foto 6 kunt u zien dat vier paar platte steunstukken de vier stiften (16) aan weerszijden omvatten. De stiften moeten vrij tussen de platte steunstukken kunnen schuiven. De platte steunstukken zijn aan hoeksteunen geschroefd die op hun beurt weer aan het naafbuswiel (17) op de uitgaande as (18) zijn aangebracht.

Om de stijfheid te verhogen zijn bij de uiteindelijke uitvoering de platte steunstukken vervangen door pallen zonder naaf (nr. 147c); die zijn dikker en de vorm maakt het mogelijk dat de stiften zo dicht mogelijk bij de plastic ring omvat worden zonder dat de riemschijven (7) of de draaibouten (8) geraakt worden (fig. 11).

De naaf van het naafbuswiel dient tevens als lager voor de motoras.

En zie! Draai aan de zwengel....

Zoals Tony Rednall zei: "Het is magie!" Tot besluit wordt nog opgemerkt dat deze constructie toegepast is in de 'Meccanograaf' om het draaiplateau aan te drijven.

Ons zonnestelsel (1)

Make and know met Meccano

door B.N.M. Loerakker

Panta rhei.... Alles beweegt en niets staat stil. Alle hemellichamen bewegen door het heelal. De maan draait om de aarde en de aarde draait om de zon. De zon draait in het melkwegstelsel en het melkwegstelsel draait ook. Alle hemellichamen roteren om een denkbeeldige as en beschrijven daarbij banen door de ruimte. U zit dus nooit stil.

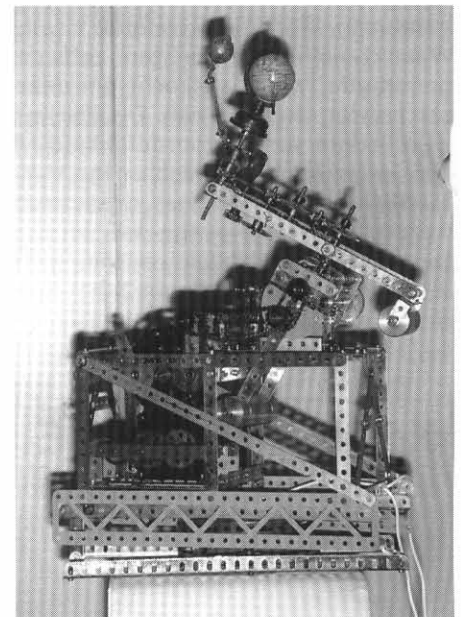
De aarde en de zon

De aarde draait linksom om zijn as en draait daarbij ook linksom om de zon. De rotatie-as helt naar links en blijft naar links hellen, ongeacht de positie van de aarde ten opzichte van de zon. Door de baanbeweging van de aarde om de zon en de hellingshoek van de rotatie-as verandert de invalshoek van de zonnestralen op aarde voortdurend. De baan die de aarde beschrijft is door de hoge omloopsnelheid, niet cirkelvormig maar ellipsvormig. En de zon staat

daarbij in één der brandpunten. Hierdoor verandert de afstand aarde - zon voortdurend. Omdat de aardbaan niet cirkelvormig is maar ellipsvormig, is de omloopsnelheid niet eenparig maar oneenparig. En of het allemaal nog niet gecompliceerd genoeg is, het oneenparigheidspatroon van de omloopsnelheid verandert ook voortdurend. Dientengevolge verandert de ellipticiteit van de aardbaan ook voortdurend. De aardbaan gaat van een bijna-cirkel tot een langgerekte ellips. Tenslotte schommelt de rotatie-as ook. Dit wordt de precessie genoemd.

Ook de zon en de maan maken diverse bewegingen. De zon houdt de aarde in zijn baan, en de maan is onder andere nodig voor de stabiliteit van de aarde.

Wanneer we willen zien hoe het wisselen van de seizoenen veroorzaakt wordt, maakt het in principe niet uit of we uitgaan van een horizontale aardbaan en een rotatie-as die naar links helt, of een aardbaan die helt en een rotatie-as die vertikaal staat. Want wat is in de ruimte links, rechts, omhoog en omlaag? Persoonlijk vind ik het laatste het gemakkelijkst voor te stellen, omdat de aarde hierbij omhoog en omlaag

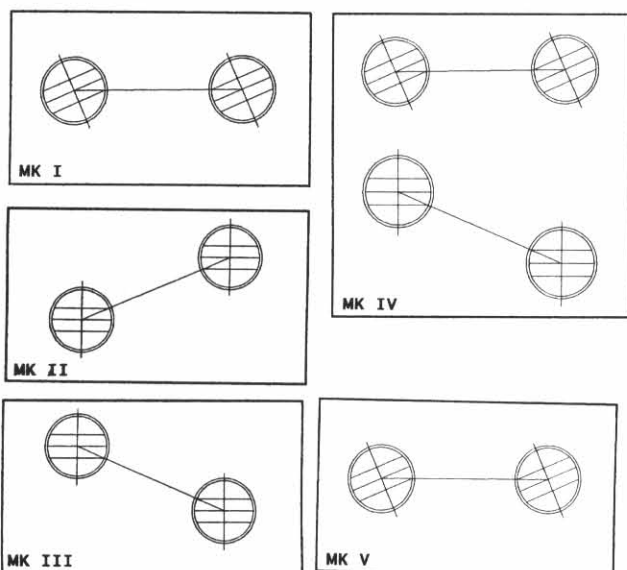


gaat. Essentieel hierbij is de hoek tussen het rotatievlak en de aardbaan.

Make and know

Het leek mij goed voor de begripvorming Meccano-modellen te maken op verschillende manieren, maar wel gebaseerd op hetzelfde thema.

Ongeveer vijftien jaar geleden begon ik



aan mijn eerste planetarium, genaamd Mk I. Daarbij helde de rotatie-as van de aarde naar links en was de aardbaan horizontaal. (Zie afbeelding)

De aarde kon door middel van een slinger en een worm-wormwiel-overbrenging om de denkbeeldige zon bewogen worden. De aarde ging dan langzaam over een kartonnen ondergrond waarop een stuk papier geplakt was, en gaf daarbij nauwkeurig (tenminste, als ik nauwkeurig aan de slinger draaide) een aantal aspecten aan die we elk jaar een keer tegenkomen. Zoals bijvoorbeeld: de seizoenen, maanden, sterrebeelden, ijsheiligen hondsdagen het perihelium, het aphelium enz.

Enige tijd daarna bouwde ik het tweede planetarium. Dit was gebaseerd op het eerste, doch de aardbaan helde naar links en de rotatie-as stond vertikaal. Ik noemde hem Mk II. (Zie afbeelding)

Weer wat later kwam de Mk III. Dit model was eveneens gebaseerd op het vorige, echter de aardbaan helde naar rechts en de rotatie-as stond net als bij het voorgaande model vertikaal. (Zie afbeelding)

In januari 1993 ben ik begonnen aan het huidige planetarium, de Mk IV (afbeelding). Dit is een combinatie van de Mk I en Mk III. Hier ben ik uitgegaan van een rotatie-as die naar links helt, zoals we die als globe in veel winkels en huiskamers (als hij goed staat) kunnen zien. De uitgangspositie van de aardbaan is hier horizontaal. Dit model is ook voorzien van een maan. Om het inzicht te verhogen heb ik bij dit model een motor aangebracht die de aardbaan naar rechts laat hellen en tegelijkertijd de rotatie-as vertikaal zet. Daarna gaat de aarde om de denkbeeldige zon draaien en de maan draait daarbij om de aarde.

De Mk V is inmiddels in aanbouw, maar nog lang niet klaar. Dit gaat een combinatie worden van de Mk I en de Mk IV.

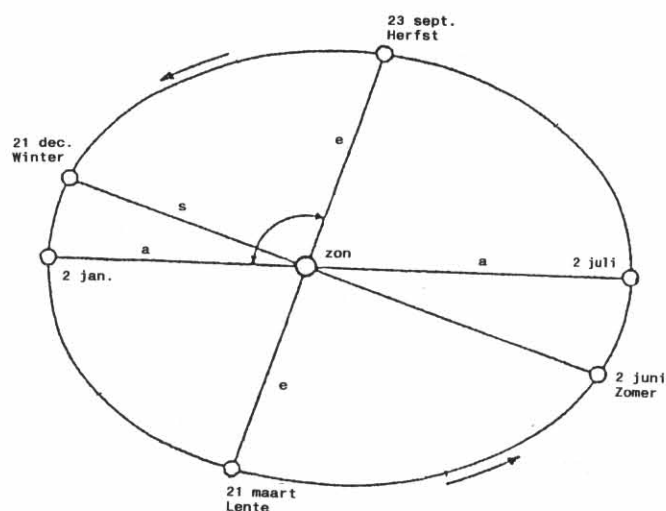
(wordt vervolgd)

AUTOMAT metaal-constructiesysteem

Geruime tijd geleden ontving ik uit Duitsland uitvoerige informatie over dit systeem, in een zeer fraaie, in kleur uitgevoerde catalogus, plus prijslijsten voor de bouwdozen en afzonderlijke onderdelen. De taal is Duits en voor een deel ook Engels. De bedoeling is om de industrie, laboratoria en technische scholen een hoeveelheid standaard bouwlementen te verschaffen voor het construeren van prototypes van mechanismen, overbrengingen, machines, etc. Dat betekent dat het een professioneel product is, van zeer goede kwaliteit en met een grote verscheidenheid aan onderdelen. De prijzen zijn daarom niet voor de poes. Nieuw is het systeem niet, want de fabrikant zegt dat dit systeem al gedurende 25 jaar door (tevreden) klanten wordt toegepast.

De maatvoering is interessant: afstand tussen de gaatjes is, net als bij Meccano, 1/2 inch en de schroefdraden zijn M3,5 (Tecc!) en M6. De assen, met diameters van 4 en 6 mm, worden gelagerd in lagerblokken, al dan niet voorzien van kogellagers. Of het iets voor u is, dat moet u maar eens bekijken aan de hand van de documentatie die op de leestafel van het Documentatiecentrum ter inzage zal zijn.

Nog één opmerking. Er is vooralsnog geen verkooppunt in Nederland. De fabrikant, Compact Technik GmbH is gevestigd in Duitsland, Talstrasse 64, D-6905 Schriesheim-Heidelberg.



Buitenlandse bladen

Constructor Quarterly Nummer 28 (juni 1995). De Harley Davidson politiemotor. Een Bomag wegwagen voor doos nr. 5, van Dr. Keith Cameron. Reusachtige Meccano dieplader met trekker, oorspronkelijk beschreven in MM van mei 1932. Een door stoom aangedreven blokzetkraan voor doos 10 (model 10.19), opnieuw gebouwd door Tony Parmee. Luchtfietser, gebaseerd op de hangende treinbaan te Wuppertal (D), van Bernard Périer. Hijskraan voor bouw materiaal met kiepbak, van Dr. Keith Cameron.

The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild) **Nummer 72** (juli 1995). Tractor met elektrische aandrijving van Jack Partidge. Constructorproject 3 (herdruk uit april 1978): Automatisch bewegende uil. Mechanisme voor een muntauto-maat.

The Transvaal Meccano Guild Newsletter Nummer 9 (mei 1995). Apparaat voor het vlakken van buigzame sluitplaten.

The International Meccanoman Nummer 15 (mei 1995). Hangend monorailsysteem (deel 2). Helicopterbladen, roterend in tegengestelde richting om dezelfde as. Wiskunde en Meccano: bespreking van het raadsel van Pythagoras (IM 13) en van de 'Arcograph' (hulpmiddel voor het tekenen van bogen met zeer grote straal; IM 14). Elf tips.

Magazine du CAM (Frans) Nummer 50 (1995-II). Botsauto's.

Voorts ontvangen: Other Systems Newsletter, nummer 12 (april 1995); Midlands Meccano Guild Newsletter, augustus 1995.

Frits Willems

A.J. PRINS

de oudste Meccano-Dealer

TreinenShoplevert :
verzendt :**Kist 10**alle dozen
alle onderdelen**A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel 015 - 123.170 fax 125.937**

Advertenties

Aangeboden

Splinternieuwe, nooit gebruikte, Franse Meccano set nr. 10. Prijs n.o.t.k.
H. Sie, tel.: 020-6633183.

Märklin dozen nrs. 1014, 1029, 1030, 1031, 1032, 1033 met handleidingen; voorts elektromotor 1072 en tientallen extra stroken en platen.

T. Brandt, Vrijheidslaan 32 hs, 1078 PL Amsterdam, tel.: 020-6796497.

Wegens overcompleet: partij Meccano onderdelen in de kleuren rood/groen/geel/blauw/zink, zowel nieuw als gebruikt. Eveneens Elektrikit onderdelen, vliegtuigonderdelen, motoren en obsoleete onderdelen. Verder Engelse en Franse Meccano Magazines vanaf 1927, evenals voorbeeldenboeken, leaflets, mechanismen, enz. Ook Märklin, Bral, Necobo, etc. Geïnteresseerd? Stuur dan voor informatie een aan uzelf gerichte, gefrankeerde enveloppe naar:
J. van Dijk, Bouwmeestershoeve 212, 7326 RP Apeldoorn.

Märklin-Metall: vijf originele kisten en vier originele zwarte dozen, geheel gevuld met splinternieuwe en ongebruikte onderdelen in de kleuren groen en oranje. De collectie omvat alle onderdelen die ooit gemaakt zijn, in totaal meer dan 4500 stuks plus 3500 schroeven en 3600 moeren, nieuwe elektromotoren en vijf voorbeeldenboeken. Totale nieuwwaarde f 18.000,-. Nu alles in één koop voor f 4.000,-. Dit is uw kans om direct een meer dan compleet assortiment aan te schaffen.

Inlichtingen: de heer Max van den Berg, Bodegraafsestraatweg 33, 2805 GK Gouda, tel.: 01820-18097.

Gestabiliseerde voeding 5V - 20A voor f 100,-, of eventueel te ruilen voor doos 5 van Meccano (kleuren rood/groen, eventueel blauw/geel/blank) of voor doos 5 van Temsi.

A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502.

Märklin: de onderdelen voor het bouwen van de BR 50. de Adler, Landmaschine, Baufahrzeuge en Lastkraftwagen; alles met handleidingen maar zonder de originele dozen. De onderdelen zijn in zeer goede staat of nieuw.

Piet Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel. 05476-2451.



DOZEN-ONDERDELEN
STAFFELPRIJZEN!
toermalijn
EINDHOVEN

DEALER VOOR ZUID-NEDERLAND
Kruisstraat 65A - Tel. 040-450547

Regelbare transformator 0-12V, nr. 208 Temsi; motor met 6 vertragingen, nr. 300 Temsi. Alles nieuw in doos, samen f 75,-.

J.M. Koolen, Trambrugweg 40, 5707 XZ Helmond, tel.: 04920-43650.

Een zeer grote hoeveelheid Meccano, merendeels Engels, met veel 'obsoleete parts', bij voorkeur in één koop. Wegens gewenste discretie, inlichtingen bij:

G.B. Anink, tel.: 023-284877.

Gevraagd

Märklin-Metall 25 stuks klemmoffen nr. 11702.

Jan Ringnalda, tel.: 030-291942.

Märklin-Metall 6 stuks snaarwielen (95 mm dia.) nr. 10395.

H. van der Woerd, Amstelveen, tel.: 020-6451329.

Märklin-Metall doos E-50;

Necobo: inhoudsopgave van doos 5 en 6.

A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 050-349502

Dozen en losse partijen Tecc.

Denis Akkermans, Van Adrichemweg 516, 3042 BX Rotterdam, tel.: 010-4372286.

Regelbare (gebruikte) treintransformator, 20V - 4A, voor voeding van een E-motor met hoog vermogen; eventueel een adres waar zulke trafo's te koop zijn

Tevens ben ik op zoek naar 2-4 stuks grote banden ('asbakbanden') van het merk 'Vredestein-Snow +' (plus). Ik hoop dat er iemand is die me deze banden wil verkopen.

A.L. Westermann, Poptahof Zuid 603, 2624 SM Delft, tel.: 015-569086.

Ik bedank iedereen die me geholpen heeft bij het vinden van ELMEC. Het begin van een verzameling is er. Wie kan me verder helpen?? Ik zoek alles, dus dozen, onderdelen, reclamemateriaal, handleidingen, etc.

Piet Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel.: 05476-2451.

Meccano Dealer van Noord-Nederland

Wij leveren dozen, motoren, trafo's, losse onderdelen en voorbeeldboeken

Turfsingel 9

9712 KG Groningen

Tel.: 050-133461

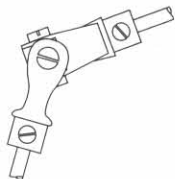
Fax: 050-137001

MECCANO NIEUWS

Jaargang 13 nummer 4
Winter 1995

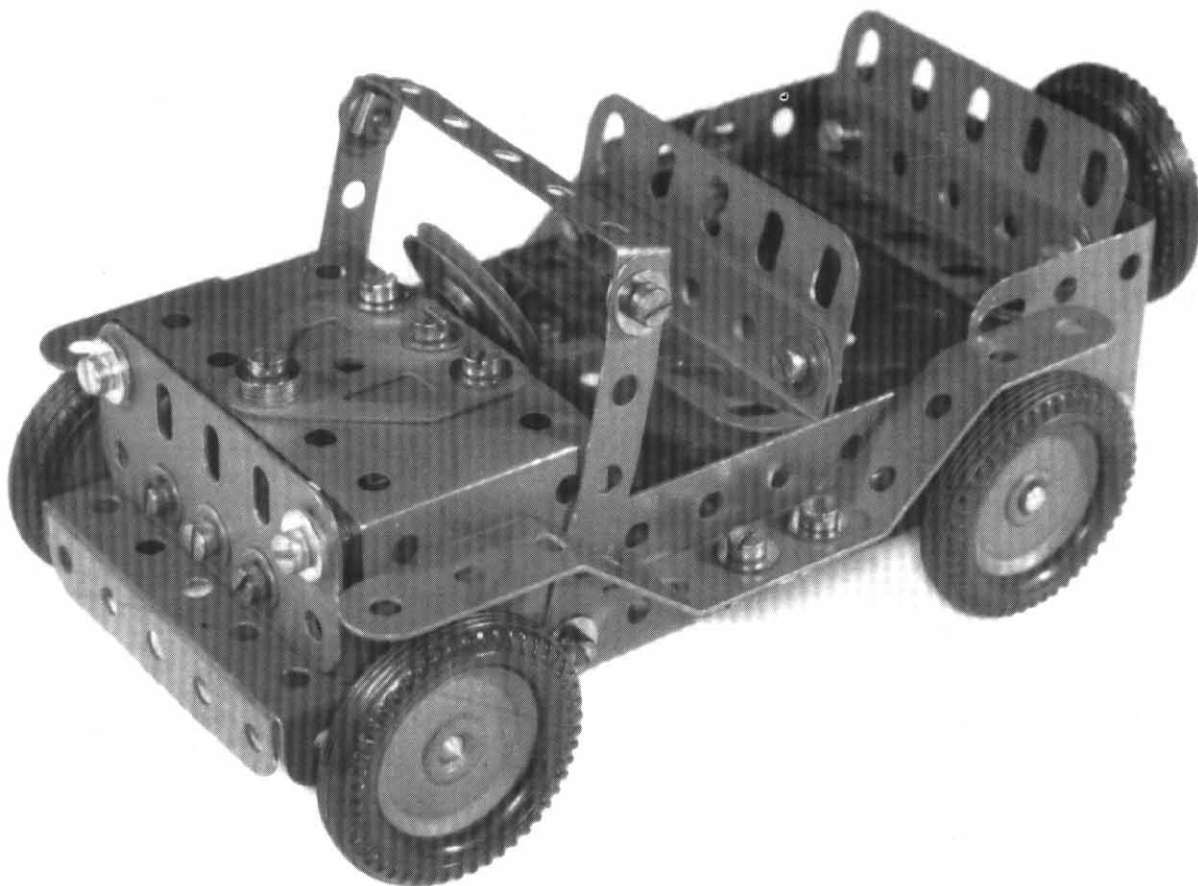
**m
gn**

VERENIGING VOOR METAAL-
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging
"MECCANO Gilde Nederland".
Dit blad verschijnt vier maal per jaar.

Redactie-adres: Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel. 0313-619525



In dit nummer o.a.: Ons zonnestelsel (2)
Gesynchroniseerde versnellingsbak
Jeep, een klein bouwmodel
Junior Meccano
Assen en navens

Jeep, model van J.J.C. Couwenberg

Van de redactie

Het is een droevig bericht, waarmee ik dit stukje moet beginnen. Op 8 oktober overleed *Jan Giesen*, 69 jaar oud. Niet alleen was hij een MGN-lid van het eerste uur (getuige zijn lidnummer 22), maar bovenal was hij een trouwe deelnemer aan onze landelijke bijeenkomsten en verraste hij de laatste jaren redactie en lezers van het Meccano Nieuws met interessante en goed geschreven artikelen. Ik noem u 'Sinterklaas' (1993), 'Hef-rups-truck met boormachine' (1994) en 'Seatrack, lanceersysteem voor reddingsboten' (1995). Een door hem gemaakte vertaling van dit laatste artikel is zojuist verschenen in *The Meccano Newsmag* nr. 73 van het North Midlands Meccano Guild, waarvan hij sinds 1981 lid is geweest. Wij zullen Jan Giesen missen.

Een tweede verlies voor het Meccano wereldje is de plotselinge dood van *Roger Wallis* op 7 oktober j.l. Roger was voorzitter van onze zustervereniging *The Midlands Meccano Guild*, en bovendien redacteur van de *Midlands Guild Gazette*. Hij was een bekwaame computerdeskundige, die het Meccaid computer-tekensysteem ontwikkelde als goedkoper alternatief voor het IsoMec systeem van Roger Hill uit Zuid Afrika. Velen die de jaarlijkse grote SkegEx tentoonstellingen hebben bezocht, zullen met waardering aan Roger Wallis terugdenken, zoals hij, gezeten achter de computer, onvermoeibaar zijn systeem uitlegde en demonstreerde.

Voor u ligt Meccano Nieuws 13.4, het laatste nummer van deze jaargang. Ik hoop dat u deze extra dikke uitgave met genoegen zult lezen. Ook wens ik u een goede Kerst toe en het allerbeste voor het Nieuwe Jaar. Moge u 1996 beginnen met het voornemen om veel te gaan bouwen, en - voegen we hier maar aan toe - veel te gaan schrijven!

J.F.J. Willems

Van het bestuur

Van de voorzitter

Wij ontvingen van Hilde en Geert Vanhove uit Schoten (B) een aankondiging van de geboorte van hun dochtertje Charlotte op 10 oktober 1995. Op de gezellige bijeenkomst te Mechelen had Geert ons al toevertrouwd dat een geboorte aanstaande was. Namens het Meccano Gilde onze gelukwensen.

De Najaarsbijeenkomst te Ede was weer drukbezocht. Het was opvallend dat er veel nieuwe gezichten waren en veel begeleidende dames. En dat is ook daarom zo plezierig, omdat wij proberen onze hobby in alle opzichten voor iedereen aantrekkelijk te maken. Een voorbeeld: eerder dit jaar had iemand mij een technische vraag gesteld over mogelijkheden voor het toepassen van Meccano in de constructie van (model-)transportbanden. Nu, in Ede, konden de vraagsteller en de juiste 'technici' aan elkaar gekoppeld worden, hetgeen bruikbare ideeën opleverde alsmede

een uiterst gezellig gesprek! We bedoelen maar te zeggen dat, als u nu maar met uw technische vragen voor den dag komt, wij zullen proberen door coördinatie een oplossing te vinden, zodat u weer verder kunt bouwen.

Er zijn in de nazomer veel activiteiten ontplooid door leden van ons Meccano Gilde. Zo nam Sjaak van de Ruit met een delegatie MGN-ers deel aan de grote tentoonstelling 'Euromodelbouw 1995' te Genk in België. In drie dagen bezochten vele duizenden belangstellenden de expositie in de Limburghallen, waar overigens onze afvaardiging met de derde prijs in de categorie 'Statistische Modelbouw' werd beloond. Proficiat, Sjaak en mijne (andere) heren! Het was een zeer plezierige happening die prima was georganiseerd door onze Belgische modelbouwvrienden, de Hoelseltse Treinclub.

In Groningen was A.J. Dagelet, samen met enige trouwe Gilde leden, gedurende niet minder dan zestien dagen in de weer in de stand van het MGN tijdens de manifestatie 'Magiorama' in de Martinihal. Ook bij de voorbereiding heeft de Groningse groep erg veel werk verzet. Helaas moest uw voorzitter bij de opening van dit evenement verstek laten gaan in verband met een begrafenis in de relatiesfeer. Graag verwijst ik u naar de bijdrage van de heer J.W. Bordewijk, elders in dit blad.

Op 8 oktober nam Hans van den Berg uit Voorschoten als enige en zeer en-

Meccano Gilde Nederland

Bestuur

Voorzitter: G.B. Anink
Herenweg 144
2101 MT Heemstede
Tel.: 023-5284877

**Vice voorz./
Penningmeester:** J.C. Balder
Soerenseweg 111
7313 EJ Apeldoorn
Tel.: 055-3551971

Secretaris: C.J. Trommel
Zeemandreef 60a
3146 BT Maassluis
Tel.: 010-5915295

Ledensecr.: N.I.M. Stevens
H. van Viandenstraat 20
3791 AV Achterveld
Tel.: 0342-451675

Contributie

De contributie bedraagt f 45,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari tot 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd. Betaling op gironummer 5484519 t.n.v. Meccano Gilde Apeldoorn.

Documentatiecentrum

Beheerder: G.B. Anink
Herenweg 144
2101 MT Heemstede
Tel.: 023-5284877

Meccano Nieuws

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar in een oplage van 725 exemplaren.

Redactie

Hoofredactie: J.F.J. Willems
Soerensezand 7
6961 LL Eerbeek
Tel.: 0313-619525

Eindredactie: L.M. van Galen
Holysingel 98
3136 LC Vlaardingen
Tel.: 010-4744954

Techniek: J. Geertsma
De Pol 16
3951 AW Maarn
Tel.: 0343-441789

F. Roost
Plutostraat 3
3235 TG Rockanje
Tel.: 0181-402064

Distributie

(tijdelijk) G.B. Anink
Herenweg 144
2101 MT Heemstede
Tel.: 023-5284877

Losse nummers à f 3,50, exclusief verzendkosten, te bestellen bij het distributie-adres.

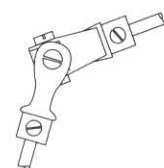
Drukwerk

Drukkerij Verweij Wageningen bv.

Advertenties

Tarieven en voorwaarden op aanvraag te verkrijgen bij het redactie-adres (zie voorpagina).

Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publikaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de redactie.



thousiaste vertegenwoordiger van het Gilde deel aan de 'Dag van de Wetenschap', georganiseerd door de TU Eindhoven. Staf, studenten en aankomende studenten toonden veel belangstelling voor zijn presentatie.

Soesterberg werd als vanouds opgeluisterd door een uitstekende inzending van het Gilde, met Ab Ritsema als gedreven 'koploper'.

A. Akkermans hield een kleine expositie te Rotterdam, die helaas niet in ons Meccano Nieuws kon worden aangekondigd. Wij vinden het initiatief van leden om in eigen omgeving iets te organiseren met en rond Meccano bijzonder positief.

Tot slot wil ik nog opmerken dat wij, als Meccano Gilde Nederland, veel waardering hebben voor al de genoemde leden voor hun inzet ten behoeve van hun hobby en onze vereniging.

Gerard Anink

Documentatiecentrum

Gedurende de laatste twee jaar hebben wij in deze rubriek van tijd tot tijd boekjes, brochures, bouwbeschrijvingen, e.d. aangekondigd, waarvan kopieën tegen een zeer bescheiden prijs door de leden konden worden aangeschaft. Deze kopieën zijn nog steeds beschikbaar en zo nodig maken we er meer van! Titels zijn te vinden in MN 11.4 op blz. 64, in MN 12.2 op blz. 20, in MN 12.4 op blz. 52 en in MN 13.1 op blz. 4.

U zult wel hebben gemerkt dat wij zoveel mogelijk op elke bijeenkomst van het MGN aanwezig zijn met de leeshoek. We kunnen u verzekeren dat we van plan zijn om, wat ons betreft, daar nog lang mee door te gaan. Het is namelijk elke keer weer heel gezellig. In MN 13.3 gaven we op blz. 36 een overzichtje van wat op de leestafel gewoonlijk te bekijken is.

Hebt u wensen, laat het ons weten tijdens de bijeenkomsten of anders per fax (023-5471175) of telefoon (023-5284877).

Ans en Gerard Anink

Laatste Nieuws

Bij het ter perse gaan van dit nummer bereikte ons het bericht dat de heer A.G. Roozeboom op 20 november j.l. is overleden. In de volgende aflevering zullen wij aandacht schenken aan wat hij heeft betekend voor het Meccano Gilde.

Van de ledensecretaris

De nieuwe ledenlijst is tezamen met MN 13.3 bij u in de bus gevallen. Een wens van velen is kennelijk daarmee in vervulling gegaan, want vóórdien werden er heel wat vragen op mij afgevuurd, die allemaal op hetzelfde neerkwamen: Wanneer komt er nu eindelijk een nieuwe ledenlijst? Wel, hij is er dus nu. Maar hij is daarmee wel meteen weer enigszins verouderd, want u zult hieronder heel wat mutaties aantreffen. Haal uw pen dus maar tevoorschijn...

Ons Meccano Gilde herbergt een ongekend grote hoeveelheid technische kennis, ervaring en genialiteit. Nu heeft echter ook de bijgelovigheid zijn intrede gedaan: lid nr. 929 is een (overigens zeer sympathiek) man, die een heilig ontzag heeft voor priemgetallen (haal, net als ik, uw rekenboek maar weer tevoorschijn). Ik kreeg van hem uitsluitend toestemming zijn personalia in de Gildelijst te noteren, indien ik hem als lidmaatschapsnummer een priemgetal toekende. Ik ben onder de druk gezwich. Zaterdag 14 oktober j.l. heb ik met hem aan de onderhandelingsstafel gezeten. Ik heb hem duidelijk gemaakt te verwachten dat hij dan ook uitsluitend modellen zou gaan bouwen uit onderdelen waarvan de aantallen gaatjes priemgetallen zijn en ook het onderdeelnummer een priemgetal is. Ook zouden de gebruikte tandwielen een priem aantal tanden moeten hebben en zou het benodigde aantal bouten en moeren.....enz, enz. Een duidelijk en welgemeend 'ja' als antwoord heb ik nog niet mogen begroeten.

Het gevolg van de toekenning van nummer 929 is dat de nummers 925, 926, 927 en 928 (helaas geen priemgetallen) spoedig van een lid kunnen worden voorzien... Lid nummer 922 zult u noch in de ledenlijst noch in deze kolommen aantreffen; deze persoon gaat met vermelding niet accoord.

Hieronder volgen dan de details.

Nieuwe leden

923 A.J. Sanders,
Holtakker 3
7854 RB Aalden
0591-371537

924 E. du Brulle
Rozenhoflaan 32
B 1860 Meise (B)
0032-22693482

925 J.H.L. Stevens
Tafelrondeplein 3
3813 GG Amersfoort
033-4753330

929 G.W. Faken
Heussensstraat 72
2023 JS Haarlem
023-5260332

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd: C. v.d. Bos, Emmen; Gerben Brouwer, Geldermalsen; H. Huizing, Alkmaar; J. Jansen, Vlaardingen; B. Riten, Uppsala (S); L. Sauvillers, Turnhout (B); A.C.A. Schuiveling, Hoofddorp; J.J.W. Ton, Leiden; A.W. van Wijk, Winsum (Gr); M. van Zijp, Oostvoorne, J.J. Scheffer, Zoetermeer.

Overleden

Wij ontvingen bericht dat de heer J. Giesen uit Elst (Gld) op 8 oktober is overleden. Het bestuur heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Adreswijzigingen

890 J.M. de Roon Hertoge
Bericht van adreswijziging berust op misverstand. Oude adres blijft gehandhaafd op:
Sweelinkplein 83
2517 GL 's-Gravenhage
070-3457720

895 Howard Sie
Laan van Dicklaan 56
2101 PN Heemstede
020-6633183 (te Amsterdam)

745 G. v.d. Ven
Strausslaan 25
5011 KE Tilburg
013-4557194

449 Ae. Petit
Schimmelpenninckstraat 3H
3813 AG Amersfoort
Telefoon onjuist in ledenlijst, moet zijn:
033-4701244

De postcodes in Duitsland zijn nu vijfcijferig, vandaar aandacht voor de volgende wijzigingen.

622 G. Burger
Althofstrasse 18
D 45468 Mülheim/Ruhr (D)
0049-208383074

231 A. Zweers
Am Herrentor 4
D 26725 Emden (D)
0049-492127270

Ledenbestand

Na deze mutaties bedraagt het aantal leden thans 636.

Co Stevens

Van de penningmeester

U bent al in de decemberstemming. Ikzelf blik vast vooruit naar maart 1996. U weet dat de contributie per 1 januari 1996 verhoogd wordt tot f 45,- per jaar. U weet ook reeds dat het Meccano Gilde alleen een girorekening heeft. U wordt verzocht met de betaling van de contributie voor 1996 te wachten tot u de acceptgiro heeft ontvangen, tegelijk met het 'Meccano Nieuws' 14.1, in maart 1996.

Ik wens u prettige Kerstdagen en een goed 1996 toe.

To our foreign members

As you know, the membership dues have been raised as from January 1st 1996 to Dfl 45.- yearly. They are due in March 1996.

To our foreign members in Holland

Please wait before paying your 1996 membership dues until you will have received the 'acceptgiro' (pre-printed giro credit slip) that will be enclosed in the March issue (14.1) of 'Meccano Nieuws'.

To our members abroad

Your are requested to ignore the 'acceptgiro' (pre-printed giro credit slip) of the Postbank, enclosed in the spring issue of 'Meccano Nieuws'. This in view of the extremely high transfer charges (Dfl. 11.-).

Please use either an International Money Order, or a Eurocheque in Dutch guilders.

Alternatively, you might send Dfl. 45.- in Dutch banknotes. When you prefer to send banknotes in your own currency, please add the countervalue of Dfl. 3.50 to pay for the exchange charge.

I wish you a happy Christmas and a prosperous New Year.

J.C. Balder



DOZEN-ONDERDELEN
STAFFELPRIJZEN!
toermalijn
EINDHOVEN

DEALER VOOR ZUID-NEDERLAND
Kruisstraat 65A - Tel. 040-2450547

Agenda

Regiobijeenkomsten in 1996

Zoetermeer

Leo Steenvoorden schrijft ons: 'In MN 13.3 was reeds aangekondigd dat de bijeenkomst te Zoetermeer op 13 januari a.s. onder voorbehoud zou plaats vinden. Helaas heb ik nu het rampzalige bericht ontvangen dat het per 1-1-96 afgelopen is met deze gezellige samenkomsten. De gemeente Zoetermeer wil de Stichting 'De Jonker' niet langer subsidiëren. Ik hoop dat we een andere oplossing zullen kunnen vinden.'

27 januari: Wageningen

Meccano bijeenkomst in zaal 'd'Avondwake' (tel.: 0317-412627), gelegen aan de Nijenoord Allee, dichtbij de kruising (verkeerslichten) met de Mansholtlaan. Open van 10.00 tot 16.00 uur. Ook met openbaar vervoer is de zaal goed te bereiken. Inlichtingen: G.B.Anink, tel.: 023-5284877

2 maart: Leek

Jaarlijkse Meccano bijeenkomst voor het Noorden in hotel 'Leek', Europaweg 3, Leek. Zaal open vanaf 13.00 uur. Inlichtingen:

Ton Dagelet, tel.: 050-3181347.

16 maart: Heemstede

De regiobijeenkomst vindt plaats in het EHBO-gebouw aan de Herenweg te Heemstede gelegen naast de Bavokerk. Aanvang: 10 uur.

Route met de auto vanuit Utrecht:

A9 naar Haarlem, richting Zandvoort (A205); dit is de Schipholweg. De richting Zandvoort volgen tot Heemstede, dan Rijksweg 208, richting Bennebroek (dit is de Herenweg). Aan de Herenweg ligt links de Bavokerk, naast een Shell-station. Bij het verkeerslicht slaat u linksaf de Kerklaan in en direct het terrein van de kerk oprijden. Parkeren op de parkeerplaats.

Vanaf station Heemstede-Aerdenhout:

Bus 4, richting Schalkwijk, halte Kerklaan.

Vanaf station Haarlem:

Bus 50 of 51, richting Leiden. Uitstappen Herenweg, halte Kerklaan (rijtijd ca. 20 minuten). Of bus 4, richting Schalkwijk als boven (rijtijd ca. 40 minuten).

Inlichtingen:

G.B. Anink, tel.: 023-5284877. **Ans en Gerard nodigen u allen uit voor een borrel en een hapje bij hen thuis na afloop van de bijeenkomst, in verband met hun zilveren bruiloft!**

30 maart: Ede

Het bestuur van het Meccano Gilde Nederland nodigt alle leden uit voor de Algemene Ledenvergadering in het zalencomplex 'NIMAC', Galvanistraat 13 te Ede. Aanvang 10 uur. De vergadering zelf begint om 11 uur. Vóór en na de vergadering kunt u gezellig modellen bekijken

Route:

Vanaf de A12, afslag Ede:

Recht door tot de reclamezuil van Zeeman/Brons, hier linksaf de Galvanistraat in. 'NIMAC' ligt ca. 400 m verder aan de linkerkant.

Vanaf het station Ede-Wageningen:

Bus 83, richting Veenendaal. Gelieve voor treintaxi (en verdere inlichtingen) contact op te nemen met: G.B. Anink, tel.: 023-5284877.

11 mei: Kerk-Avezaath (za)

8 juni: Maastricht

4-7 juli: Skegness (Eng.)

31 augustus: Henley-on-Thames (Eng.)

14 september: Mechelen (B)

12 oktober: Ede (landelijk)

2 november: Hengelo (O)

17 november: Kerk-Avezaath (zo)
(onder voorbehoud)

Gebeurtenissen

Tot 16 januari: Sexbierum (Friesland)

Expositie van de modellen die MGN-leden met veel succes hebben tentoongesteld op de manifestatie 'Magiorama' te Groningen. Plaats: Technologie-centrum 'Aeolus', Hearewei 24a te Sexbierum. Het centrum is geopend van dinsdag t/m zaterdag van 11 tot 17 uur en op zondag van 13 tot 17 uur.

Inlichtingen:

J.W. Bordewijk, tel.: 050-5349100.

8 april: Raalte

Op Tweede Paasdag wordt het tiende Internationale Stoomfestival gehouden, waaraan door MGN-leden kan worden deelgenomen.

Plaats: Manege 'De Hoogeweg', Hogeweg 8, Raalte. Verdere gegevens worden bekend gemaakt in MN 14.1. Wie wil dit coördineren? Gaarne aanmelden bij R. Mikkers, tel.: 074-2774327.

16-19 mei: Almere, stoomdagen

13-20 oktober: Soesterberg (herfstvacantie) tentoonstelling in het Militaire Luchtvaart Museum.

Meccano Nieuws 14.1

Het volgende nummer zal omstreeks midden maart 1996 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 februari.

Evenementen

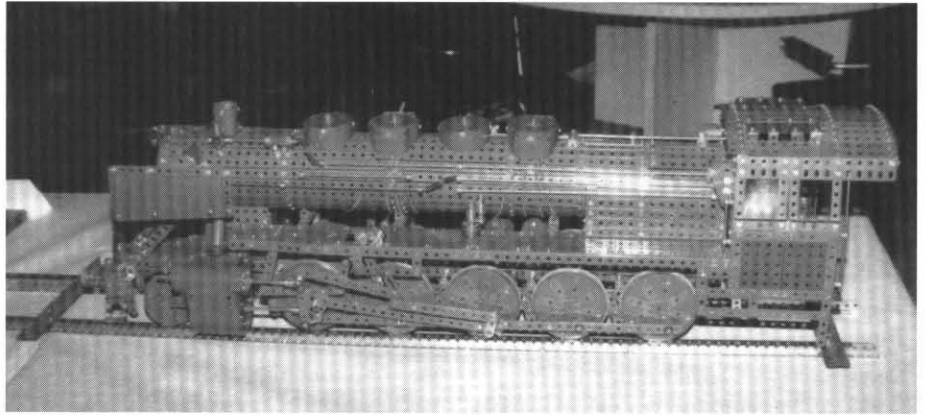
Groningen oktober 1995: 'Magiorama'

Gedurende zestien lange dagen, van 14 tot en met 29 oktober, werd in de Martinihal te Groningen de manifestatie 'Magiorama' gehouden. Het was de tweede in een reeks van interactieve wetenschap- en techniekevenementen die in de Martinihal werd georganiseerd.

De opzet van de tentoonstelling, waar enerzijds universiteiten, bedrijven, musea, HBO- en MBO-instellingen en individuele deelnemers hun kunnen en mogelijkheden toonden, en anderzijds de bezoekers zelf met wetenschap en techniek aan de slag gingen door proeven te doen, te experimenteren en apparaatjes en andere bouwwerkjes te construeren, is volledig geslaagd.

Een aantal leden van het Meccano Gilde uit de noordelijke regio heeft een stand van niet minder dan honderdvijftig vierkante meter kunnen inrichten en ook onafgebroken kunnen bemannen.

De ingang werd gemarkeerd door de echt deinende stoomboot in blue/gold van *Van der Kleij* en door diens Gouden Koets. Veel bewondering oogstte de sprekende robot van *Fr. Dijk*. Het



1-E locomotief van H. Sloots.

Meccano-overzicht vanaf de metalen doos uit 1905 (in vitrinekast), en met modellen en dozen uit de periodes nikkel, rood/groen en blue/gold, van *H. Piersma* trok ook veel bekijks.

Een echte 'workshop', waar de jeugd de modellen uit de nieuwe dozen kon samenstellen, was nagenoeg permanent bezet. Op de middentafels waren bewegende modellen te bewonderen van de heren *Bordewijk*, *Dagelet*, *Schuur* en *Wijngaarden*. Een Eiffeltoren, geconstrueerd door *H. Sloots*, markeerde de uitgang van de MGN-stand.

Magiorama '95 bood een fantastische reis door de wereld van wetenschap en techniek. Met een aantal bezoekers van ruim 25.000 kan worden gesproken van

een eclatant succes. Hieraan hebben wij als leden van ons Gilde, met een stripje, boutje en moertje mogen bijdragen.

Gezien de overzichtelijkheid en de vele bewegende modellen is, na afloop van Magiorama en in overleg met de deelnemers, de gehele collectie overgebracht naar het Technologiecentrum Aeolus, Hearewei 24a te Sexbierum in Friesland. Vanaf nu tot 16 januari 1996 kunt u de collectie daar bekijken. Dit centrum is geopend van dinsdag tot en met zaterdag van 11.00 - 17.00 uur, en op zondag van 13.00 - 17.00 uur.

J.W. Bordewijk
secretaris van de noordelijke regio

Soesterberg 1995

Een filosofisch verslag van de modelbouwexpositie

door *J. Geertsma*

Het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg organiseert jaarlijks een expositie van en voor modelbouwers gedurende een volle week in de periode van de herfstvacanties. Het is een ideale lokatie. De ligging is centraal. De toegang is gratis, wat wil je nog meer. De tentoonstelling trekt dan ook heel veel, vooral jeugdige, bezoekers. Het MGN heeft er in de loop der jaren een vaste stek veroverd, vooral door het enthousiasme van *Ab Ritsema*.

Ook dit keer heeft *Ab* zich enorm ingespannen om er, bijgestaan door *H. Glebbeek*, iets boeiends van te maken. De Tak-Lift van *Han Schouwenaar* was er te vinden als blikvanger, maar ook de rupstractor van *Ab* zelf. Daarnaast waren er talrijke andere *Ritsema*-modellen, samen met een verscheidenheid aan, wat je 'free-lance' bewegende modellen zou kunnen noemen, van *Glebbeek*. Voorts stonden er twee Märklin bouwdoosmodellen van *J. Ringnalda* te pron-

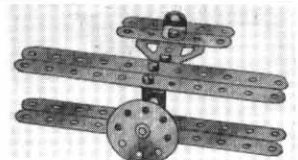
ken, n.l. de Dornier vliegboot en de Mississippi raderboot.

Het is alleen jammer dat maar een paar mensen de hele (Meccano)kar moeten trekken. Als je zo een poosje de stands met de bezoekers gadeslaat, dan zie je dat de belangstelling vooral uitgaat naar bewegende modellen. En dat vergt nogal wat van de tentoonsteller, die zijn modellen in beweging moet houden met behulp van veelal elektromotoren uit gesloopte videospelers en gevoed via acculaders...

Ritsema verklaarde dat het aantal deelnemers aan shows sterk terugloopt. Daarentegen is er wel veel belangstelling van het kijkende publiek. Ook het aantal echt nieuwe Meccano modellen loopt binnen onze MGN terug. De bekende bouwers breken hun modellen slechts node af, en dus zien we die modellen nogal eens terug. Maar nieuwe deelnemers aan tentoonstellingen zijn schaars.

Toch lijkt het niet ondoenlijk voor onze (nog) niet-exposerende leden om deze winter de handen eens aan de ploeg te slaan en volgend jaar wat leuke demonstratiemodellen te showen. Als we met niet te ingewikkelde bouwsels mikken

op het trekken van veel publieke aandacht, is er alleen al in de laatste jaargang van de Constructor Quarterly een aantal niet moeilijk te bouwen modellen te vinden die aan bovenstaande eisen voldoen. Ik noem als voorbeelden: 'Christmas Twisters' van *Keith Cameron* (CQ nr. 26 dec. 1994), 'An Amusement Arcade Grab Crane' van *Brian Ashton* (CQ nr. 27, voorjaar 1995), 'A Rider in the Sky' van *Bernard Périer* en 'Whizzy-Dizzy!' ook al van *Keith Cameron*, respectievelijk in nr. 28 (juni) en nr. 29 (september) van *Constructor Quarterly*. Leden kunnen kopieën opvragen bij het Documentatiecentrum. Dan ziet u wat voor soort modellen ik bedoel om op shows de aandacht mee te trekken. Het lijkt me nauwelijks een bezwaar dat de teksten in het Engels zijn. De illustraties wijzen al een heel eind de weg, en anders is er vast wel een Meccano collega in de omgeving voor wat hulp. Ook de woordenlijst, die onlangs door *Ans Anink* werd opgesteld, kan verder uitkomst bieden. Dus, vrienden, aan de slag!



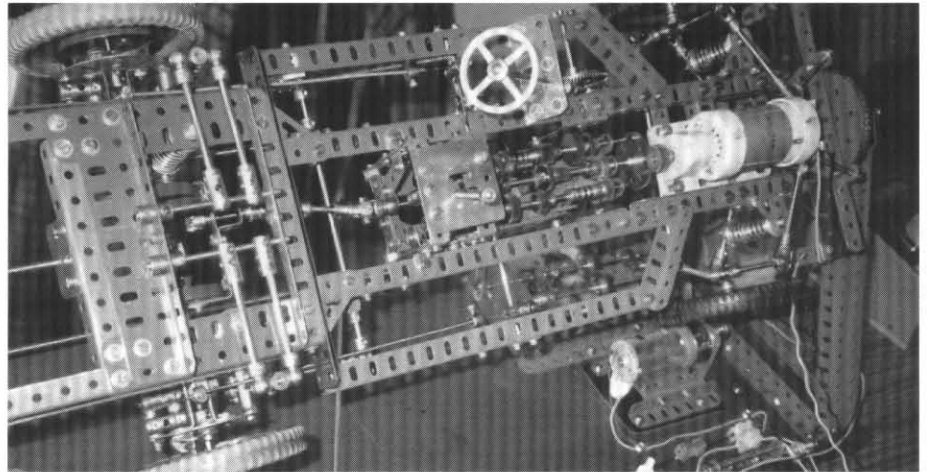
Evenementen

(vervolg van pagina 53)

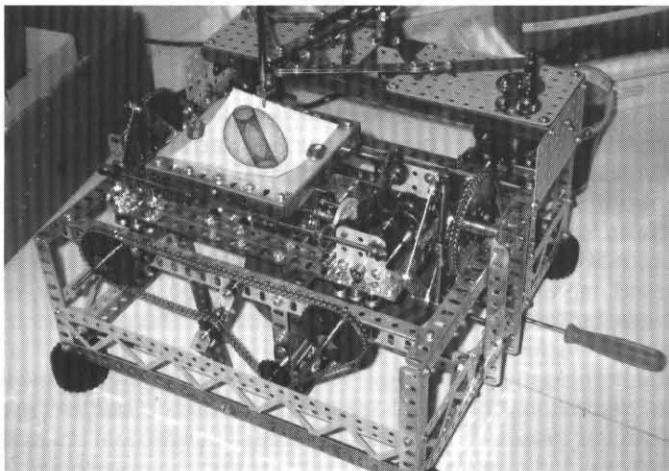
16 september : Mechelen (B)

Van deze goed bezochte jaarlijkse bijeenkomst in het Speelgoedmuseum te Mechelen stuurde ons de organisator, de heer Harry Mariën, een aantal door hem gemaakte foto's met bijpassende onderschriften.

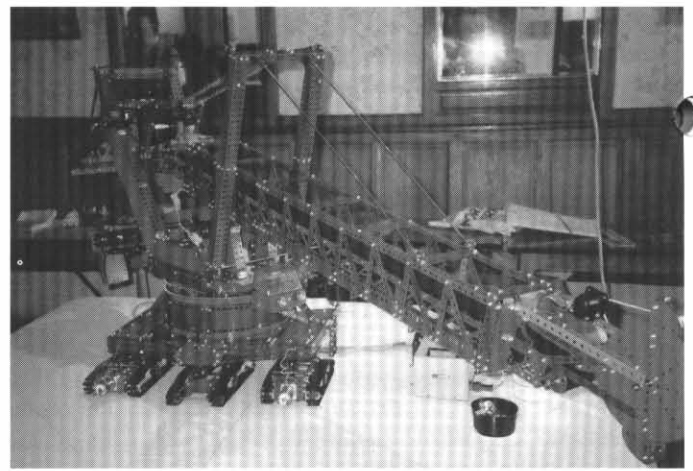
In zijn begeleidend briefje schrijft hij: 'Op deze meeting waren weer alle trouwe Belgische leden op post met interessante modellen. Voorts was er een aanbod van onderdelen uit drie verschillende bronnen, een stand van het Documentatiecentrum en, als steeds, een forse Nederlandse delegatie.'



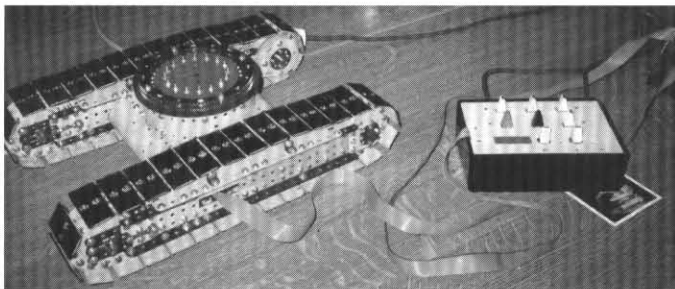
Van A. Evereert dit gedetailleerde autochassis met schroefvering en zeer compacte versnellingsbak (drie vooruit, vrijloop en achteruit).



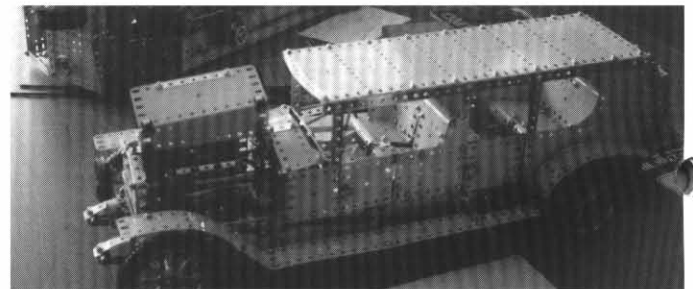
Meccanograaf, ontworpen en gebouwd door H. van den Berg, Voorschoten.



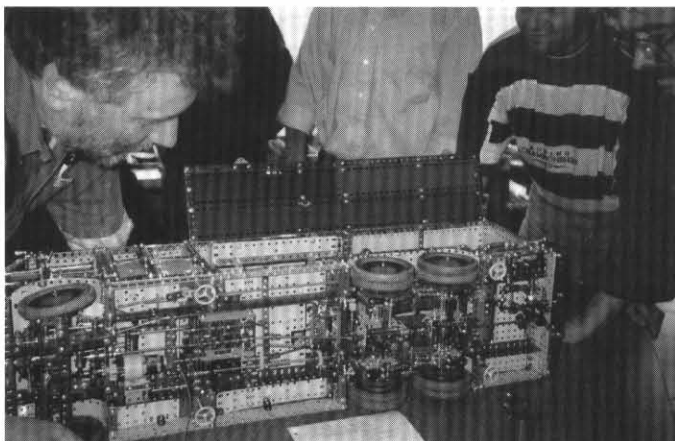
Groot model van een bruinkoolgraafmachine van R. van Steenkiste.



Onderstel met rupsbanden voor een model van de Hy-Mac 580 C graafmachine, waar Tony Rednall mee bezig is.



Koetswerk op Meccano chassis met aandrijving (SML, 1925) van H. Beek.



H. Beek (links) en de door hem gebouwde rijdende werkplaats, model nr. 10.9 uit 1935.



De traditionele groepsfoto.

Junior Meccano scoort goed bij kleinzoons

door Frits Willems

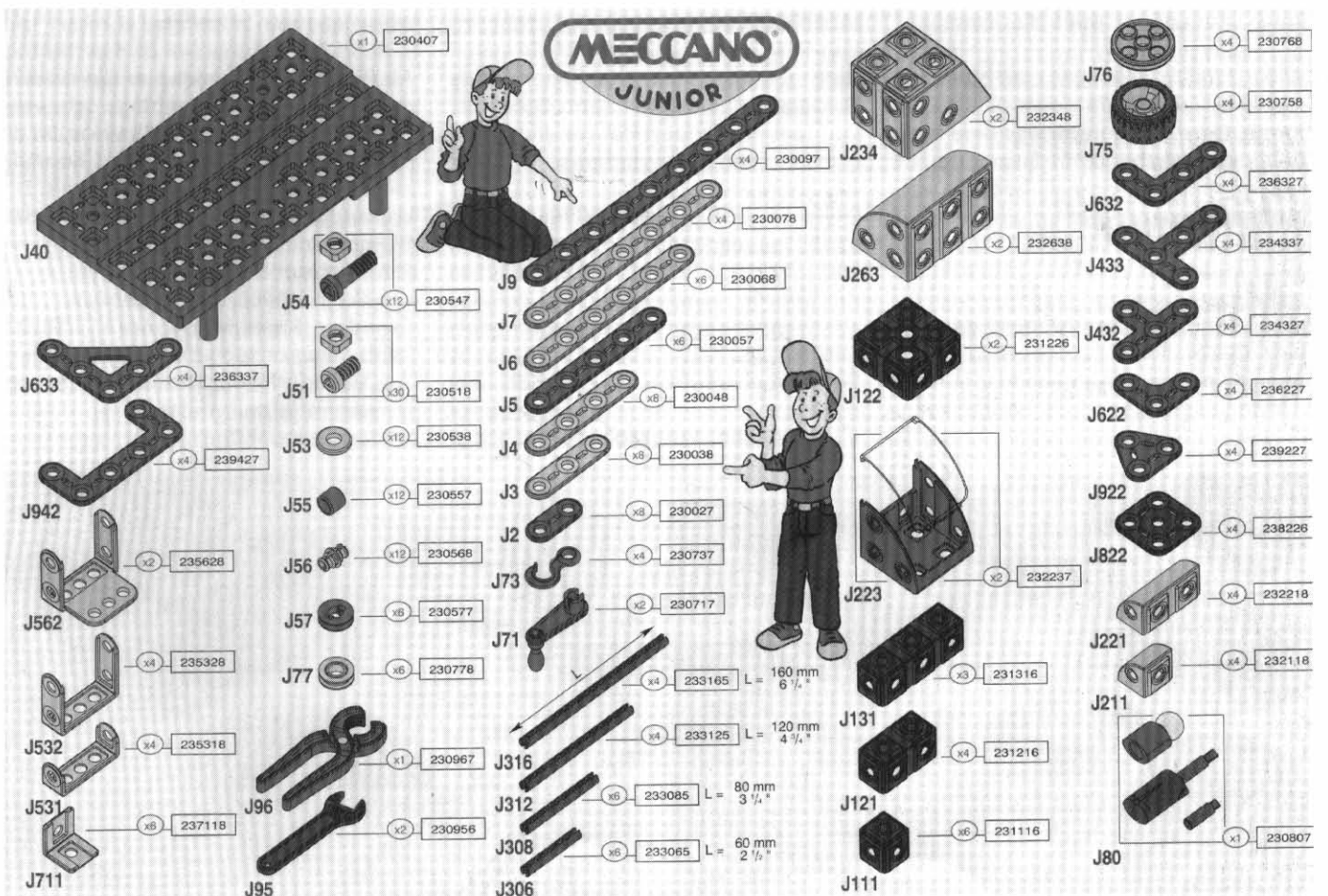
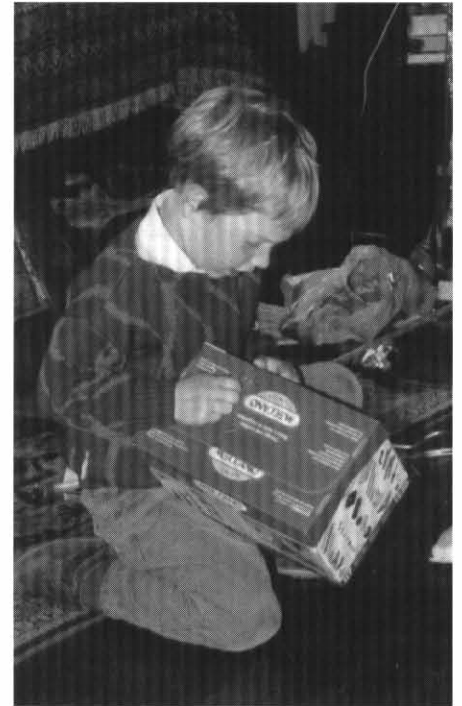
Op de foto ziet u een jochie (kleinzoon van een neef) bezig met het uitpakken van een doos Junior Meccano op zijn zesde verjaardag.

Toen ik zelf 'in de kleinkinderen kwam,' heb ik wat plastic Meccano gekocht van de toenmalige Junior Series, om ze bij ons thuis bezig en zoet te houden. Bovendien zijn de onderdelen licht en geven geen krassen op het meubilair.

Tot mijn verbazing en vreugde bleek dat goed aan te slaan, zowel bij jongetjes als bij meisjes, van zo rond de vijfjaar. In een oogwenk weten de kleine vingertjes moeren op schroeven te draaien, en ze hebben heel snel door dat stroken niet met één schroef en moer aan elkaar moeten worden gezet maar met twee om een stijve verbinding te krijgen, bijvoorbeeld voor een hengel. Het vervaardigen van een vierwielig wagentje of een schommel vormt al gauw ook geen groot probleem, maar grootvader moet wel eens een aanwijzing geven.

Meccano S.A. heeft in 1994 een geheel nieuwe serie Junior Meccano uitgebracht. Zeer veel onderdelen zijn opnieuw ontworpen, en wel zó dat enerzijds het bouwen nóg gemakkelijker wordt gemaakt en anderzijds allerlei combinaties met metalen Meccano mogelijk zijn. Veel van die combinatiemogelijkheden vindt u in International Meccanoman nr. 14 van januari 1995. Een voorbeeld is dat de stroken, tussen de gaten van 3/8 inch voor de plastic schroeven, voorzien zijn van nauwe sleufgaatjes waarin normale Meccano schroeven passen. In Constructor Quarterly nr. 26 (december 1994) staat een bouwbeschrijving van een draaimolen waarin naast metalen ook plastic onderdelen zijn verwerkt, ontworpen door Dr. Keith Cameron.

Terug naar de kinderen. De serie Junior Meccano telt negen dozen (handige kartonnen koffertjes, zie foto), met 48 tot 263 onderdelen waarmee van 3 tot 25 modellen kunnen worden gebouwd. Natuurlijk is het aantal 'modellen' dat kinderen kunnen bedenken, onbeperkt! De prijzen vind ik heel redelijk. Ik beveel het systeem van harte aan, ook al omdat hiermee de grondslag kan worden gelegd voor een nieuwe generatie van Meccano bouwers.



Overzicht van de onderdelen van Junior Meccano. (Overgenomen uit de brochure 'Onderdelen' van Meccano S.A. 1994)

Ede 1995

Landelijke Najaarsbijeenkomst

Tekst: Frits Willems

Foto's: Ab Ritsema

Ruim tweehonderd mensen waren present op 14 oktober in het NIMAC zalen-centrum te Ede, voor de landelijke modelendag. Het was de tweede keer dat dit evenement hier plaatsvond, en wat velen betreft (waaronder uw verslaggever), mag dat nog jaren het geval zijn. Een prima plek!

Dicht bij de ingang stond de heer *Van der Avoort*, die - behalve zijn beide locomotieven die hij eerder in Maastricht vertoond had - ook een grote 1-E loc had meegebracht waarin hij, net als in de beide andere, wederom een grote hoeveelheid gehamerd aluminium had verwerkt. Alle drie locomotieven zijn Märklin modellen maar gebouwd van Tecc. Een vrolijk en kleurig gezicht deze drie knapen heen-en-weer te zien rijden op hun eigen stuk rails.

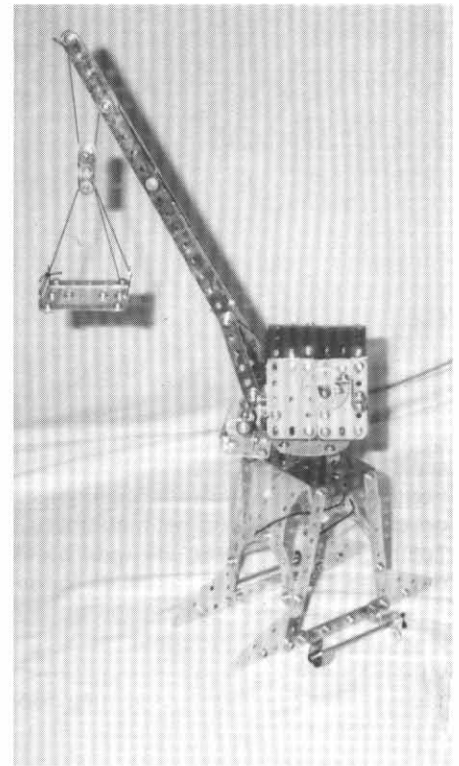
In zijn buurt stonden de modellen van *H. Kitzen*: een heel mooie 'Showman's Road Engine', prachtig gedetailleerd, gebouwd naar een voorbeeld van Brian Rowe, alsmede een Stork dieselmotor.

Waarschijnlijk de langste man op de bijeenkomst was *Philip Edwards* uit Californië. Deze computerdeskundige is tijdelijk gedetacheerd in Engeland, en was even overgewipt. Hij had een verbluffend mooi en groot model van het chassis van de Ferrari Testa Rossa sportauto meegebracht, voorzien van afstandbesturing en ongeveer een meter lang. Kundig manoeuvreerde de bouwer zijn machine met grote snelheid door de entreehal van het NIMAC zonder de benen van het talrijke rondwandende publiek te raken.

Zeer interessant vond ik alle documentatie die *Edwards* tijdens de voorbereiding op de bouw had verzameld en nu uitgesteld. Zo was er een groot boekwerk van Ferrari over de Testa Rossa met allerlei maatschetsen en berekeningen, waarvan hij er een aantal met een scanner op de computer had gezet en vervolgens gecombineerd tot één grote tekening. Deze had hij daarna vergroot tot de getekende wielen even groot waren als de wielen waarover hij beschikte. Op een gedeelte van het voor-aanzicht projecteerde hij bijvoorbeeld de aparte tekening van de schokbrekers, na die eerst ook tot de goede maat te hebben vergroot. Hij gaf grif toe dat men dit tekenwerk ook met de hand kan doen, al kost dat véél meer tijd. Maar ja, hij is nu eenmaal een computerfreak en bezit bovendien een arsenaal van slimme en hoogwaardige computerspullen. Om aan een afbeelding van de buitenkant te komen, op de schaal van zijn chassisteekeningen, fotografeerde hij eerst een klein schaalmodel dat daarna met behulp van een fotolaboratorium werd gescanned, vergroot tot de bij het chassis passende afmetingen, en afgedrukt. Die afbeelding zal hij gebruiken voor de bouw van de carrosserie. Nu konden de bewonderende bezoekers alvast zien wat het moet worden. Een foto van zijn model hebben we helaas niet, maar wel kan ik u verwijzen naar foto's in het herfstnummer van de Newsletter van de Zuid-Californische Meccano & Erector Club dat op de leestafel van het Documentatiecentrum te vinden is.

De heer *Schuur* demonstreerde een model van een stoomlocomotief (1-D-2) met vierassige tender, schaal 1:12, in rood en groen. De afwerking was, als altijd, van de superieure Schuur-kwaliteit!

De *gebroeders Rednall* verbaasden het publiek met de zesde versie van de door een computer gestuurde robot die met

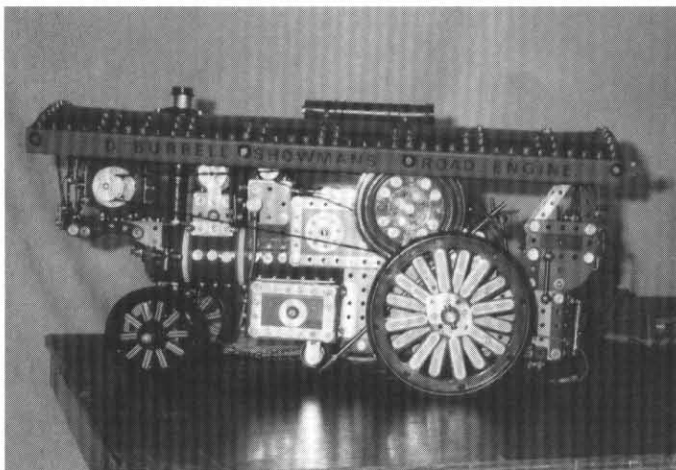


Hijskraan van de gebroeders Bosveld.

blokken 'Toren van Hanoi' speelde. Verder viel er het onderstel van een graafmachine - een Hymac 580C - te bekijken. Een goed idee om een model tijdens de bouw te vertonen omdat, als het eenmaal klaar is, de binnenkant dikwijls niet meer te zien is.

Ab Ritsema was er met o.a. zijn nieuwe model van een reusachtige scheepswerfkrans ('Hammerhead'), waarvan de motoren worden aangestuurd door de reeds eerder getoonde schakelwals. Dit kraantype werd vroeger gebruikt in Glasgow (zie ook MN 13.3, blz.39).

R.J. Posthuma had een schitterende Kenworth W-900 tractor gebouwd, het Canadese Super Model nr. 11 van Dr. Keith Cameron. *Ben Krom* liet een mooi 1-C-1 tenderlocomotiefje met goederenwagentje baantjes trekken op een recht stuk Spoor 0.



Kitzen's Road Engine



Havenkraan uit Glasgow van Ab Ritsema.

Voor de zoveelste keer stond ik páf van een nieuw topmodel van *Hans van den Berg* uit Voorschoten. Ditmaal betrof het een meccanograaf van eigen ontwerp, die absoluut trillingvrij ragfijne, scherpe, tekeningen kan maken. Het bewegingsmechanisme bestaat uit drie delen. Twee tafels boven elkaar, waarvan de bovenste wordt gedragen door de onderste. Elke tafel kan heen-en-weer bewegen onder een rechte hoek ten opzichte van de andere. De beide geleide-assen van de tafels draaien voortdurend, waardoor wrijving bijna geheel wordt voorkomen. Op de bovenste tafel is het papier bevestigd. Het derde deel van het bewegingsmechaniek is de pen, die cirkels van allerlei diameter kan beschrijven.

Verder liet hij een arm met kraangrijper zien die als demonstratiemodel diende voor de toepassing van een pneumatische aandrijving van Lego Techniek, samen met Meccano onderdelen. Hij bouwde zelf een zuigercompressor en vertelde dat Lego Techniek pneumatische onderdelen heeft die uitstekend luchtdicht zijn, en bovendien goed te combineren met Meccano. De combinatie zag er elegant uit. Ik hoop dat we in de toekomst meer van deze gecombineerde pneumatische toepassingen zullen kunnen bekijken.

Cor Luske is begonnen met een nieuw project: een containerkraan. Hij heeft al een container gebouwd en, interessant, een z.g. spreider, waarmee containers in twee maten kunnen worden gemanipuleerd.

Jan Weststrate zat te schaterlachen achter zijn, wat hij noemde, 'drie geintjes'. En dát trekt publiek! Het waren drie modelletjes van Trix: een draaimolentje, een magnetisch schommeltje en een 'zandmotor'. Hierbij zorgde een straaltje zand uit een trechter voor de aandrijving van het mechaniekje, met als bijproduct natuurlijk een ontzaglijke

hoop rommel van het gemorste en 'af-gewerkte' zand.

De heer *Van Olst* was niet alleen vergezeld van zijn vrouw en pasgeboren zoon, maar had ook een soepel lopende balansstoommachine van nikkel meegebracht. Het geheel zag er goed en gezond uit.

Ronnie en George Bosveld waren trots op hun zelfgebouwde windmolen en hijskraan; hun vader ook.

De inzending van de heer *Van Tuinen* heette 'Ik en mijn broer'. Dit was een tweetal balansstoommachines, een kleine ('Ik') en een veel grotere (de broer), naar een idee van Mike Cotterill. 'Broer' was een mooi gedetailleerde, vierkoloms balansmachine in Engels donkerblauw en Frans lichtgeel en voorzien van een parallelbewegings-mechanisme van Watt. Het ontwerp was van Brian Rowe. Naast het elegante tweetal stond een soort driewielige 'Oude Schicht' (het befaamde voertuig van Heer Bommel). Het was een model van de eerste automobiel van Benz uit 1898.

Onze kampioen van SkegEx'95, *Howard Sie*, had naast zijn Ford County landbouwtrekker en zijn Caterpillar Challenger 65 met grasschudder, ook eengeheel nieuw model meegenomen. Het is een gelede trekker. Het voor- en achtergedeelte zijn elk voorzien van twee assen met in totaal acht aangedreven wielen. Het grote voorbeeld is de trekker type nr. 1080, Big Boy, met een vermogen van liefst 600 pk, van de Versatile Manufacturing Ltd. uit Engeland. Het model produceert een bedriegelijk echt diesegeluid (klop-klop-klop...) dat uit de uitlaat komt. Sie's trekker is uitgerust met een planetaire versnellingsbak (zes vooruit, drie achteruit) en de wielen zijn voorzien van een, eveneens planetaire, naafreductie (4:1). Daardoor wordt een geweldig grote kracht ontwikkeld; ik kon het rijdende voertuig, dat slechts één elektromotor

heeft, met drie vingers niet tegenhouden!.

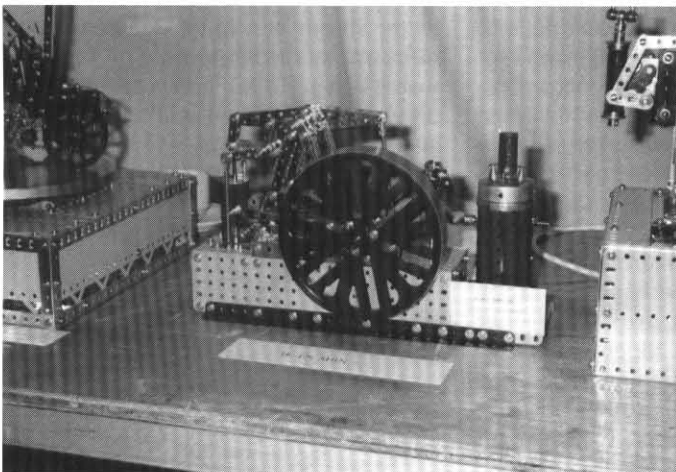
J. de Haas uit Schagen bouwde een blokzetkraan die ook daarom zo interessant was, omdat er Meccano onderdelen met kleuren uit alle perioden waren gebruikt; een opmerkelijk historisch overzicht van een belangrijk aspect van Meccano.

Een prachtig model van een autokraan in rood/groen, en twee versnellingsbakken werden getoond door *P. van Bemmel* uit Nieuwegein.

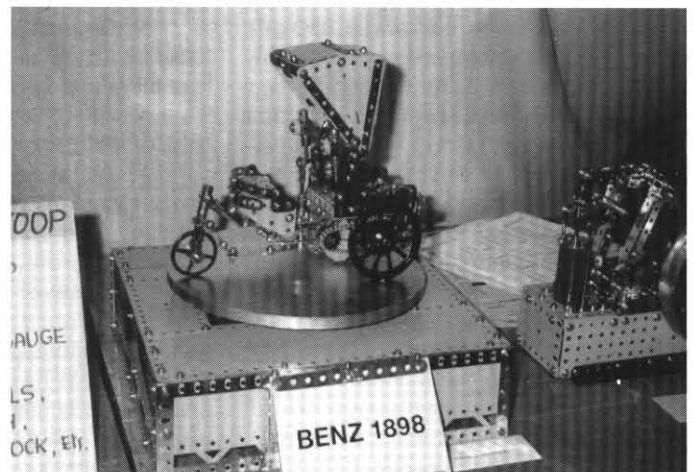
Jan Balder liet ons opnieuw zijn elektrische kooi-ankermotor zien die is gebaseerd op een model in een Elmec handleiding (zie ook Sijnja's beschrijving in MN 13.3, blz. 38) alsmede opbouwmotoren van Elmec en Märklin

H. van Oosterhout had zijn vliegtuig met zelfgemaakte onderdelen weer eens uit de hangar gehaald, en exposeerde ook een mooie vrachtwagen in nikkel.

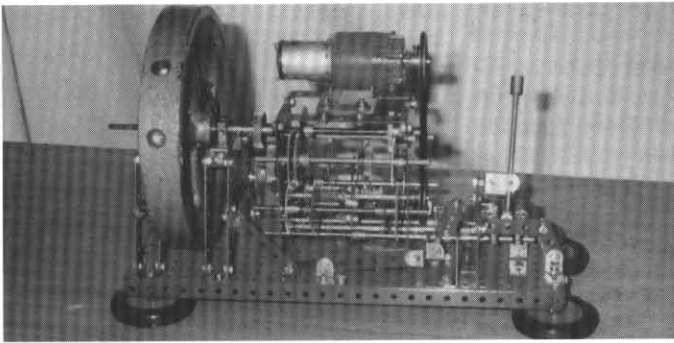
W.H. Derksen had alweer een opzienbarende constructie opgesteld: een knikkerbaan, gemaakt van hout, karton én Meccano. Het hart van de installatie werd gevormd door de knikkerlift. Een houten ronde schijf is voorzien van openingen dicht bij de omtrek. De openingen zijn aan de kant van de toeschouwers overdekt met doosjes. De schijf draait langzaam rond. Een onderaan arriverende knikker rolt in een voorbijkomend doosje en wordt onzichtbaar voor de mens naar boven getransporteerd, waar de knikker kans ziet om in een goot te komen, en zig-zag naar beneden te rollen, waarna de cyclus opnieuw begint. Uiteraard zijn er steeds enige knikers onderweg. Het kostte mij wel een paar minuten van inspannend turen, voor ik dit mysterie door had! Voorts stond er een vorkheftruck en het onderstel voor een achtwielige vrachtwagen. Een hoop activiteit daar in Winterswijk.



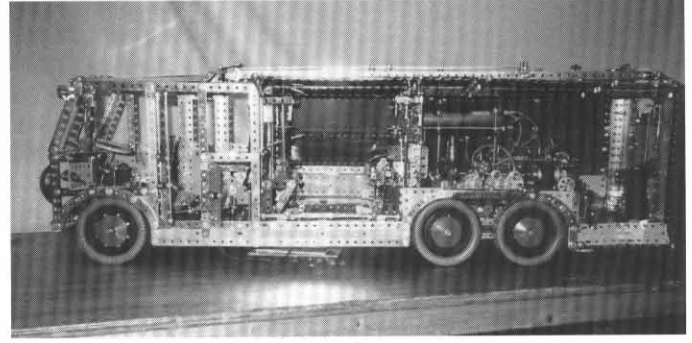
Kleine balansstoommachine ('ik') van K. van Tuinen.



De 'Oer Benz' van K. van Tuinen.



Van Bemmels versnellingsbak met groot vliegwiel.



Mobiele werkplaats van H. Beek.

Martijn Vleer (Uitgeest) bouwde een schaalmodel van een Asea Industrierobot dat goed werkte. Als kenner legde hij me uit dat de grijper aan het uiteinde van de arm de 'pols' wordt genoemd. Ik ben blij dat ik daardoor in een gesprek met robotgenieters ook eens met een vakkundige term uit de hoek zal kunnen komen. Bovendien blijkt Martijn in het bezit te zijn van enige boekjes van de firma Demag met tekeningen en maten van een groot aantal kranen. Dus wie in kranen geïnteresseerd is en wat wil weten, kan zijn boekjes raadplegen.

Bert Loerakker liet met behulp van zijn planetarium dat al gedeeltelijk in MN 13.3 werd beschreven, de maan om de draaiende aarde draaien. H.T.M. Meeusen en zijn neefje beginnen trouwe bezoekers van de bijeenkomsten te worden. Deze keer had oom een derrick gebouwd met doos 6 van Meccano, terwijl neef een stevige kraan met beweegbare arm van doos 5 van Temsi had geconstrueerd.

De heer Venema bewaakte een bewegende, angstaanjagende zwarte dinosaurus, gebouwd van Lego Techniek. Gelukkig stond er ook een Meccano model: een 1-C-1 stoomlocomotief voorzien van schuifbeweging en aangedreven door een veermotor! Dat ziet men niet dikwijls. De kleurencombinatie van blauw in allerlei nuances met geel vond ik verrassend.

Van de heer Westermann uit Delft waren er drie onderstellen van vrachtauto's. Het mooiste, in mijn ogen, was het onderstel met twaalf wielen, twee bestuurbare voorassen en een twee-versnellingsbak. Bladveren maakt Westermann van het bandijzer, waarmee goederen op pallets worden (werden?) vastgezet. Hij verzoekt om advies voor het vervaardigen van torsieveren voor een groot model van een z.g. 'wapendrager' (= militair voertuig). Wie kan hem helpen?

Ik besluit dit overzicht met het vermelden van de modellen van de heer H. Beek uit Antwerpen. Net als in Meche-

len had hij een fraaie gele Meccano limousine meegenomen, bestaande uit een carrosserie, geplaatst op een verlengde tweede versie van het Meccano Motor Chassis uit 1925 (nr. 701). Het geheel was groot genoeg om er veel details op aan te kunnen brengen. Beek's tweede model was een mobiele werkplaats, gebaseerd op model 10.9 uit 1935. Het model was rijk voorzien van allerlei werktuigen zoals een frees/zaagmachine, verticale boorkolom en draaibank. Voor pneumatisch werk was een compressor aanwezig, compleet met drukketel, slangen, enz. Dit systeem kwam uit de voormalige DDR en is wegens de metrieke maten goed te combineren met Tecc, maar is helaas niet meer leverbaar. De werkplaats was van buiten uitgerust met een takel, opklapbare zijpanelen, uitdraaibare schoren, enz. Een prachtig model in moderne Franse kleuren. Beek had zijn kunstwerk op een zijkant neergelegd, met de panelen opgeklapt, zodat zowel het interieur als de onderkant goed kon worden bekeken.

Nu nog iets over de handel in onderdelen. Zeer verheugend was de aanwezigheid van de bekende Engelse handelaar Mike Rhoades en zijn vrouw uit Hull. Kees Trommel had in zijn verhaal over Skegness in MN 13.3 al gerept van diens mogelijke overkomst. Mike had zijn kampeerauto barstens vol geladen met zijn spullen en zijn grote uitstalling zag er prachtig uit. Gelukkig was mijn ene hand bezet door de dictafoon, zodat ik niet bij mijn portemonnaie kon komen!

Verder waren er als vanouds Leo en Sandra Steenvoorden, de heer Ransbottyn uit Brussel en René Mikkers, die zonder baard en snor, en schuilgaande onder een grote, donkerblauwe honkbalpet, haast niet te herkennen was. De heer Barnhoorn was druk bezig met een grote uitverkoop tegen extra lage prijzen omdat hij wil beginnen met een andere hobby, jammer. Zou er nog wat over zijn, half december, wanneer dit blad verschijnt?

Veel beperkter maar zeker net zo hoog-

waardig was ten slotte het aanbod van Harrie Kroon, Jan Balder en de heren Evers en Levels.

Een allerlaatste opmerking komt van Leo Steenvoorden. Bij hem op tafel is een zakje met koppelingen achtergebleven die al waren afgerekend. En of de rechtmatige eigenaar contact wil opnemen, tel.: 0342-476629.

Naschrift. Beste lezers, als ik iemand verzoek om een verslag van een bijeenkomst te maken, zeg ik altijd: 'Hou het alsjeblieft kort'.

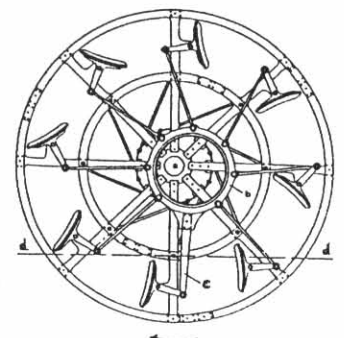
Ik besef dat ik met de lengte van dit verhaal zwaar heb gezondigd. Ik beloof u dat ik, zodra de tekst bij de drukker is en ik er toch niks meer aan kan veranderen, mezelf hierover ernstig zal onderhouden.

Tips

Tip 143: Schoepmechanisme voor raderboot

door Prof. Georges Spinnler, Zwitserland (Intern. Meccanom. 14)

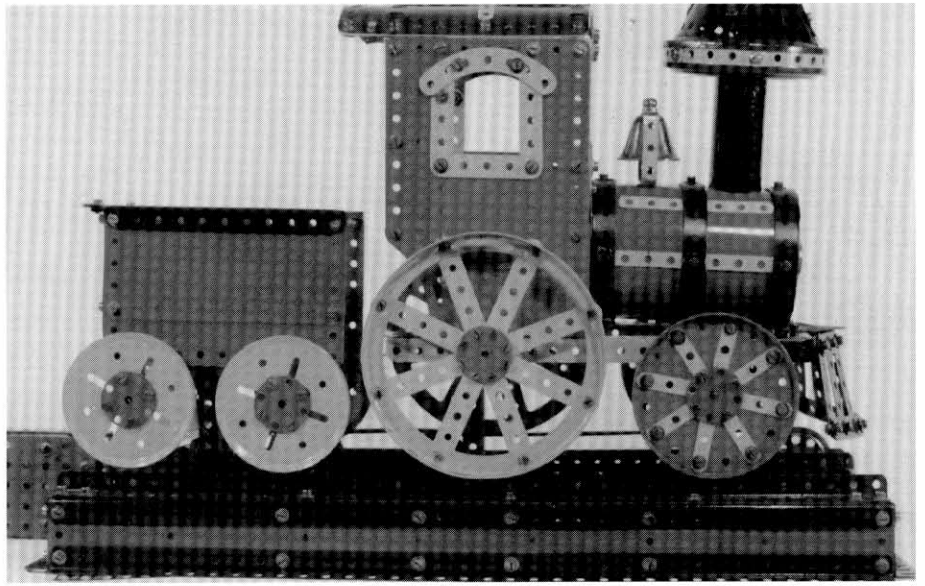
Bij dit interessante mechanisme worden de schoepen van het rad bewogen met behulp van het excentriek en via de stangen 'c'. Als een schoep het water ingaat (d - d), wordt de duwwerking versterkt omdat de schoepen in het water steeds een bijna verticale stand hebben, waardoor minder energie wordt verspild. Ook als de schoep weer uit het water komt, gaat nauwelijks energie verloren.



Voor onder de kerstboom

Een vrolijke locomotief

Van ons Canadese lid *Don Redmond* ontvingen wij een jaar geleden - maar te laat voor MN 12.4 - de beste wensen voor Kerstmis en 1995, vergezeld van een foto van een kleurige (rood, oranje en zwart) Kerstlocomotief. Ook een bouw instructie in het Engels ontbrak niet. Helaas dwingt gebrek aan ruimte ons ertoe u voor de bouwbeschrijving te verwijzen naar Constructor Quarterly nr. 27 van dit voorjaar, waar op bldz. 16 en 17 kleurenfoto's en bouwbeschrijving van de bekende Constructor kwaliteit zijn af gedrukt. Dus, vaders en grootvaders, gauw het Documentatiecentrum bellen!

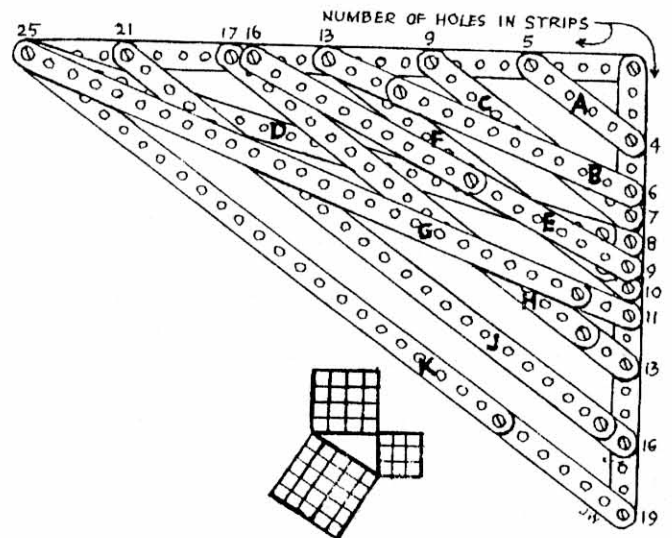


Tip 144: Over rechte hoeken

gebaseerd op een tip van Paolo Morini, Italië. (Int. Meccanom.13)

Om zuiver rechte hoeken te construeren, kan de aloude Pythagoras ons te hulp komen. Hierbij is een tabelletje geplaatst waarin men een aantal mogelijkheden kan aflezen. Omdat er enige ruimte aanwezig is tussen de boutjes en de gaten, is controle met behulp van een winkelhaak wel aan te bevelen.

Aantal gaten	Tussen ruimten	Pythagoras	Uitwerking
A 4, 5, 6	3, 4, 5	$3^2 + 4^2 = 5^2$	$9 + 16 = 25$
B 6, 13, 14	5, 12, 13	$5^2 + 12^2 = 13^2$	$25 + 144 = 169$
C 7, 9, 11	6, 8, 10	$6^2 + 8^2 = 10^2$	$36 + 64 = 100$
D 8, 25, 26	7, 24, 25	$7^2 + 24^2 = 25^2$	$49 + 576 = 625$
E 9, 16, 18	8, 15, 17	$8^2 + 15^2 = 17^2$	$64 + 225 = 289$
F 10, 13, 16	9, 12, 15	$9^2 + 12^2 = 15^2$	$81 + 144 = 225$
G 11, 25, 27	10, 24, 26	$10^2 + 24^2 = 26^2$	$100 + 576 = 676$
H 13, 17, 21	12, 16, 20	$12^2 + 16^2 = 20^2$	$144 + 256 = 400$
J 16, 21, 26	15, 20, 25	$15^2 + 20^2 = 25^2$	$225 + 400 = 625$
K 19, 25, 31	18, 24, 30	$18^2 + 24^2 = 30^2$	$324 + 576 = 900$



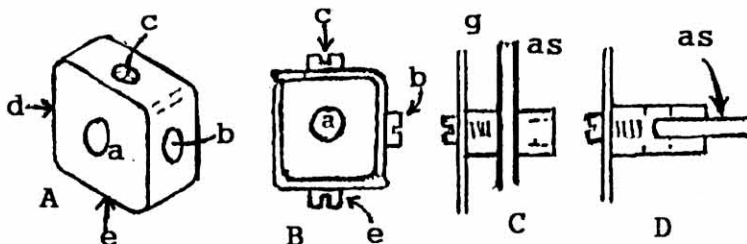
Het zal duidelijk zijn dat sommige lengtes, bijvoorbeeld 18 gaten, moeten worden samengesteld uit twee stroken.

Tip 145: Zelfgemaakt lagerblok

door Tony Rednall, België
(Intern. Meccanom. 14)

Dit zeer nuttige onderdeel (fig. A) kan worden gemaakt van messing met de maten $\frac{1}{2}$ " x $\frac{1}{2}$ " x $\frac{1}{4}$ ". De gaten 'a' en 'b' zijn geboord (diameter 4,1 mm) en 'c', 'd' en 'e' zijn getapt. Het onderdeel kan op verschillende manieren worden toe-

gepast. Bijvoorbeeld om een kokerbalk te maken (fig. B). Gat 'b' is niet getapt en dus kan er geen schroef in gedraaid worden maar als gat 'a' niet wordt gebruikt, kan een schroef van voldoende lengte door 'b' worden gestoken en vastgezet in het getapte gat 'd'. Een ander gebruik is (fig. C) als lager voor een as onder elke gewenste hoek, maar parallel aan de strook of plaat 'g'. Een derde toepassing is als eindlager (fig. D).



Tip 146: Meccano aandrijfsnaren

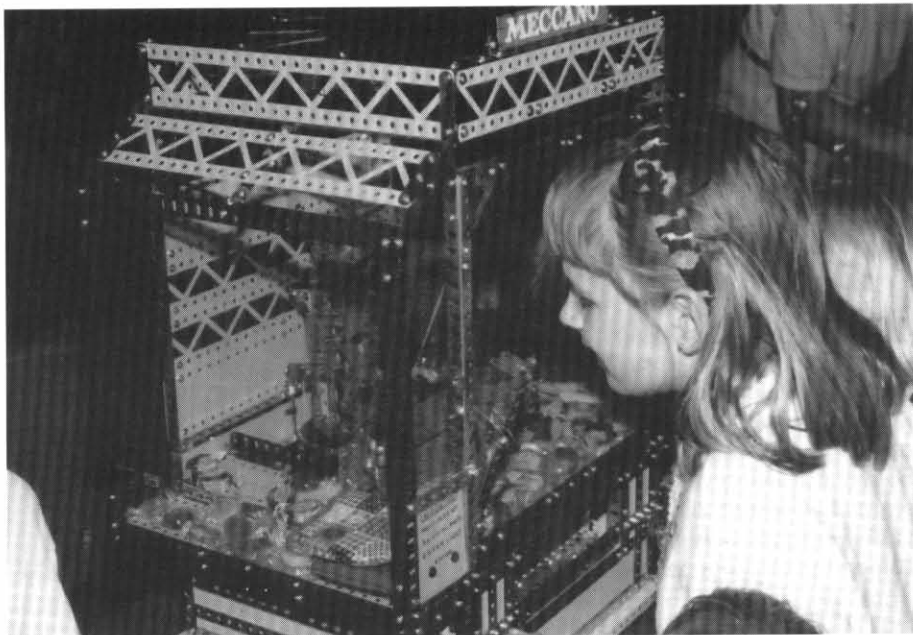
door Rob Mitchell, Sheffield, U.K.
(Int. Meccanom. 14)

De rubber aandrijfsnaren van Meccano willen nog wel eens breken als ze te strak gespannen zijn of wanneer ze lang achtereen over te kleine riemschijven lopen. Gebruik bij voorkeur riemschijven van 38mm diameter of groter. Het voor langere tijd laten draaien met veerkoord nr. 58 kan bovendien slijtage geven in de groef van kleine riemschijven. Om dit een beetje tegen te gaan kan een heel klein elastiekje, dus geen Meccano snaar, in de groef van een kleine riemschijf worden gelegd. Dit moet echter zo nu en dan vernieuwd worden. Ook uitlijnen van de riemschijven is bij gebruik van veerkoord zeer belangrijk om overmatige slijtage te beperken.

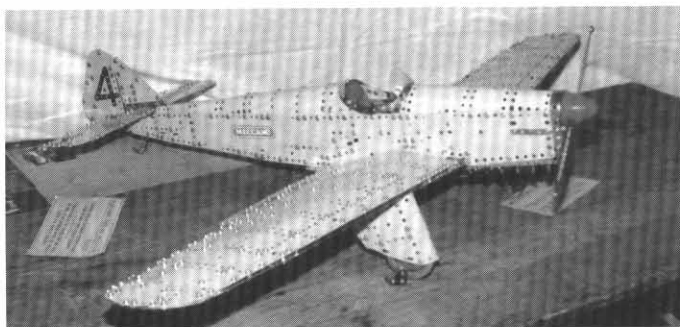
Over de grenzen

SkegEx'95 - Foto's

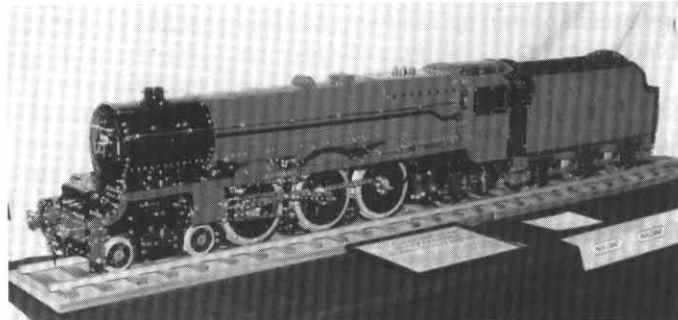
Van *Robin Schoolar*, die samen met zijn ouders Joyce en Eric, een bekende steunpilaar is van het North Midlands Meccano Guild, ontvingen wij een serie foto's van de tentoonstelling SkegEx'95 te Skegness. We kozen er een aantal uit voor reproductie op deze bladzijde. Foto's van prijswinnaar Howard Sie laten wij achterwege omdat die al in het vorige nummer van het Meccano Nieuws hebben gestaan.



Brian Ashton's grijpautomaat met jong publiek. ➤



Miles Hawk Speed Six van Alan Covel.



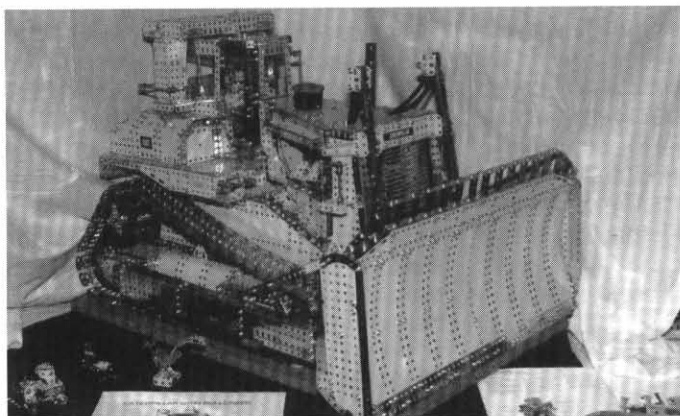
Met deze LMS stoomlocomotief 'Princess Elizabeth' won David Pickup de derde prijs.



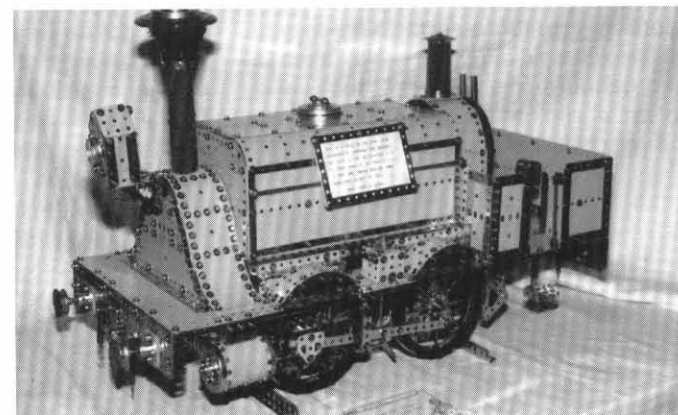
Typisch Engels melkboerbusje van een onbekende bouwer.



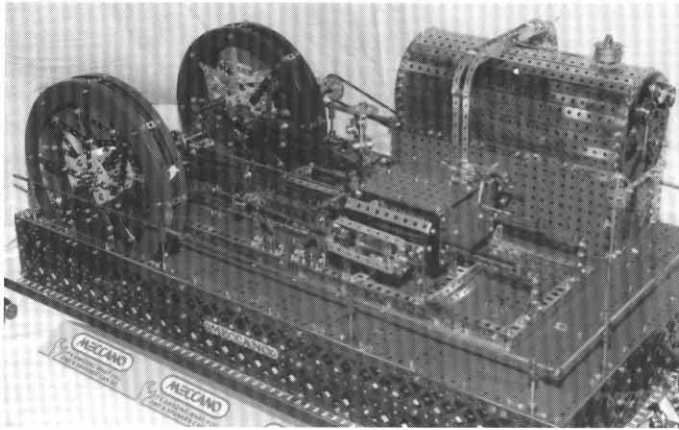
Pete Pyefinch bouwde deze Scammell Commander trekker voor een tanktransporteur.



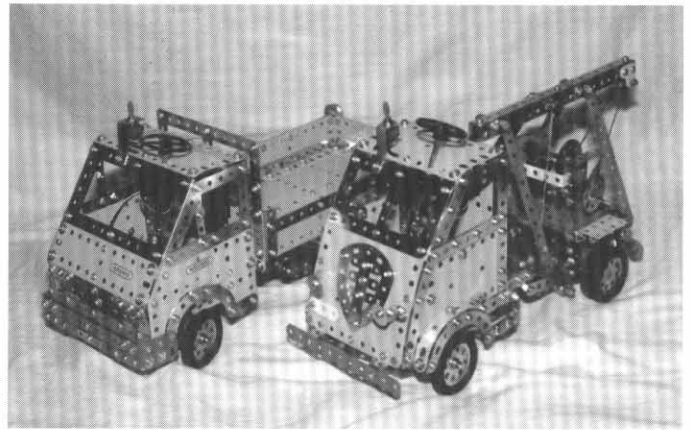
Caterpillar D10N bulldozer van Guy Kind uit Luxemburg.



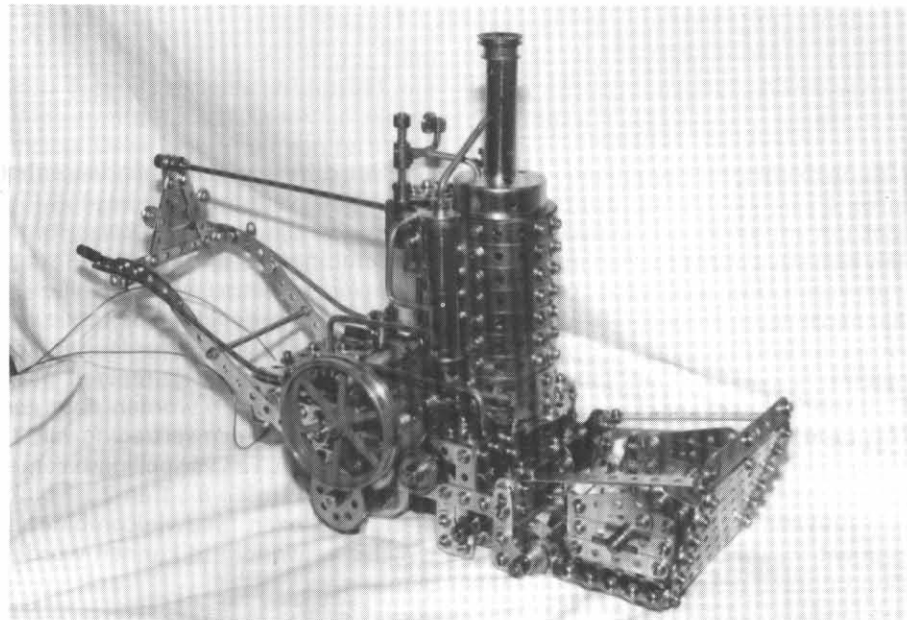
Engelse stoomlocomotief uit 1856 van Bob Ford.



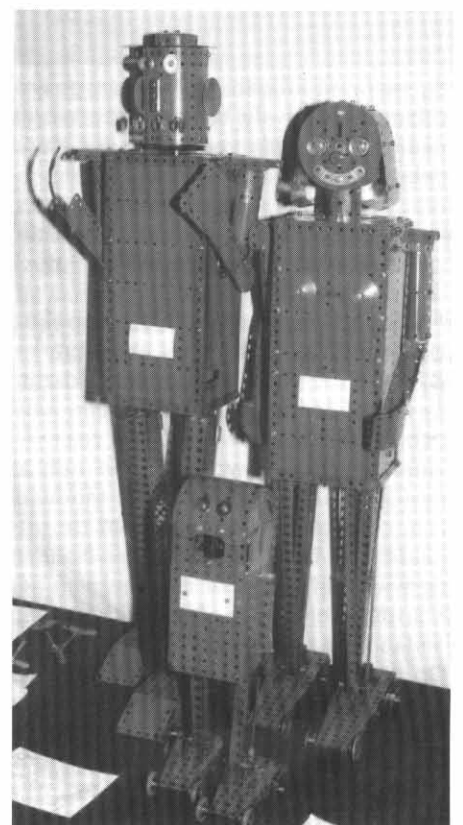
Van Kelvin Freeman deze tweecilinder stationaire stoommachine.



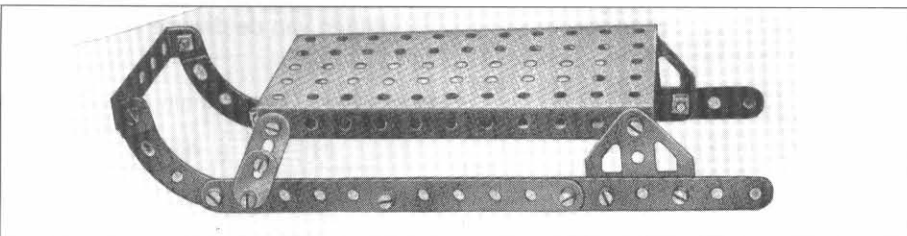
Lichte vrachtwagen (Peugeot) en kraanwagen (Renault) van Pierre Monsallut. Let op het stuurwiel op de cabines.



Een grasmaaimachine op stoom, gebouwd door Terry Allen.



Robots van Tony Parmee: de familie McKarno.



Buitenlandse bladen

Constructor Quarterly

Nummer 29 (september 1995). 'Whizzy - Dizzy' (kermisattractie) van Dr. Keith Cameron. Vrachtschip met echte stoommachine van John Bader. Besturing van de Stothert & Pitt Titan blokzetter door Julian Head. Vliegende helikopter van A.W. Rowe. Art Deco schoorsteenmantelklok van Tom McCallum. Caterpillar D10N bulldozer van Guy Kind (groter dan de D11N van Howard Sie).

The International Meccanoman

Nummer 16 (september 1995). Acht tips, waaronder vier over veren.

AMS Bulletin (Zwitsers; in Duits en Frans)

Nummer 34/95. Een ring met U-profiel ter vervanging van acht stuks nr. 119 van Meccano, vervaardigd in Zwitserland. Twee rondrijdende fietsers die elkaar achtervolgen, deel 2 (alleen in het Frans; zie Bulletin nr. 33/94 voor deel 1). Een rijdende stoomkraan (met Meccano stoommachine) van Max Eppenberger (alleen in het Duits). Als aparte bijlage een catalogus van de bibliotheek van de AMS.

Magazine du CAM (Frans)

Nummer 51 (1995-III). Zeven tips in de rubriek 'Trucs et Ficelles'.

The Transvaal Meccano Guild Newsletter

Nummer 10 (juli 1995). Automatische versnellingsbak (overgenomen uit het Meccano Magazine van december 1966). Het verstevigen van constructies (met behulp van tabellen).

Voorts ontvangen:

Meccano and Erector Club Newsletter (Zuid Californië), nrs. XIX-3 en XIX-4; Butlletí de la Peña del Cargolet (Catalonië), nr. 15; Other Systems Newsletter, nr. 13; Midlands Meccano Guild: verslag Stoneleigh 1995, Verslag 57ste vergadering oktober 1995.

Een gesynchroniseerde versnellingsbak

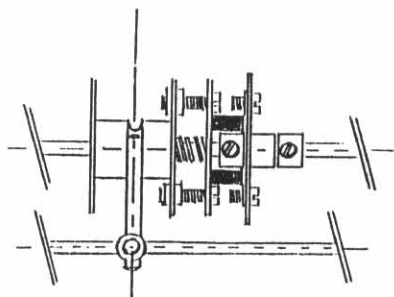
door H. van den Berg (Voorschoten)

In moderne auto's zijn de tandwielen van de versnellingsbak constant met elkaar in aangrijping. Een versnelling inschakelen betekent dat de uitgaande as wordt verbonden met het tandwiel van die versnelling. Om het schakelen soepel te laten verlopen wordt dit verbinden in twee fasen gedaan. Eerst wordt een slippende verbinding tot stand gebracht om ervoor te zorgen dat de uitgaande as en het tandwiel dezelfde snelheid krijgen; zij worden gesynchroniseerd. In de tweede fase wordt daarna een harde verbinding tot stand gebracht.

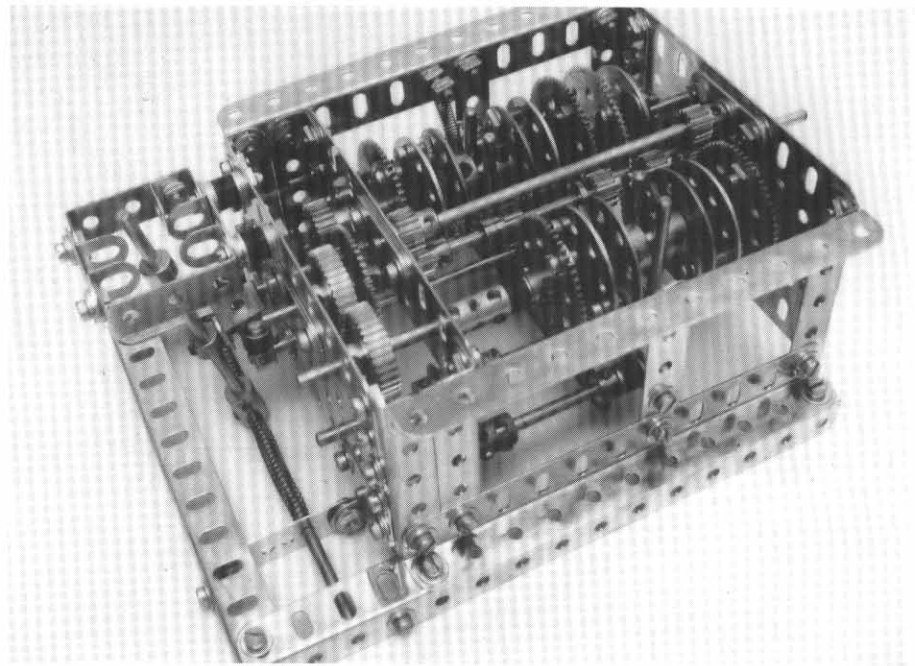
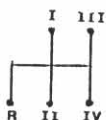
In figuur 1 is een Meccano-constructie van zo'n mechanisme getekend. Foto 1 laat de realisatie ervan zien.

Aan beide zijden van de H-koppeling zijn identieke constructies aangebracht, zij het dat ze elkaars spiegelbeeld zijn. De H-koppeling (met de daaraan aangebrachte naafbuswielen) kan heen en weer geschoven worden over een as met spiebaan. Deze as is, via tandwielen, constant verbonden met de uitgaande as. Twee 12 mm bouten houden de wielschijf, die door een veer van het naafbuswiel wordt afgedruwd, op een afstand van ca. 8 mm.

Op de wielschijf is een rubber ring gelijmd (Bison-kit). De buitendiameter daarvan is ca. 18 mm, de binnendiameter ca. 10 mm en de dikte ca. 8 mm. Ik stelde deze samen uit vier ringen 18 x 10 x 2 mm. In de rubber ring kan een kraag, vastgezet op de as met spiebaan, vrij draaien. De kraag houdt het tand-



Figuur 1
Synchronisering



1. De versnellingsbak compleet

wiel, dat vrij om de as kan draaien, aan één kant op zijn plaats. Aan de andere kant kan iedere naaf, afhankelijk van zijn verdere functie, deze taak verrichten.

Hoe werkt het?

Met de schakelvork in de gleuf van de H-koppeling wordt de beschreven constructie naar rechts geschoven. De rubber ring wordt tegen het tandwiel gedruwd, waarmee de slippende verbinding tot stand gekomen is. Zijn de as en het tandwiel op gelijke snelheid gekomen, dan wordt de H-koppeling, met wielschijf enz., verder naar rechts gedruwd. De 12 mm bouten blijven dan achter de bouten in het tandwiel haken, waarmee de harde verbinding tot stand gebracht is. De wielschijf met rubber ring blijft tegen het tandwiel aangedrukt, maar de veer wordt verder ingedrukt, zodat de 12 mm bouten verder uit de wielschijf steken.

Deze constructie is slechts mogelijk met tandwielen met 57 of met 60 tanden, omdat deze eenzelfde gatenpatroon hebben als naafbuswielen. Er van uitgaande dat zoveel mogelijk gebruik is gemaakt van het standaard Meccano gatenpatroon (1/2" raster), kunnen deze tandwielen gecombineerd worden met rondsels met respectievelijk 19 en 15 tanden. Dat resulteert dan in de verhoudingen 3 : 1 en 4 : 1.

Bij personenauto's is de grootste verhouding (d.w.z. die van de eerste versnelling) ongeveer 4 : 1. In de hoogste versnelling is de overbrenging ongeveer 1 : 1. De verhoudingen tussen de opeenvolgende versnellingen zijn ongeveer ge-

lijk. Het differentieel geeft daarenboven nog een vertraging van ca. 4 : 1.

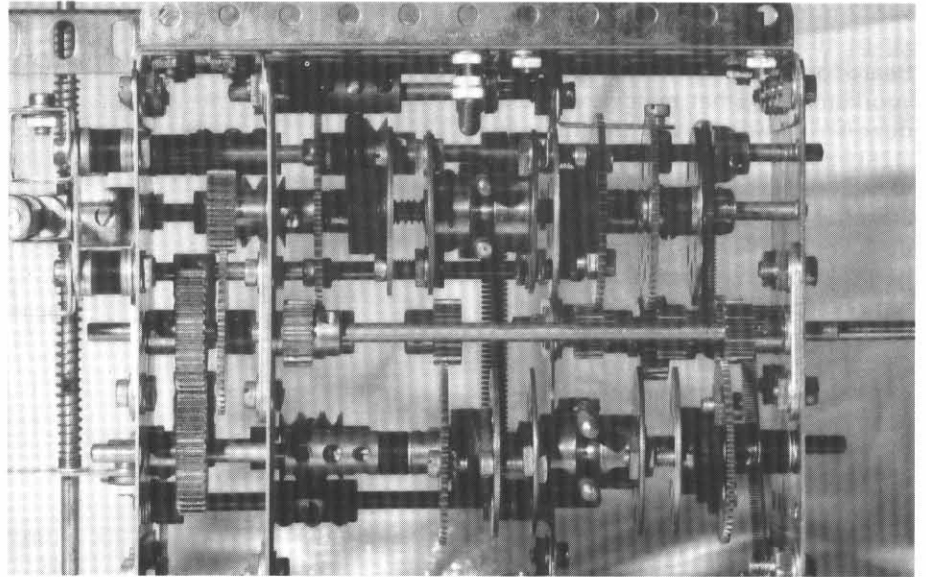
Deze eisen zijn met de gekozen tandwielcombinaties, door hun vrij grote verhoudingen, niet zo maar te realiseren. Maar als men bedenkt dat de totale vertraging in een auto varieert tussen 16 : 1 en 4 : 1, dan blijkt de realiteit goed benaderd te kunnen worden door een differentieel met een vertraging van 2 : 1 toe te passen. Een versnellingsbak met verhoudingen tussen 8 : 1 en 2 : 1 blijkt met de gekozen tandwielcombinaties tamelijk eenvoudig te kunnen worden gemaakt.

Het principe van de versnellingsbak is getekend in figuur 1. De overbrengverhoudingen van de diverse versnellingen zijn:

Versnelling	Overbrenging	Onderlinge verhouding
I	8 : 1	1,60
II	4,99 : 1	1,66
III	3 : 1	1,60
IV	1,87 : 1	
A	8 : 1	

De achteruitversnelling (niet gesynchroniseerd) maakt ook gebruik van een tandwiel met 60 tanden en een rondsel met 15 tanden, aangebracht op respectievelijk dezelfde assen als voor de eerste versnelling, maar niet in aangrijping met elkaar. Ze zijn dicht naast elkaar aangebracht. Het achteruit-tandwiel is constant in aangrijping met het 15-tanden rondsel, maar wordt naar het 60-tanden tandwiel toebewogen om daarmee in aangrijping te komen. Deze constructie is getekend in figuur 3. Bij het

inschakelen van de 'achteruit' wordt het schuifstuk (rechts boven in figuur 3 in zijaanzicht; rechts boven het tandwiel met 60 tanden in vooraanzicht) verder onder een schroefas geschoven, waardoor deze omhoog geduwd wordt door de stompe hoeksteun in het schuifstuk. De korte koppeling, waarin de schroefas is aangebracht, draait om een as door zijn bovenste gat. Met een asje van 12 mm is een tweede korte koppeling aan de eerste bevestigd. In zijn onderste gat is op een draaibout (147b) het achteruittandwiel aangebracht. De draaibout is vastgezet door een tegenbout aan de andere zijde. Het achteruittandwiel wordt teruggetrokken door een veertje (geen Meccano, maar veel slapper).

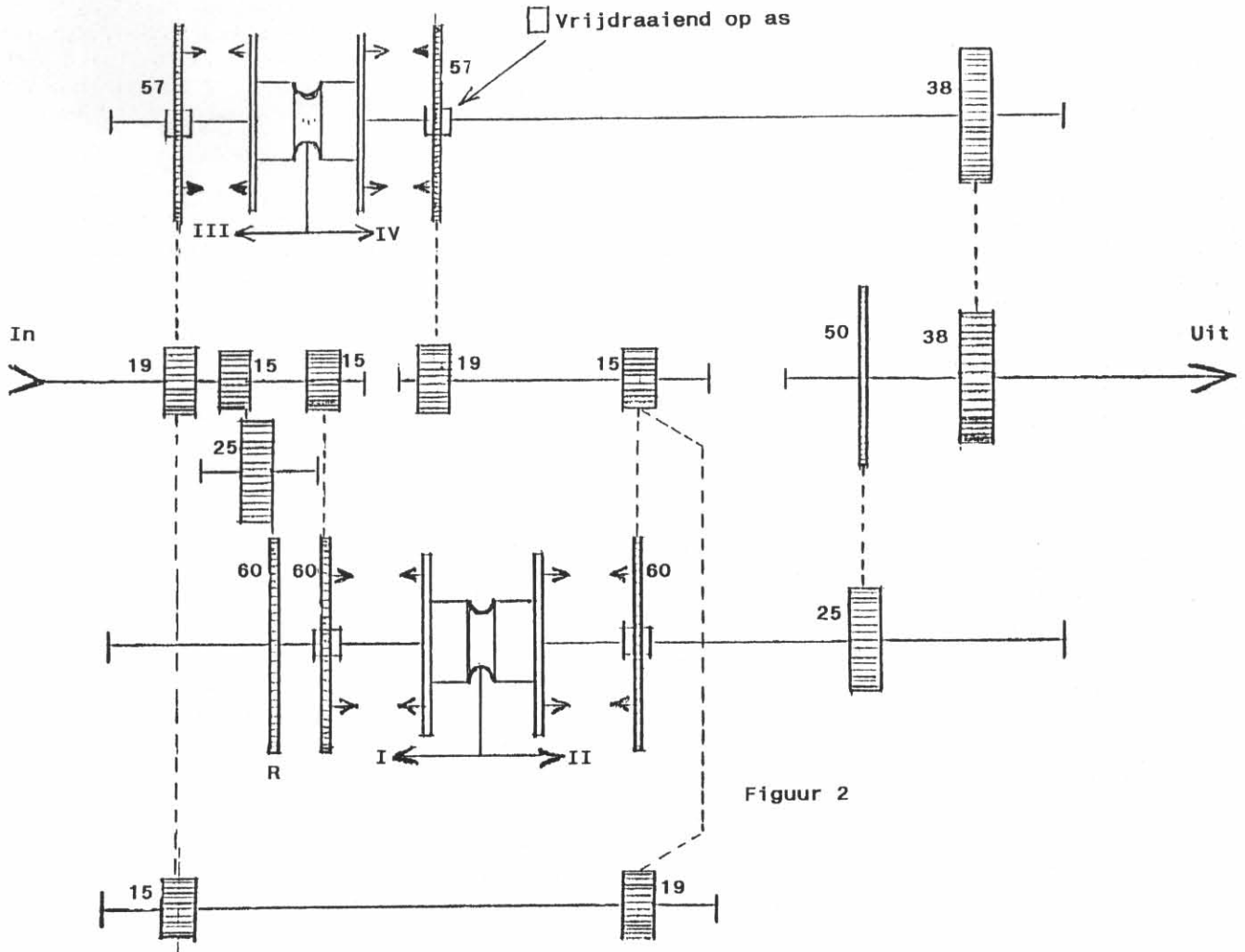


2. De versnellingsbak van boven gezien

Foto 2 toont de versnellingsbak met linksboven de 'schakelpook' in zijn geleiding. Deze bestaat uit een rechthoek van twee 3-gaten strips en twee 3-gaten dubbel gebogen hoekstroken nr. 48. Met hoeksteunen is hierin het schakelpatroon afgebakend. De zijkanten van het frame zijn opgebouwd uit twee 11-gaten en twee 5-gaten hoekbalken. De voor- en achterkant bestaan ieder uit twee 9-gaten

platte steunbalken, met de sleufgaten naar buiten gericht, en een 9-gaten strip ertussen. Tussen de gaten 2 en 3 van de achterzijde (kant van de 'pook') is aan de bovenkant nog een 9-gaten platte steunbalk, versterkt met een 9-gaten strip aan de kant van de ronde gaten, aangebracht.

In het middelste sleufgat aan de bovenzijde is de tussenas (zie figuur 2 onderaan) gelagerd. Met twee 3-gaten strips op elkaar wordt de tussenas op de juiste afstand van de eronder liggende as aangebracht. Ditzelfde geldt ook voor de lagering van de tussenas aan de voorzijde van de bak. Aan de onderzijde is tussen de gaten 4 en 5 van de voorzijde (input-zijde) een 9-gaten strip aangebracht, met behulp



Figuur 2

van 2-gaten hoekbalken en 5-gaten strips tussen boven- en onderkant. Daardoor wordt kantelen van de strip voorkomen. Op het middelste gat van deze strip is de as van de tuimelaar (128) aangebracht. In deze naaf is de as van het schakelmechanisme voor de achteruit vastgezet. De andere arm van de tuimelaar steekt omhoog en wordt gebruikt om een tussenlager voor de centrale gedeelde as met de rondsels te vormen.

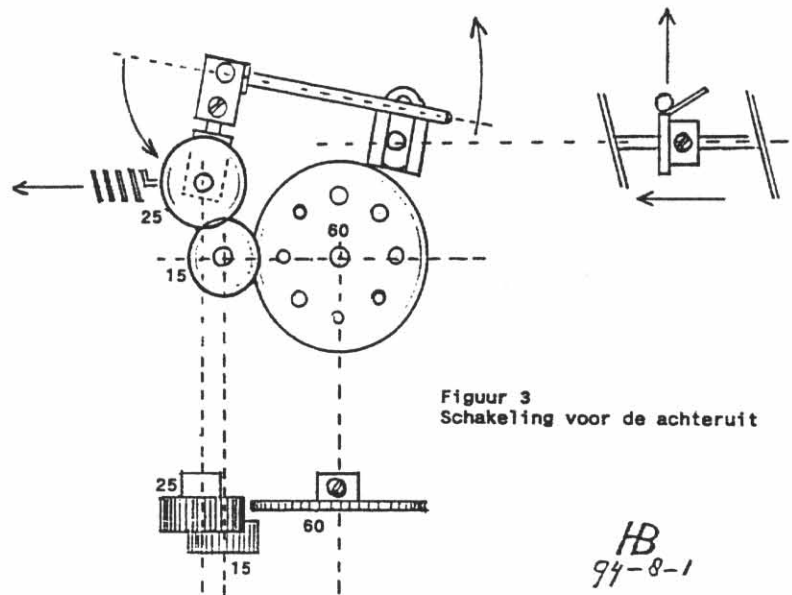
Onder de bak is een subframe aangebracht met twee 15-gaten en één 11-gaten hoekbalk.

De schakelstangen zijn in de ronde gaten, 2, 3 en 4 van links, in de onderste platte steunbalk gezet. Op de kragen op hun uiteinden zijn plastic afstandsbusen (38a) met ringen geschroefd (vgl. Meccano Nieuws 11.3, pagina 51). De schakelpook heeft zijn draaipunt in het subframe. Halfweg de pook is een kraag aangebracht, met daar tegenaan geschroefd een dubbel steunstuk met zijn opening naar beneden. De afstandsbusen op de schakelstangen kunnen tussen de benen van het dubbel steunstuk door. Met de pook kunnen de schakelstangen naar binnen gedruwd worden of naar buiten getrokken worden.

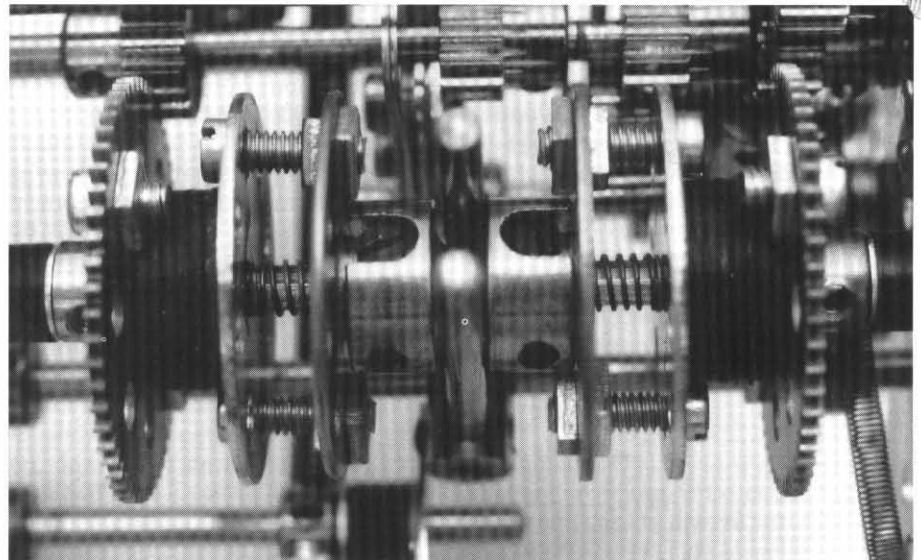
De uitgaande as bevindt zich aan de kant van de pook. De ingaande as ligt aan de andere zijde in het verlengde van de uitgaande.

De werkelijke positie van de tandwielen en de rondsels in de versnellingsbak is ongeveer dezelfde als in het schema van figuur 2 is getekend.

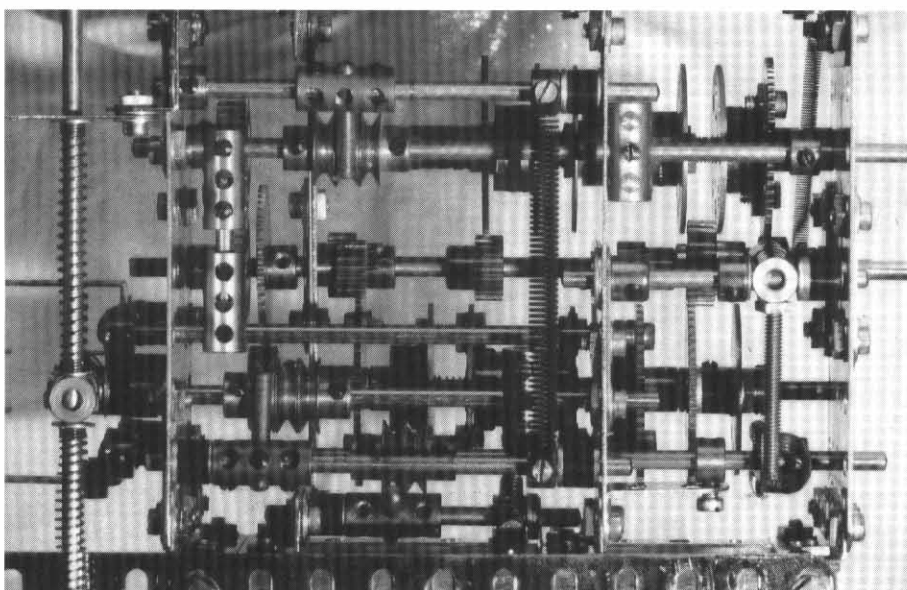
Foto 3 is een detailopname van de bovenkant van de bak; de bovenste as met de twee rondsels is de tussenas onderin figuur 2. De gedeelde as in het midden van figuur 2 is in werkelijkheid



Figuur 3
Schakeling voor de achteruit



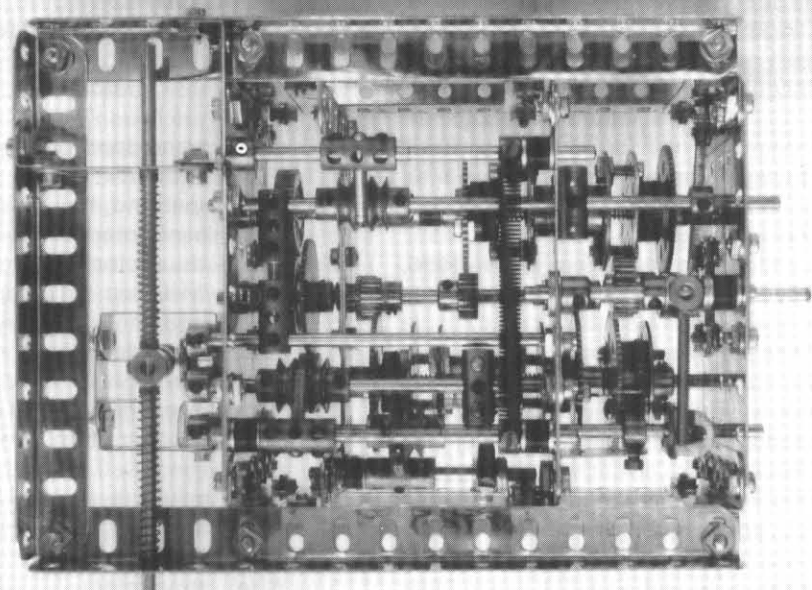
5. De H-koppeling.



3. Detailopname van de bovenkant van de bak.

net zo opgebouwd en bevindt zich op dezelfde plaats. De ingaande as is aan de rechterzijde gelagerd door in het tweede 15-tanden ronsel een uitstekend deel van de middelste as te laten uitkomen. Het 15-tanden ronsel van de middelste as draait weer om een uitstekend deel van de uitgaande as. De middelste as heeft een lagering links van zijn 19-tanden ronsel; de uitgaande as is links van het 50-tanden tandwiel gelagerd (zie figuur 2).

De onderzijde van de versnellingsbak is te zien op foto IV. De drie schakelstangen met de kragen rechts op hun uiteinden zijn bovenaan te zien. Op de twee bovenste zijn riemschijven van 12 mm aangebracht; twee op de bovenste ten behoeve van de achteruit en drie op de middelste ten behoeve van de eerste en de tweede versnelling. De koppeling, met in het middelste gat een as van 25 mm, wordt door de veer zodanig ge-



4. De bak van onderen gezien.

draaid dat dit asje in één van de riemschijfjes wordt gedrukt. Daarmee worden de posities van de eerste versnelling, de tweede versnelling en een vrijstand ertussen in gefixeerd. De koppeling links op deze schakelstang maakt deel uit van de schakelvork. In de buitenste gaten ervan steken assen van 38 mm die in de gleuf van de H-koppeling uitkomen en deze heen en weer schuiven bij het schakelen.

De beweging van de onderste van de drie schakelstangen wordt via de twee koppelingen (onder elkaar rechts) overgebracht naar een schakelstang met drie riemschijfjes (onderaan op de foto). Op deze foto, bovenaan links, is het schuifstuk met de stompe hoeksteunen op het linker uiteinde van de schakelstang voor de achteruit te zien. Daaronder, meer naar binnen, is het schakelmechanisme van de achteruit te zien.

Onderdelenlijst

Nr	Aant	Nr	Aant
2a	4	24	6
5	3	24a	4
6	3	25	2
6a	11	26	3
8b	2	26c	4
9	5	27	1
9d	6	27a	2
9g	2	27d	3
10	1	31	2
11	1	38a	11
12	6	43	1
12b	1	48	3
12c	1	50	1
14	3	59	10
15	1	63	9
15a	2	63d	2
15b	2	81	1
16	1	103c	5
16b	3	120b	12
17	6	128	1
18b	4	171	2
23	2	230	2
23a	6	231	4

Rechts van het schuifstuk moet de kraag met bout, vrij bewegend in het sleufgat van de hoeksteun 12b, het draaien van de schakelstang voorkomen omdat anders de kraag met de plastic afstandsbus niet in de juiste stand blijft voor de schakelpook.

Werk van leden

Een wandklok

door W. Trabsky

De bijgaande foto toont een wandklok die ik thuis, gedurende weer eens een stressvolle reorganisatieperiode op het werk, via enige grepen in de vertrouwde maar veelal onaangeroerde verzameling onderdelen in elkaar heb gesleuteld.

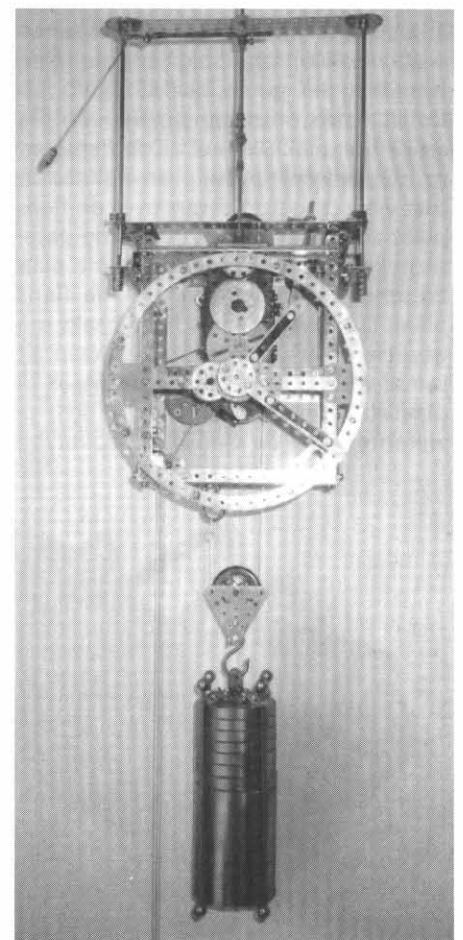
Het loopwerk van deze klok is een aspect dat wellicht plaatsing in het Meccano Nieuws rechtvaardigt.

De gang van de klok wordt gereguleerd via een metalen miniketting, opgehangen aan het einde van een as die onder een rechte hoek is bevestigd aan een ronddraaiende, centrale verticale as. Elke halve omwenteling wordt de ronddraaiende beweging van deze centrale as onderbroken doordat de ketting, die aan het uiteinde iets is verzwaard, zich beurtelings om één van twee aan weerszijden en in hetzelfde vlak geplaatste verticale assen op- en afwindt. Waarschijnlijk niet geheel zuiver, noem ik dit gemakshalve toch maar 'impuls-gedreven'.

Het rechthoekige, doosvormige frame van de klok is opgebouwd uit hoekbalken, stroken en vlakke platen. De aandrijving met wijzermechanisme - het opwindmechaniek is op de uurwijzeras aangebracht - is daarin als eenheid gemonteerd. Een additioneel 'dwangslagmechaniek' zorgt elk halfuur voor een (fiets)belsignaal.

Fijnregeling geschiedt door middel van het - over kleine marges - verkorten of verlengen van de ketting via een draaideind, bevestigd aan de centrale verticale as. Een messing gewicht van ongeveer 7,5 kg verzorgt de aandrijving via tandwielen.

Het mechanisme is, zeker in vergelijking met wat de actievere leden veelal laten zien, sober opgezet. Toch vergde het nogal wat experimenteren om enerzijds een betrouwbare werking en acceptabel gelijkmatige gang te verkrijgen, en anderzijds een comfortabele looptijd van zo'n twaalf uren tussen twee keer optrekken van het aandrijfgewicht te realiseren. De inwendige wrijving van de krachtoverbrenging is een probleem dat de 'gewone' aslaging met zich meebrengt (en specifiek voor Meccano klokken?). Puntlaging zou daarin verbetering kunnen brengen. Zijn er leden die hiermee ervaring hebben of er oplossingen voor weten?



Jeep

Een klein model om eens te bouwen

door J.J.C. Couwenberg

De Jeep was een zeer populaire kleine terreinwagen van het Engelse leger in de Tweede Wereldoorlog en nog lang daarna.

Voor- en achteraanzicht zijn afgebeeld in de bijgaande figuren.

Het hier beschreven model is ontleend aan Meccano Magazine maart 1956, Spanners rubriek voor beginners (blz. 146-147). Bij de bouw is me wel gebleken dat het model voor beginners lastiger is dan Spanner vermoedde en ook dat de verstrekte bouwaanwijzingen soms weinig effectieve hulp bieden. Een ander punt is dat niet zomaar alle onderdelen in Engels legergroen verkrijgbaar zijn. Men kan zich echter behelpen door de onderdelen over te schilderen met Revell 86, mat legergroen, bijgekleurd met donkergroen. In oorlogstijd waren ook de koplampen geheel groen, op een smal lichtspleetje na. In Noord-Afrika echter was de Jeep niet groen van tint maar okergeel. Verder ontbreekt aan het model nog een jerrycan voor reservebenzine; die bevond zich in een houder naast het reservewiel.

Hier nu een beschrijving van de Jeep, opgebouwd volgens een aanpak die ik doelmatiger vind dan die van Spanner. De opbouw van het model geschiedt in de volgende stappen.

1. Het buigen van de motorkap en van de achterkant.
2. De opbouw van de radiator.
3. De opbouw van het stuur.
4. Het frame voor de voorruit.
5. De bouw van de twee zitbanken.
6. Vijf wielen voorzien van autobanden.
7. Het buigen van de spatborden.
8. Montage.

1. De motorkap en het achterpaneel bestaan elk uit een buigzame sluitplaat van elf bij drie gaten, nr. 189. Netjes haaks omzetten vereist een passende buigmal. Die is er al: de flensplaat nr. 52! Schroef de buigzame sluitplaat met vier schroeven dwars over de flensplaat zodat aan weerszijden drie gaten uitsteken. Vouw nu de buigzame plaat zo scherp mogelijk om over de flensplaat. Dat levert geen scherp haaks omgezette plaat op, maar de vouwen zitten al wel op de juiste plaats. Maak de plaat nu los en buig die over de scherpe zijkant van de flensplaat zover bij,

dat de vouw wat scherper wordt maar niet knikt, en de hoek goed haaks is. Maak meteen nog zo'n omgezette plaat voor het achterpaneel.

2. De radiator bestaat uit een 5-gaten platte steunbalk nr. 103g, aan de onderzijde bevestigd met drie schroeven tegen een dubbele hoekstrook nr. 48a. Links- en rechtsboven zitten koplampen, elk bestaande uit een bout en twee dikke onderleggingen nr. 38.

3. De stuurkolom bestaat uit een 5 cm lange schroefstang nr. 81, (een kortere nr. 81a voldoet ook), bevestigd op de wagenbodem, (vierde gat van voren, tweede rij), en onder de motorkap met twee bijgebogen stompe hoeksteunen nr. 12c. Het stuur is een riemschijf zonder naaf nr. 22a. Bij de montage juist afstellen!

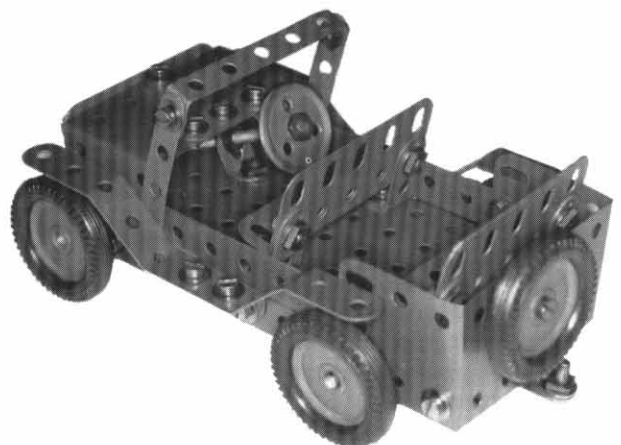
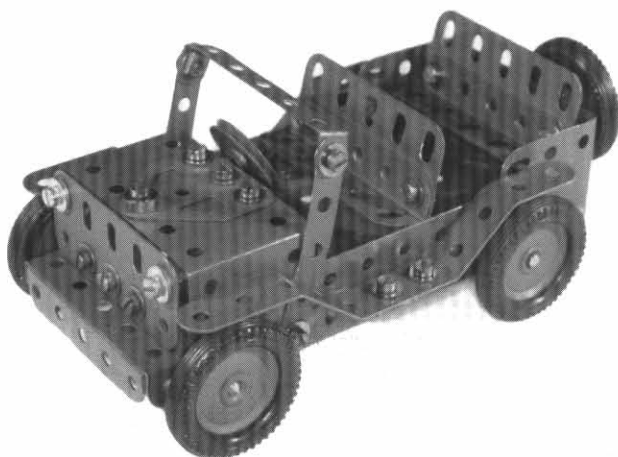
4. Het frame van de voorruit bestaat uit twee smalle stroken met vijf gaten, nr. 235, en een smalle dubbele hoekstrook nr. 236d. Die hoekstrook kunt u ook zelf buigen uit een smalle strook met zeven gaten, nr. 235b. De voorruit monteren met een helling van circa 100° naar achteren.

Vereiste onderdelen voor de Jeep

aant.	nr.	doel
4	2	wand, spatbord
2	9b	zittingen
5	12	spatbord, trekhaak
4	12b	bankpoten
2	12c	stuurkolom
2	16	wielassen
5	22	wielen
1	22a	stuurwiel
32	37a	montage
32	37b	montage
6	38	koelwaterdop, lampen
75	M4	(ringetjes), montage
2	48a	achter de radiator en achter nr. 52
1	52	bodem
1	81(a)	stuurkolom
3	103f	radiator, rugleuningen
2	111c	trekhaak, reservewiel, koelwaterdop
1	126a	motorkap
5	142c	autobanden
1	155	band stuurwiel
2	189	motorkap, achterkant
2	235	stijlen voorruit
1	236d	bovenkant voorruit

5. De beide zitbanken bestaan elk uit een hoekbalk nr. 9d, een platte steunbalk nr. 103f, en als poten twee hoeksteunen nr. 12b. Omdat de bank moet achteroverhellen, dienen de 12b's te worden opengebogen tot eveneens circa 100°. Voorruit en banken dus onder dezelfde hoek plaatsen!

6. Er zijn vier wielen nodig en een reservewiel. De wielen moeten waarschijnlijk eerst groen geleverd worden. De autobanden passen er maar moeilijk op, met het risico dat de wielen vervormd raken bij bouwers met erg sterke handen! Als een band eromheen ligt, zit hij vaak niet mooi rond en is hij wat getordeerd. In drie richtingen uitrekken tot een elips verhelpt dit.



7. Het buigen van de spatborden uit twee stroken met elf gaten, nr. 2. is een enigszins omzichtigheid. Het kan wellicht beter tot het laatst worden uitgesteld omdat u dan nauwkeurig kunt opmeten waar de bochten voor het achterspatbord moeten komen. De bochten voor het voorspatbord zijn simpel genoeg aan te brengen, door het derde en het vijfde gat van voren. De bochten voor het achterspatbord moeten helaas ongeveer midden tussen twee gaten komen. Daar komt dus een bankschroef met gladde bekken aan te pas of een parallelklem. De buighoeken zijn 45°.

Kies de dunste 11-gaten stroken die u kunt vinden!

8. De montage. Monteer de motorkap en tegelijkertijd het frame voor de voorruit. Plaats de stuurkolom rechts, naar Engelse trant. Monteer de vlakke tap op de motorkap.

Monteer de radiator aan de motorkap en tegelijkertijd aan de 11-gaten stroken die de lage zijwanden van de jeep vormen.

Monteer het achterpaneel, en wel zo, dat het naar achteren één gat over de bodemplaat uitsteekt. De ontstane spleet later dichtmaken met een dubbele hoekstrook nr. 48a. Maak echter eerst het achterpaneel vast aan de 11-gaten stroken (nr. 2) met schroeven door de sleufgaten.

Monteer vervolgens het reservewiel, en wel linksachter.

Plaats nu de banken op de eerste en vijfde gatenrij van achteren. Met een smalle schroevendraaier door de zittingen heengestoken, de banken vastschroeven aan de bodem.

Monteer nu de assen met de wielen en ook de trekhaak. De trekhaak is een hoeksteun met een schroef nr. 111c als haak. Haak de hoeksteun achter het achterpaneel en gebruik een korte schroef voor de bevestiging, met de moer aan de kant van de haak.

Monteer de spatborden, elk op twee naast elkaar geplaatste hoeksteunen. Zet de hoeksteunen met de ronde gaten tegen de bodemplaat en met de sleufgaten onder de treeplanken, zodat deze netjes evenwijdig aan het chassis gesteld kunnen worden.

Techniek

Assen en Naven

door F. Roost

Door prutsen en vogelen kom je er van lieverlede achter waarom sommige dingen niet zo gaan zoals je zou willen en kom je ook tot een min of meer bevredigende oplossing, of niet.

Om te beginnen een paar opmerkingen over de as-naafverbinding. Er is al eens in ons blad geschreven over een of twee stelschroeven in een naaf, maar het werd niet duidelijk waarom.

Alle assen hebben een heel klein beetje speling in een naaf. Dit lijkt misschien erg weinig, maar het is er toch vaak de oorzaak van dat er in een tandwieloverbrenging een 'zwaar' punt zit. Ook al lijkt het soepel te lopen, dan kan er ergens toch wel een 'zwaar' punt in zitten. Dit kan gemakkelijk gecontroleerd worden door alle tandwielen tussen duim en wijsvinger een paar keer rond te draaien. Ik heb het een beetje overdreven weergegeven in fig. 1, maar door het aandraaien van de stelschroef zal de as naar één kant worden gedrukt en dus zal het (tand)wiel uit het midden of excentrisch draaien en tezamen met nog een tandwiel krijg je dit dus tweemaal; en samen met de speling van de as in een gat van een plaat of strook wordt het nog erger. Met andere woorden: het hele zwikkie rammelt aan alle kanten. Het loopt niet lekker en maakt flink herrie.

Met twee stelschroeven een naaf vastzetten is ellende vanaf het begin. De as zal met wat vogelen misschien wel in het midden van de naaf komen, maar de naaf kan nu, als er krachten op werken, zowel naar voor als naar achter

bewegen (fig. 2). De twee stelschroeven gaan nu samen als een soort dwarsas fungeren. Door dit pendelen of heen-en-weer bewegen kan en zal een van de twee schroeven loswerken, waardoor de ander ook geen grip meer heeft en dus zit alles binnen de kortste keren los.

Het is dan ook aan te bevelen om uitsluitend Meccano assen van 4,1 mm te gebruiken en zo nieuw mogelijk. Assen met groeven erin alleen gebruiken als stelpen of fixeerven o.i.d. en ook maar één stelschroef gebruiken. Beter zou zijn om een naaf te gebruiken met twee stelschroefgaten niet diametraal (tegenover elkaar), maar 90 graden verschoven zoals in fig. 3 om meer grip te krijgen. De excentriciteit wordt er echter niet mee verholpen. Wel kan geprobeerd worden om het andere gat te gebruiken, soms scheidt dat iets.

Om echter de speling zo veel mogelijk te beperken kan een stukje latoenkoper van 0,05 mm dikte en 3 à 4 mm breed in de naaf worden gelegd tegenover de stelschroef, waarna de as wordt ingeschoven en de stelschroef aangedraaid. Laat het latoenkoper aan beide zijden ongeveer 3 mm uitsteken. Dit kan, als de as erin zit, tegen de naaf en het wiel platgedrukt worden (eventueel). Als het moet worden hergebruikt druk het dan plat tegen slechts één der zijden. En tot slot, voor wie latoenkoper te duur of moeilijk verkrijgbaar is, die kan ook de aluminium dekseltjes van Mona-puddingbakjes nemen. Die zijn namelijk ook precies 0,05 mm dik. Voor het geval dat dit nét te veel is, kan ook huishoudaluminiumfolie gebruikt worden, wat tussen de 0,01 en 0,015 mm dik is (afhankelijk van het merk folie).

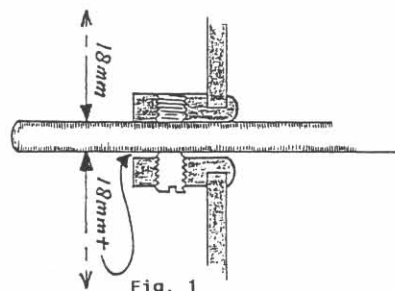


Fig. 1

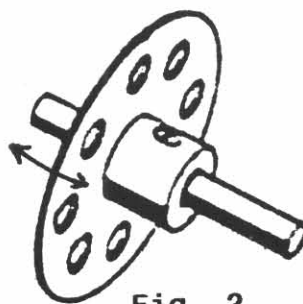


Fig. 2



Fig. 3

Ons zonnestelsel(2)

Make and know met Meccano

door B.N.M. Loerakker

In 'Meccano Nieuws' 13.3, herfst 1995, publiceerden wij op pagina 46/47 een artikel met de naam: 'Ons zonnestelsel (1)'. Hierin hebben we het onder andere gehad over de aardbaan en de beweging van de aardas. Verder is de ontwikkeling van het Planetarium Mk IV aan de orde geweest. Ten slotte is een aantal bijzonderheden over de reis van de aarde om de zon genoemd; onder andere de seizoenen, het perihelium en het aphelium. Vandaag wil ik met u wat uitgebreider ingaan op de reis van de aarde om de zon. U krijgt dan een indruk van de gecompliceerdheid van het zonnestelsel, maar vooral van de voorwaarden waaraan zo'n van Meccano onderdelen gefabriceerd planetarium moet voldoen. Om het verhaal nog beter te kunnen volgen, kunt u gebruik maken van de afbeelding die reeds geplaatst is, rechts op bladzijde 47, in de vorige uitgave van dit blad. Bij deze afbeelding staat dat de lente 21 maart begint en de zomer 2 juni; deze data zijn echter onjuist. Het lentepunt op 21 maart is de keuze geweest van de auteur van het artikel in de encyclopedie waar de afbeelding aan ontleend is. Het zomerpunt op 2 juni was een vergissing, maar dat had u natuurlijk al begrepen en misschien hebt u genoemd de data zelfs al gewijzigd. De juiste data treft u aan in het nu volgende artikel.

Chronologisch overzicht revolutie van de aarde, behorende bij planetarium Mk IV (zie foto in MN 13.3, blz 46).

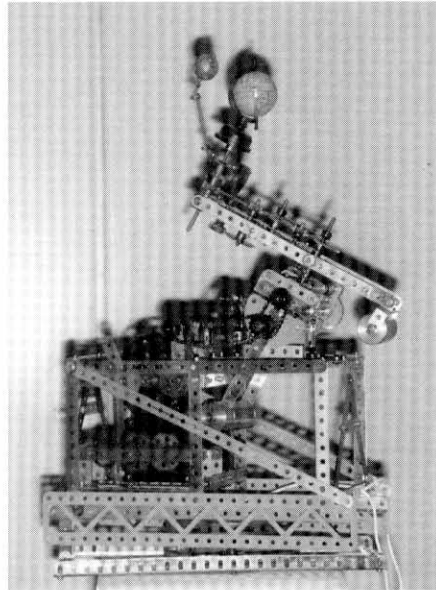
Op 20 maart (dag 79) gaat het equatorvlak van de aarde van noord naar zuid door het middelpunt van de zon. Voor de noordelijke gematigde zone geldt: lentepunt, lente-equinox, nulpunt of dag- en nachteveningspunt. Dag en nacht duren nu overal op aarde tussen de poolcirkels even lang. Op de noordelijke gematigde zone begint nu de lente.

Voor de zuidelijke gematigde zone geldt: herfstpunt, herfst-equinox, nulpunt of dag- en nachteveningspunt. Hier begint nu de herfst. Deze periode (tot 21 juni), ook wel het eerste kwadrant genoemd, duurt doorgaans 93 dagen.

Op deze datum begint binnen de noordpoolcirkel (nu $66^{\circ}33'26''$ NB) de dag, en binnen de zuidpoolcirkel (nu

$66^{\circ}33'26''$ ZB) de nacht. Tot ons herfstpunt gaat de zon binnen de noordpoolcirkel niet meer onder en tot die tijd komt hij binnen de zuidpoolcirkel niet meer op.

In de nacht van 5 op 6 mei (dag 125/126) is op de noordelijke gematigde zone de lente, en op de zuidelijke gematigde zone de herfst halverwege.



Op 21 juni (dag 172) bereikt de aarde zijn laagste punt. We zeggen dan dat de zon op die dag het hoogst mogelijke punt op aarde bereikt. Zeg maar: een soort bovenste dode punt. Op die dag begint het sterrenbeeld Kreeft. We noemen dit punt dan ook wel: kreeftskeerkring, zomerzonnenuwende of zonnestilstandpunt maar ook zomerpunt of zomersolstitium (nu $23^{\circ}26'34''$ NB). Op deze datum is op de noordelijke gematigde zone de dag het langst, en de nacht het kortst. Na deze dag lijkt de zon weer omlaag te gaan. In werkelijkheid gaat de aarde weer omhoog. Op de noordelijke gematigde zone begint nu de zomer.

Tegelijkertijd betekent het bereiken van de kreeftskeerkring voor de zuidelijke gematigde zone: winterzonnenuwende of zonnestilstandpunt, maar ook winterpunt of wintersolstitium. Op deze datum is hier de dag het kortst, en de nacht het langst; begin van de winter. Deze periode (tot 23 september), ook wel het tweede kwadrant genoemd, duurt doorgaans 94 dagen. De denkbeeldige lijn tussen 21 december en 21 juni noemen we de zonnestilstandlijn of solstitiaallijn. De noordpooldag en de zuidpoolnacht zijn nu halverwege.

Op 2 juli (dag 183) is de aarde het verst van de zon verwijderd. We noemen dit punt het aphelium. De afstand bedraagt dan 152.093.000 km. De denk-

beeldige lijn tussen 2 januari en 2 juli noemen we de lange as of apsidenlijn.

Op 7 augustus (dag 219) is op de noordelijke gematigde zone de zomer, en op de zuidelijke gematigde zone de winter halverwege.

Op 23 september (dag 266) gaat het equatorvlak van de aarde van zuid naar noord door het middelpunt van de zon. Voor de noordelijke gematigde zone geldt: herfstpunt, herfstequinox, nulpunt of dag- en nachteveningspunt. Op deze datum duren dag en nacht overal op aarde tussen de poolcirkels even lang. Op de noordelijke gematigde zone begint nu de herfst.

Op de zuidelijke gematigde zone begint nu de lente. Lentepunt, lente-equinox, nulpunt of dag- en nachteveningspunt. Deze periode (tot 21 december), ook wel het derde kwadrant genoemd, duurt doorgaans 89 dagen. De denkbeeldige lijn tussen 20 maart en 23 september noemen we de equinoxiaallijn, nullijn of korte as. Op deze datum begint binnen de noordpoolcirkel de nacht, en binnen de zuidpoolcirkel de dag. Tot ons lentepunt komt de zon binnen de noordpoolcirkel niet meer op en tot die tijd gaat hij binnen de zuidpoolcirkel niet meer onder.

In de nacht van 6 op 7 november (dag 310/311) is op de noordelijke gematigde zone de herfst, en op de zuidelijke gematigde zone de lente halverwege.

Op 21 december (dag 355) bereikt de aarde het hoogste punt. Wij zeggen dan dat de zon op die dag het laagst mogelijke punt op aarde bereikt. Zeg maar: een soort onderste dode punt. Op die dag begint het sterrenbeeld Steenbok. We noemen dit punt dan ook wel: steenbokskeerkring, winterzonnenuwende of zonnestilstandpunt maar ook winterpunt of wintersolstitium (nu $23^{\circ}26'34''$ ZB). Op deze datum is op de noordelijke gematigde zone (35° - 55° NB) de dag het kortst, en de nacht het langst. Na deze dag lijkt de zon weer omhoog te gaan. In werkelijkheid gaat de aarde weer omlaag; begin van de winter.

Tegelijkertijd betekent het bereiken van de steenbokskeerkring voor de zuidelijke gematigde zone (35° - 55° ZB): zomerzonnenuwende of zonnestilstandpunt maar ook zomerpunt of zomersolstitium. Op deze datum is hier de dag het langst, en de nacht het kortst; begin van de zomer. Deze periode (tot 20 maart), ook wel het vierde kwadrant genoemd, duurt doorgaans 89 dagen. De noordpoolnacht en de zuidpooldag zijn nu halverwege.

Op 2 januari is de aarde het dichtst bij de zon. We noemen dit punt het perihelium. De afstand bedraagt dan 147.096.000 km.

In de nacht van 3 op 4 februari (dag 34/35) is op de noordelijke gematigde zone de winter, en op de zuidelijke gematigde zone de zomer halverwege.

Lange zomer

Voor de noordelijke gematigde zone geldt dat zo nu en dan zowel de zomer als de herfst één dag eerder beginnen dan hierboven vermeld staat. Daarentegen beginnen zowel de winter als de lente zo nu en dan één dag later. Eén en ander kan van invloed zijn op de tijdsduur van de jaargetijden. Wanneer de seizoenen echter op de data beginnen zoals hierboven vermeld, en niet eerder of later, duurt de zomer op de

noordelijke gematigde zone 94 dagen en de zomer op de zuidelijke gematigde zone 89 dagen. Onze zomer duurt dus vijf dagen langer dan de zomer op de zuidelijke gematigde zone. U hoort ons daar niet over. Wij slaan ons daar goed doorheen.

Dat het astronomische jaar op de zuidelijke gematigde zone een half jaar eerder of later is, behoeft natuurlijk geen betoog. Voor het aphelium geldt eveneens dat dit één dag later kan vallen.

Faseverschuiving in de equinoxiaal-lijn

Indien op de noordelijke gematigde zone de lente één dag later begint, eindigen de dag op de zuidpool en de nacht op de noordpool eveneens één dag later en duren derhalve één dag langer. Tegelijkertijd beginnen de dag op de noordpool en de nacht op de

zuidpool dan ook één dag later, en duren dan ook één dag korter.

Indien op de noordelijke gematigde zone de herfst één dag eerder begint, eindigen de dag op de noordpool en de nacht op de zuidpool eveneens één dag eerder, en duren derhalve één dag korter. Tegelijkertijd beginnen de dag op de zuidpool en de nacht op de noordpool dan ook één dag eerder en duren dan dus ook één dag langer.

Maar of de lente nu een dag later begint of niet, en of de herfst nu een dag eerder begint of niet, zeker is dat de bewoners van de noord- en zuidpool altijd beduidend langer op hun twelve o'clockje moeten wachten dan wij. Zou u daar willen wonen, in de kou en met een ijsberenfamilie naast u?

Nieuw leven voor een oud ontwerp

Variante op tandwiel nr. 31

door J.F.J. Willems

Op de bijeenkomst te Zoetermeer op 7 januari toonde Leo Steenvoorden me de nevenstaande afbeelding. Het is een ontwerp voor een rondsels nr. 31 met scheve vertanding. De datum is april 1922. Klaarblijkelijk is dit ontwerp nooit uitgevoerd. Het werd geschrapt op 5 december 1927. Op de tekening kunt u zien dat ik die data niet zelf verzonnen heb!

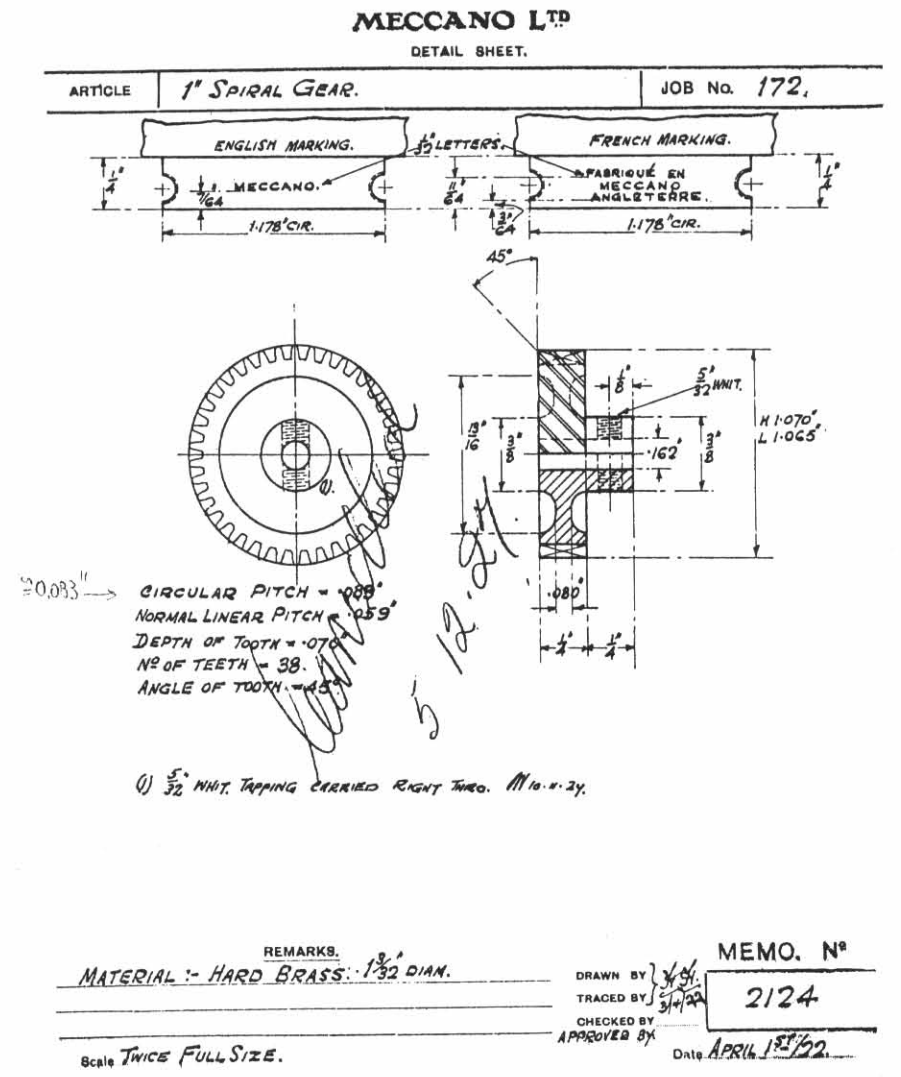
Vanzelfsprekend liet Leo het niet daarbij en overhandigde me vervolgens een plastic enveloppe met daarin een set van twee replica's, zo te zien mooi uitgevoerd. Zo'n setje 'heb u al voor nog geen veertig gulden', om het maar eens in het wervende reclamejargon te zeggen. Het stelt de veeleisende bouwer in staat om tandwieloverbrengingen te maken die sterker zijn dan normale, en vrijwel geen speling hebben.

Naschrift

Geruime tijd na het schrijven van het bovenstaande stukje stuitte ik, bladerend door de Constructor Quarterly nr. 22 van december 1993, op een artikel van de hand van de welbekende Bert Love, getiteld 'High quality replica parts - a new source from Argentina'. Hierin beschrijft hij een serie nieuwe replica's, gefabriceerd voor - en verkrijgbaar bij - Doctor Jorge Emilio Catella uit Buenos Aires, Argentinië. De heer Love schrijft dat deze onderdelen van uitstekende kwaliteit zijn. Op één van de begeleidende foto's zijn rondsels met scheve

vertanding te zien in drie verschillende diameters. Eén van deze rondsels is op

het oog hetzelfde als dat van Leo Steenvoorden. Het zou interessant zijn om te weten of beide andere maten, naar schatting 0,5" en 1,5", ook op een of andere manier verkrijgbaar zijn. (J.W.)



REMARKS.
 MATERIAL :- HARD BRASS: 1 1/32 DIAM.
 DRAWN BY [Signature]
 TRACED BY [Signature]
 CHECKED BY [Signature]
 APPROVED BY [Signature]
 MEMO. N° 2124
 Date APRIL 13/22
 Scale TWICE FULL SIZE.

Harnaslussen nr. 101

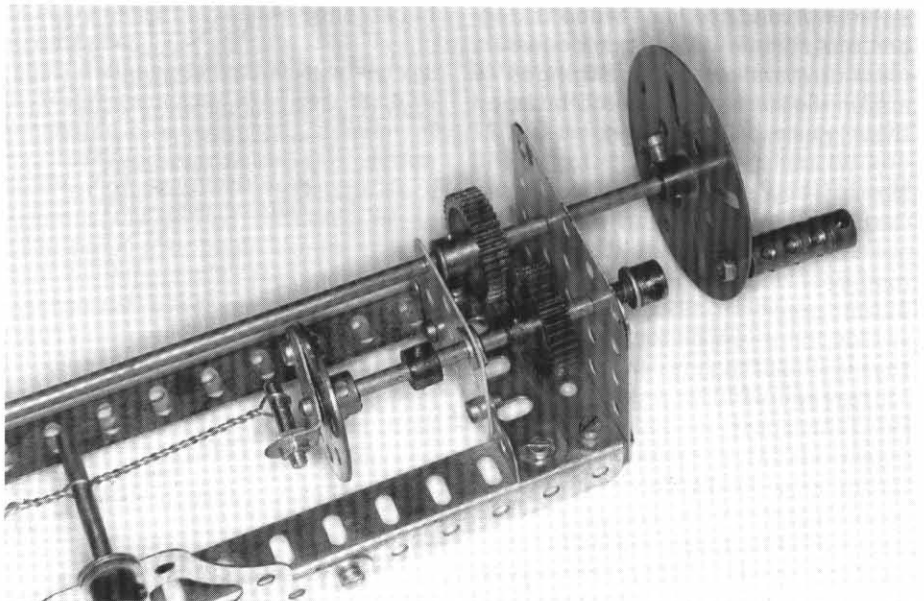
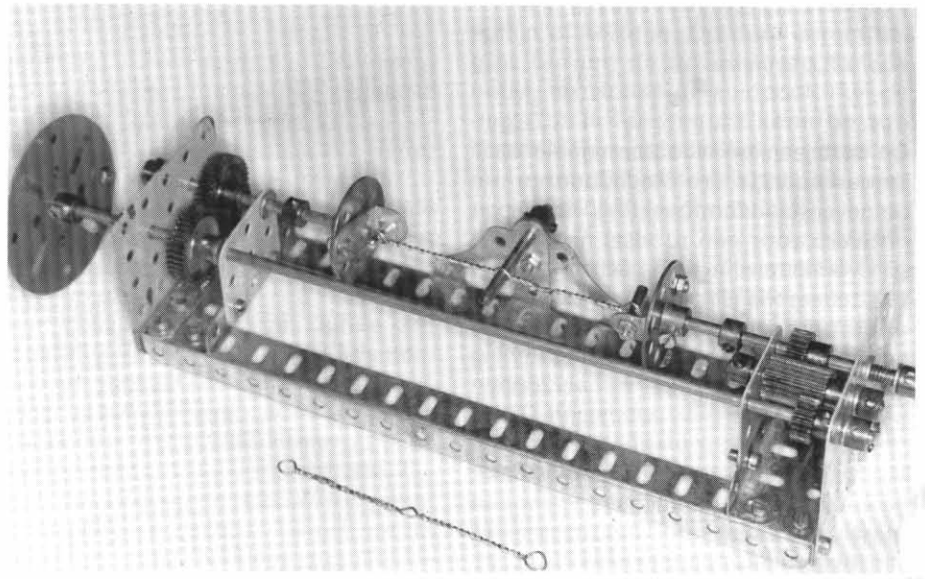
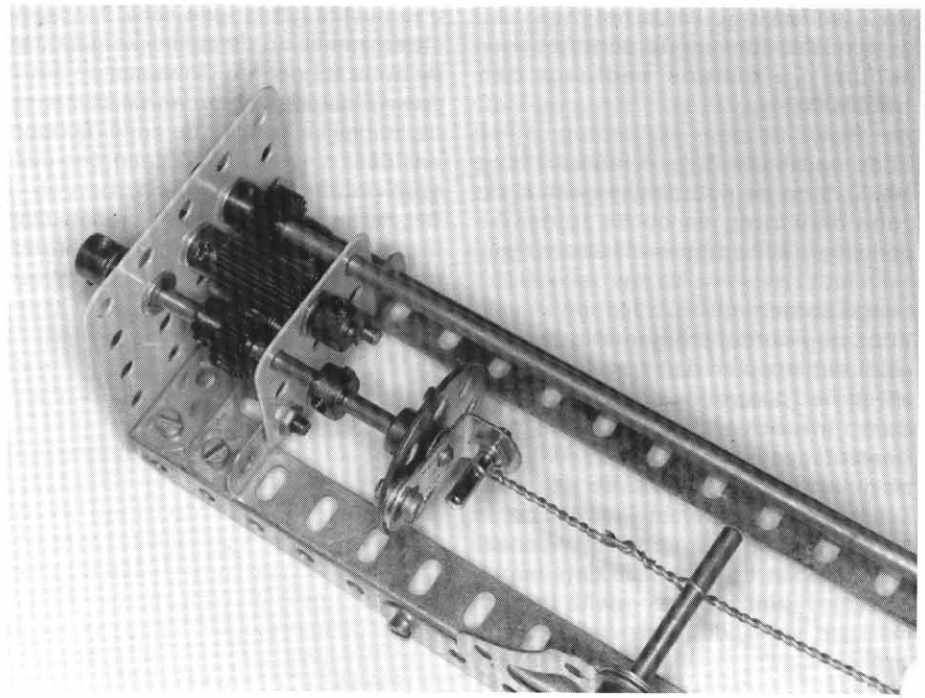
Vervaardigen met Meccano lijnbaan

door J. Geertsma

Het maken van een - Meccano - weefgetouw vereist een flink aantal harnaslussen. Dat ondervond ook een van onze leden die op de jaarvergadering te Ede er wat te weinig van bleek te hebben. Gelukkig had uw nieuwe redactielid er nog een aantal in de kast, uit vervlogen tijden; dus dat probleem was opgelost. Maar veel van die nummers 101 zijn er niet meer in omloop en de fabricage is al lang geleden gestaakt. Geen nood. In het nieuwe, schitterende Franse boekwerk 'La fantastique épopée de Meccano' staat op bladzijde 116 een eenvoudig, van Meccano onderdelen te maken, apparaat, dat uit geschikt ijzerdraad (0,5 tot 0,7 mm dik) de gewenste lussen levert door eenvoudig aan een handwiel te draaien.

Aangezien ik veronderstel dat mensen die zich wagen aan de bouw van een Meccano weefgetouw, ervaren Meccano constructeurs zijn, denk ik te kunnen volstaan met alleen maar een paar aanwijzingen bij de foto's van het model dat collega Van Galen heeft gebouwd.

Op de basis, gevormd door twee hoekbalken, bevinden zich links en rechts twee stel vlakke platen, elk bestaande uit een grote en een kleinere plaat. In elk stel is een as aangebracht, met daarop een naafbuswiel. Op elk naafbuswiel zit een hoeksteun met een schroefpin door het ronde gaatje. Midden tussen de beide stellen platen bevindt zich een constructie, bijvoorbeeld van twee hoeklijsten, met daarop een naafkruk, waarin een korte asis bevestigd. Deze laatste vormt, samen met de genoemde schroefpinnen, de drie luspennen. De naafbuswielen moeten in tegengestelde richting draaien. Dat kan op verschillende manieren worden bereikt. Op dit model zitten op elke as, tussen de twee platen, rondsels en/of tandwielen; aan de ene kant zijn dat twee tandwielen nr. 31 die in elkaar grijpen, en aan de andere kant twee rondsels nr. 26a met daartussen een lange 26b die ervoor zorgt dat aan die zijde aandrijf-as en naafbuswiel in dezelfde richting draaien. Men legt een lus van ijzerdraad om de schroefpinnen. De draadeinden moeten midden tussen twee schroefpinnen komen en met wat soldeer of met secondenlijm aan elkaar worden vastgemaakt. En vervolgens maar draaien.



Een 'onmogelijk' Supermodel

door G.C. van Straaten

Onder bovenstaande titel is er in Meccano Nieuws 7.4 (december 1989) een stukje van mijn hand verschenen over een automatisch werkende kraan die in het Meccano Magazine van maart 1938 afgebeeld en besproken is. Het was een voor die tijd zeer geavanceerd model dat geheel zelfstandig een blokkentoren kon bouwen, een product van drie jaar werk van een Canadese hobbyist genaamd Griffith P. Taylor.

In mijn verhaal signaleerde ik twee problemen die een goed werkende uitvoering van het model zouden belemmeren, zoniet onmogelijk maken: het moeten kunnen draaien van het hijsblok om blokken scheef of dwars neer te kunnen zetten, respectievelijk het probleem van de controle op het uitvoeren van de opdrachten van de programma-automaat ('feed back').

Ongetwijfeld tot veler verrassing en vreugde zijn de oorspronkelijke aantekeningen en maar liefst achtentwintig foto's die de maker indertijd naar Liverpool had gezonden, enige jaren geleden teruggevonden. Het in onze kringen bekende blad Constructor Quarterly heeft nu een en ander, voorzien van kanttekeningen, commentaren en een reeks aanvullende artikelen, uitgegeven in zijn serie 'Special Publications', waarin eerder een bouwbeschrijving van een vol-automatische 'Trolley Factory' (van de hand van de bekende G. Servetti) verschenen is.

De uitgave die staat aangekondigd in Constructor Quarterly nr. 28 (juni 1995), is van zeer goede kwaliteit maar, mede vanwege de oplage van slechts tweehonderd stuks, aan de prijzige kant (£ 28.- inclusief verzending in een kartonnen doos). Het boek, formaat A4, bevat achtentwintig pagina's tekst en afbeeldingen plus - wat ook tot de hoge kost-

prijs bijdraagt - achterin twaalf bladen, uitklapbaar tot driemaal A4, met daarop zesentwintig sterk vergroot afgedrukte detailfoto's van het model.

Taylor's bouwbeschrijving wordt voorafgegaan door een verslag van het terugvinden van deze historische documentatie door Dave Evans. De originele bouw-instructie van Taylor omvat acht pagina's tekst plus de al genoemde uitklapbladen. Vervolgens is een overdruk opgenomen van de korte bespreking in het Meccano Magazine van maart 1938; de daarbij geplaatste foto blijkt, nu de originelen ermee vergeleken kunnen worden, sterk getouchéerd te zijn, waardoor ik in mijn stukje in het Meccano Nieuws ten onrechte stelde dat het model de blokken met een tanggriper oppakte en verplaatste. Het was in werkelijkheid een speciale constructie met een soort uitklapbare 'stiften' die in gaten in de blokken pasten.

Taylor geeft ook een onderdelenlijst van zijn model waaruit blijkt dat het bouwen ervan enkele malen uitrusting 10 vereist (circa 3500 boutjes en moertjes, maar ook 38 lange hoekbalken nrs. 7/7a en 216 bouten van 9,5 mm nr. 111c).

De bouwbeschrijving geeft inderdaad aan dat de 'besturing' van het hijsblok met een koordaandrijving werkte, zoals ik in mijn stukje veronderstelde. De oplossing van Taylor voor de overbrenging hiervan is bijzonder vernuftig (en ingewikkeld) en vormt het onderwerp van één van de commentaren die met diverse andere bijdragen het tweede deel van deze 'Special C.Q. Publication' vormen. Daarin komen ook het probleem van de programma-automaat en de 'feed back' uitgebreid ter sprake. Als een mogelijke oplossing van veel problemen wordt bijvoorbeeld gewezen op 'stappenmotoren', aangestuurd door een computer. Ook vele andere suggesties voor verbetering van de werking van het model worden genoemd in de bijdragen van onder anderen Bert Love en Tony Rednall.

Wat is nu het belang en nut van deze - dure- uitgave? In eerste instantie is het natuurlijk een passend eerbewijs aan het vernuft van Griffith Taylor die een voor zijn tijd zeer geavanceerd model heeft gemaakt. Op basis van deze publicatie moet het mogelijk zijn het model na te bouwen in de vorm zoals hij het bijna zestig jaar geleden heeft geconstrueerd. In tweede instantie is deze publicatie echter vooral een soort handleiding voor beginners op het gebied van automatisch werkende modellen. Hier zijn dan vooral de aanvullende bijdragen (veertien pagina's in totaal) van groot belang. Veel bijzonder bruikbare informatie wordt gegeven over hoe met hedendaagse modelbouwinzichten modellen als Taylor's kraan beter, betrouwbaarder en eenvoudiger te construeren zijn. Ook worden er in deze aanvullende stukken diverse verwijzingen gegeven naar eerdere publicaties, zowel in de Constructor Quarterly als elders, die van belang zijn voor het automatiseren van modellen. Naar mijn mening is het dan ook vooral dit tweede deel van de uitgave dat de aanschaf de moeite waard maakt; ik heb er althans verschillende tips in gevonden die ik te zijner tijd hoop te kunnen toepassen.

Tot slot vermeld ik hoe deze publicatie, getiteld 'The Robot Gargantua', kan worden besteld: door het zenden van een eurocheque voor GBP 28.- (Europa, en daarbuiten per land- en zeepost; luchtpost N.Amerika GBP 32.-, idem Australasia GBP 33.-) met plaats van afgifte Sheffield, aan Constructor Quarterly, 17 Ryegate Road, Crosspool, Sheffield S10 5FA, Groot-Brittannië. Via dit adres kan men zich ook abonneren op het kwartaalblad Constructor Quarterly, abonnement voor Europa GBP 30.- per jaar.

Opmerking

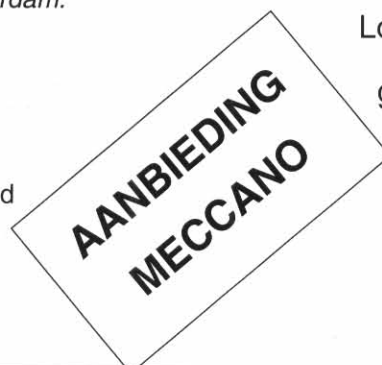
Zowel de Constructor Quarterly als 'The Robot Gargantua' zijn ter inzage aanwezig in het Documentatiecentrum. Red.

KRUIT voor TREINEN - MECCANO - MÄRKLIN METALL

Stadhoudersweg 90A 3039 CJ Rotterdam.

Tel/Fax 010-4665590

- * Alle dozen en onderdelen in voorraad
- * Uniek goedkoop postordersysteem
- * Vraag informatie



Losse onderdelen en voorbeeldboeken
gelijk aan de inhoud van **KIST 10**

Winkelwaarde onderdelen f 5500,-

**Nu voor f 3395,-,
met gratis Motor**

zolang de voorraad strekt

A.J. PRINS**de oudste Meccano-Dealer****TreinenShop****levert :
verzendt:****Kist 10****alle dozen
alle onderdelen****A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel 015 - 2123.170 fax 2125.937**

Advertenties

Gevraagd

Onderdelen van het 8 mm assensysteem van Exacto.

J.H. van Dee, Plein 30, 4001 LJ Tiel, tel.: 0344-614211.

Dozen en onderdelen van Dinky Builder; tevens Meccano klokkendoos nr. 2. H.A. van Oosterhout, Leidsekade 85 I, 1017 PN Amsterdam, tel.: 020-6230755.

Ik zoek complete jaargangen of losse nummers van alle Meccano bladen in het Frans, Duits of Engels. Ook zoek ik de catalogus van de Meccano veiling bij Christies in 1989.

P.J. Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel.: 0547-362451.

Stekker en fittingaansluiting voor de Franse 110-120 V motor nr. 2 (1928). Tevens voorbeeldboeken nrs. 7, 8 en 9 uit ca. 1955.

J.T. Wieman, Nachtegaal 22, 3906 NV Veenendaal, tel.: 0318-513313

Märklin Metall doos 1075; voorts oude nummers van het Meccano Nieuws, alles compleet en in (zeer) goede staat. G.W. Faken, Haarlem, tel.: 023-5260332.

Meccano veer- en elektromotoren tot 1950, in goede staat en liefst in originele verpakking. Meccano transformatoren en Power Control Units. Vier stuks Dunlop banden nr. 142b en vier stuks riemschijven nr. 19b, kleur rood, in goede staat. Army Multikit onderdelen (1978): nrs. 418, 419, 421, 435 en gave deksel.

Rien Bekkers, tel.: 0499-471033.

Wie kan mij helpen aan een Märklin omkeerschakelaar voor Märklin motor type 1072.

A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr.), tel.: 0505-349502.

Aangeboden

Märklin Metall! Uit een nalatenschap beschikken wij momenteel over enkele stuks van de volgende dozen:

1 st. 1079 'Do X', 2 st. 1089 Eiffeltoren, 2 st. 1075 Replicadoos, groen.

De Locloods, Valuwe 9, 5431 AV Cuyk, tel.: 0485-312171.

Minex Märklin in doos f 300,-, eventueel ruilen voor Meccano auto- of vliegtuigonderdelen, of Dinky Builder (doos niet noodzakelijk).

H.A. van Oosterhout, Leidsekade 85 I, 1017 PN Amsterdam, tel.: 020-6230755.

T.e.a.b. partij nieuwe Franse Meccano, ca. doos 10 met extra onderdelen, t.w.v. f 5500,-

M. Maas, tel.: 030-2712738.

Splinternieuwe (nog in originele 'shrink-wrapped' fabrieksverpakking) Meccano Mechanics (1975) in donkerblauwe doos voor f 185,-. In dezelfde fabrieksnieuwe conditie Meccano Starter Set A uit 1978 voor f 125,-, in één koop f 275,-.

J. Wanders, Brummen, tel.: 0575-564343.

Een 5 V 20 A gestabiliseerde voeding f 100,-, of eventueel te ruilen voor doos 5 van Meccano, doos 5 van Tamsi of doos E 50 van Märklin.

A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren(Gr.), tel.: 0505-349502

Wegens overcompleet: partij Meccano onderdelen in rood/groen, zowel nieuw als gebruikt. Tevens een voorraad nieuwe Franse onderdelen. Eveneens nog enige Elektrikit onderdelen, motoren en obsoleete onderdelen. Verder Engelse en Franse Meccano Magazines vanaf 1927, evenals voorbeeldenboeken, leaflets, mechanismen, enz. Ook nog Märklin, Bral, Necobo, enz. Alle onderdelen worden per stuk verkocht en zijn aantrekkelijk geprijsd. Bel voor informatie J. van Dijk, tel.: 0555-417995, ná 19.00 uur s.v.p.

Partij nikkelen Meccano in goede staat, incl. enkele 'obsoleete parts' waaronder: 2x nr. 156, 1x nr. 129, 2x nr. 110, 2x nr. 33, 4x nr. 61 alsmede nikkelen schroevendraaier. Prijs: n.o.t.k.

Meccanoids uitrusting (nieuw), prijs f 75,-; Meccano transformator 10 V, prijs f 45,-; Märklin voorbeeldboek 'Adler', prijs f 20,-, Märklin voorbeeldboek anno 1960, prijs f 20,-.

A.B.M. Elshof, tel.: 0314-335919 (na 18.00 uur).

TRIX: 2 kg onderdelen. Philips: Compacta elektrobouwoos met zeer gevarieerde inhoud, inclusief instructies. Elmer: kleine onderdelen, boutjes en instruatieboekjes nrs. 1 t/m 6.

J. Zaaier, Wilhelminalaan 8, 3851 XW Ermelo, tel.: 0341-553229.

Origineel Meccano rollager uit 1934, rood/goud met goudkleurige ring nr. 167b, goudkleurige strook nr.1a en origineel rondsel nr.167c. Geen doos. Prijs: f 950,-

Leo Steenvoorden, Apeldoornsestraat 48, 3781 PN Voorthuizen, tel.: 0342-476629.

Meccano Dealer van Noord-Nederland***Wij leveren dozen, motoren, trafo's, losse onderdelen en voorbeeldboeken***

Turfsingel 9

9712 KG Groningen

Tel.: 050-3133461

Fax: 050-3137001