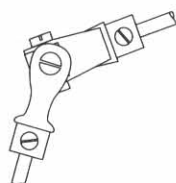


# MECCANO NIEUWS

Jaargang 15 nummer 1  
Lente 1997

**mgn**

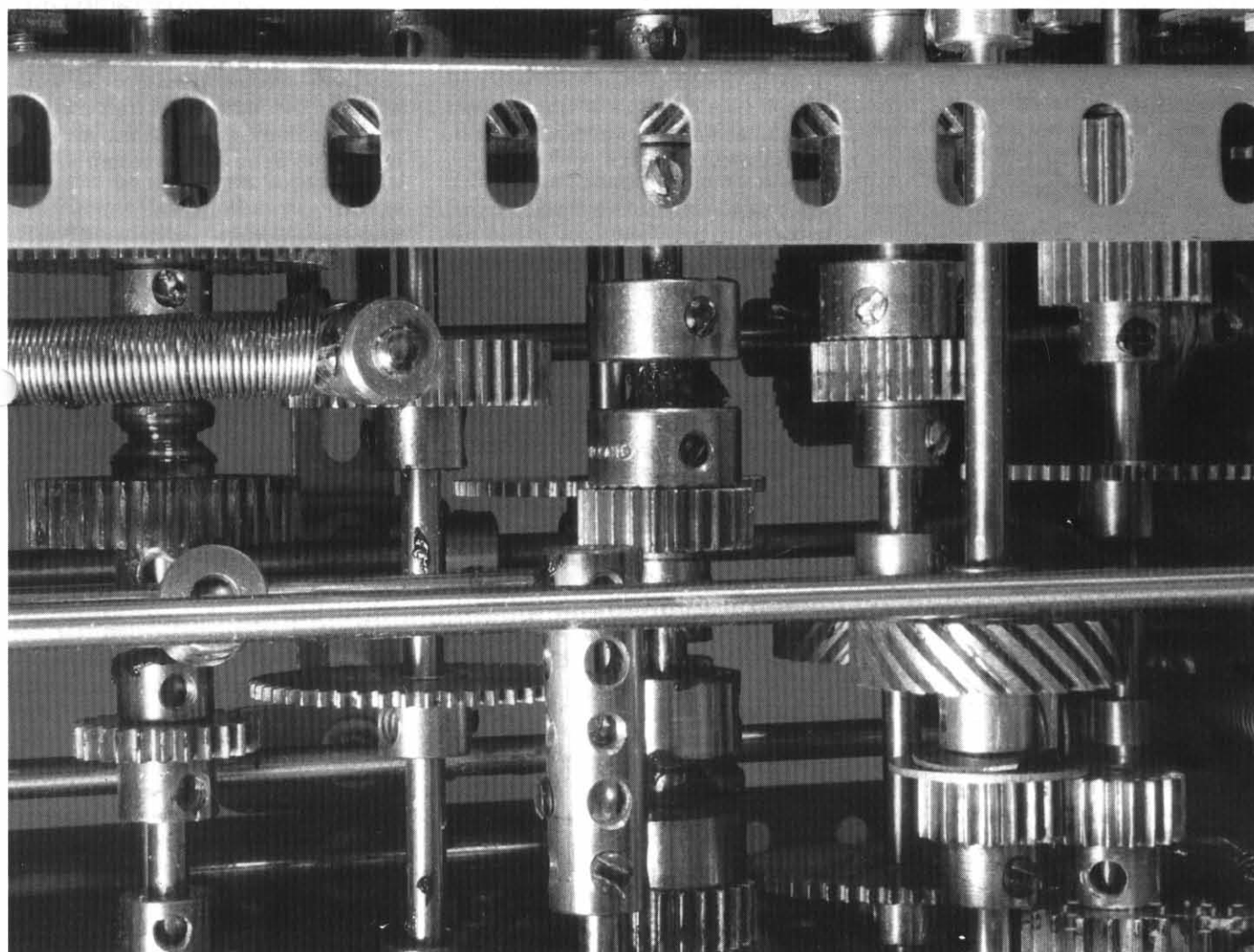
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



**Meccano Nieuws** is het orgaan van de vereniging  
**'Meccano Gilde Nederland'**.

Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079-3165923



Primeur:  
Binnenwerk Block-setting Crane van de heer Everaert.

In dit nummer o.a.: Verslag Soesterberg  
Dossier Torenkraan  
Automatische drie-versnellingsbak

## Meccano Gilde Nederland

### Bestuur

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

**Penningm.:** J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570-542815  
E-mail:  
fiscus@worldaccess.nl.

**Secretaris:** C.J. Trommel  
Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010-5915295  
E-mail:  
C.J.Trommel@net.HCC.nl

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

### Documentatiecentrum

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

### 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.

### 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:** B.N.M. Loerakker  
Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079-3165923

**Techniek:** G. Faken  
J. Geertsma  
F. Roost

**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

Phoenix & Den Oudsten bv, Rotterdam

### 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

Dit is al weer het vierde editoriaal waarin ik mij tot u mag richten. Ongeveer een jaar geleden, tijdens het wakker worden, be kroop mij het netelige gevoel dat ik een verkeerde beslissing genomen had. Ik realiseerde me dat ik voor het eerst wakker werd als hoofdredacteur van Meccano Nieuws. Voorwaar geen sinecure. Ik begon mij af te vragen of de hoeveelheid kopij, bij de sluitingsdatum, wel bladvullend zou zijn. Welnu, dit is geen enkel probleem gebleken. Uit de bijdragen die u stuurt, leid ik af dat u net zo enthousiast bent als wij. Wat dacht u bijvoorbeeld van een koninklijk verhaal van de heer A.A. Ritsema? Nieuw is misschien het feit dat wij - voor de achtergrondinformatie - een beroep willen doen op uw specialiteit. Wij willen u aansporen zélf iets te schrijven over het onderwerp waardoor u zich hebt laten inspireren om te komen tot de bouw van uw model. Dit kan bijvoorbeeld zijn een artikel over spoorwegtechniek in het algemeen of over wissels. Een theorie over klokken, kranen, stoommachines, vliegtuigen, het maken van bladveren, de besturing van grote modellen, beschrijven van andere systemen, een uiteenzetting over schroefdraad enzovoort. Maar ook verzamelingen. Overigens kan ik u mededelen dat aan een artikel over tandwielen nu reeds wordt gewerkt.

### meccano

Goede wijn behoeft geen krans. Een atoomklok wordt doorlopend bijgesteld. Hij vertoont dus nooit een noemenswaardige afwijking. Bij een taal is dat lastiger. Een levende taal mag - hoewel aan veranderingen onderhevig - niet met de regelmaat van de klok worden bijgesteld. Voor veel mensen is het meemaken van zo'n 'bijstelling' een twijfelachtige eer. De Duitse spelling verandert niet zo vaak. Maar wél toevallig direct na de komende zomervakantie. De Engelse spelling verandert relatief vaak: één keer in driehonderd jaar. Eponiemen veranderen nooit. Derhalve is de naam van het Engelse schroefdraadsoort 'Whitworth-draad' - ontleend aan Sir Joseph Whitworth - ongewijzigd gebleven. Wij hebben het absolute record. In 1954 is onze officiële spelling drastisch gewijzigd. Democratisch als wij zijn, hebben we tweeënveertig jaar een voorkeursspelling en een toegelaten spelling gekend. In 1996 is dit teruggedraaid. We kennen nu weer één erkende vorm. Volgens De Nieuwe Spellinggids van de Nederlandse Taal heet elke rolmoersleutel nu bahco. Elke metaalbouwdoos heet nu meccano. Deze erkenning zal het Gilde

ongetwijfeld talloze nieuwe leden opleveren. Het feit, dat het woord meccano niet op uw onderdelen voorkomt, hoeft op zich geen reden meer te zijn om 'u' te zeggen tegen hen waarbij dat wél het geval is. Echter, de Wet op de Nederlandse Taal is niet gesanctioneerd en met uw welnemen wil ik het woord Meccano - onveranderd - met een kapitale letter laten beginnen.

### Wettturnen

Zoals u in MN 14.2 en MN 14.3 hebt kunnen lezen, was het Meccano Gilde Nederland door de Fischertechnikclub Nederland uitgenodigd hun vijfjarig bestaan met circa twaalf Meccanomodelen luister bij te zetten. Voor de leden van de Fischertechnikclub was er een wedstrijd aan verbonden. (Deze wedstrijd had *niets* te maken met ons komende lustrum). Met deze uitnodiging gaf de Fischertechnikclub aan niet branchevreemd te zijn. Het Meccano Gilde Nederland heeft, door gevolg te geven aan de uitnodiging, te kennen gegeven dat ook niet te zijn. Van deze dag is een trilogie gemaakt: het lustrum zelf, de daarbij getoonde Meccano-modellen en een artikel over het tongenorgel van Piet Leemans. Volledigheidshalve wil de redactie de complete trilogie plaatsen. De kuur afmaken. Het eerste deel treft u al aan in deze editie en de andere twee kunt u, wat mij betreft, verwachten in juni en september.

### Meccanogevoel

In MN 14.4 heb ik twee Temsi-motortjes van Erwin gevraagd. De heer H.T.M. Kitzen uit Susteren was bereid twee motortjes af te staan. Bravo! Voor mij is de heer Kitzen de man van het kwartaal.

Bert Loerakker

## Van het bestuur

### Van de voorzitter

**Jubileumviering.** Eind 1997 bestaat het Meccano Gilde Nederland 15 jaar. Dit vieren we met een jubileum-tentoonstelling in Soesterberg. De tentoonstelling, die elk jaar door Ab Ritsema georganiseerd wordt, zal dit jaar uitgebreid worden tot jubileum-tentoonstelling. We zullen kunnen beschikken over meer ruimte. Betreffende de precieze data, transport enz. zult u in het volgende nummer geïnformeerd worden. De bedoeling is dat de halfjaarlijkse bijeenkomst ook in Soesterberg zal zijn. De tentoonstelling zal in oktober 1997 plaatsvinden. Deze is opengesteld voor publiek en is gratis toegankelijk.

Iedereen die wil en kan assisteren, graag opgeven via ondergetekende. Het transport van de modellen van uw huis naar de tentoonstelling en terug, zal door Sjaak van de Ruit geregeld worden, zoals hij dit ook voorgaande keren prima verzorgd heeft. Bent U ook al aan het bouwen?

**Landbouw Rai.** Howard Sie was uitgenodigd door de uitgever Misset om in januari op de Landbouw Rai te exposeren met Meccano. Met de duidelijke uitbundigheid die wij kennen van Howard Sie was hij aanwezig met een eigen stand. Met grote letters stond zijn naam en een Meccanobord op de stand. Howard toonde een week lang zijn Meccano landbouwvoertuigen; er was zeer veel belangstelling voor hem. Hij had zelfs een eigen folder met de mededeling: 'een Meccano show van Howard Sie'. Specialist in het maken van Meccano modellen. Schitterende modellen. Tijdens deze Landbouw Rai werd Howard uitgenodigd naar Kentucky USA te komen. Een week lang staat hij daar op de grootste landbouwtentoonstelling met zijn Meccano. Verslag volgt zodra hij terug is, eind februari.

Recentelijk heb ik mij door de Meccano-importeur laten informeren over de nieuwste dozen en onderdelen van Meccano in Nederland. Om de Meccano leden op de hoogte te houden zal het Documentatiecentrum de nieuwste dozen en doosjes, met de boeken, naar de bijeenkomsten meenemen. Het is niet de bedoeling deze voor de verkoop aan te bieden, alleen informatie.

De Firma Kruit uit Rotterdam heeft een volledige advertentie-pagina op de achterzijde van dit Meccano Nieuws ingericht met informatie over de nieuwe Meccano; zie achterpagina. Verder zullen de bekende adverteerders en handelaren deze dozen ook kunnen leveren. Adviesprijzen zijn op de bijeenkomsten eveneens aanwezig. Betreffende Märklin Metall zal Bert Vrugt een bijdrage in het blad leveren.

**Bouwuitedaging:** zie bijlage 14.4

We begrijpen dat enkelen van u al bezig zijn met doos 6. De bedoeling is dat u uw model, gebouwd uit doos 6, meeneemt naar de jubileum-bijeenkomst in oktober.

Tijdens de jubileum-bijeenkomst zullen foto's van elke doos-zes- inzending gemaakt worden, waarna publicatie volgt.

Gerard Anink

## Van de penningmeester

Het verenigingsjaar 1997 van ons Gilde is alweer een stuk gevorderd. Daarmee samenhangend heb ik al weer diverse betalingen moeten verrichten. Om die reden verzoek ik u de door u verschuldigde contributie middels de acceptgiro die u in dit nummer van het Meccano Nieuws aantreft te voldoen vóór de daarop vermelde datum. Misschien kunt u het nu zelfs eerst doen. U verlicht daarmee mijn taak ook nog eens.

Ik wijs u er nog op, dat de gezinsleden een bedrag van f 16,- verschuldigd zijn. Dit op grond van het in M.N. 14.3 aangekondigde voorstel dat u nog zal worden voorgelegd op de komende jaarvergadering, maar bij de voorbereidingen voor het jaar 1997 moest ik reeds rekening houden met het nieuwe bedrag.

### To our foreign members in Holland

Please use the in this issue enclosed 'acceptgiro' for paying your 1997 membership dues. You are requested to send it within three weeks to the Postbank or your own Bank after placing your signature.

### To our foreign members abroad

You are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. This in view of the extremely high transfer charges (f 11,-). Just check the data printed only. For paying your membership fee use either an Eurocheque or International Money Order to the value of f 45,-. Alternatively you may send this amount in Dutch banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right countervalue and add another f 5,- to pay for exchange costs. You are requested to do so within three weeks as this is easier for me. Paying by Creditcard is not possible.

### Aan onze leden in België

Als u problemen mocht ondervinden bij de betaling van uw contributie op één van de hierboven aangegeven manieren, neemt u dan alstublieft contact op met uw landgenoot de heer Jean Ransbotyn uit Brussel, tel. 02-4791336. Hij is bereid uw betaling in België te ontvangen en is in staat deze aan mij over te dragen tijdens de jaarvergadering van april 1997 in Ede. Het is bovendien een snelle methode.

Het voornoemde is het zakelijke deel van mijn boodschap. Ik hoop u - misschien niet allemaal - in groten getale in Ede te ontmoeten.

Jan H. Schurink

## Van de ledensecretaris

Het is drie jaar geleden, dat ik de ledenadministratie onder mijn hoede nam. Ik heb in die tijd heel wat leden zien komen en gaan. U mag best weten, dat ik meer dan eens knarsetandend achter de computer heb gezeten, omdat er een adres of telefoonnummer niet juist was, of omdat de totaalcijfers (ja ook hier) niet met elkaar klopten, en ik dus de onderste steen boven moest halen om uit te vorsen wat er in hemelsnaam fout was, en vooral waarom, want dát was belangrijk om te weten, opdat een volgende maal de gemaakte fout kon worden voorkomen.

Na drie jaar vind ik het tijd worden naar iets anders uit te kijken, het administreren zit mij nu eenmaal niet echt in het bloed. Ik moet onmiddellijk toegeven, dat ik in mijn functie van bestuurslid met een heleboel Meccano-zaken in aanraking ben gekomen; het is heel plezierig overal met de neus bovenop te zitten, ik weet nu al dat ik het jammer zal vinden van die functie afstand te doen. Maar anderzijds ben ik ervan overtuigd, dat er meer facetten aan het Meccanogebeuren zijn te vinden waardoor ik me aangetrokken zal voelen. Ik weet zeker, dat ik in Meccanoland een nieuwe plek zal vinden, waar ik me gemotiveerd zal voelen mijn bijdrage te leveren aan het goed functioneren van onze vereniging. Immers als Meccanofiel is mijn lijfspreuk: 'De Meccanoclub?, dat ben jezelf!'

### Erratum

In het vorige nummer van MN is bij ons lid de heer E.A. van Franeker een foutief telefoonnummer vermeld. Het juiste nummer is: 078-6122037

### Mutaties in het ledenbestand

#### Nieuwe leden

958 G.E.T. Ponjee, Wilhelminapark 24, 2012 KB Haarlem, 023-5324870

959 A.C. Top, Postbus 191, 3720 AD Bilthoven, 030-2291202

960 P.A. Tadema, Rustoordlaan 41, 7211 AW Eefde, 0575-511464

961 H. van Gorkum, Ooystraat 13, 4005 VL Tiel, 0344-614073

962 O. de Boer, C. Schadeweg 27, 6861 ER Oosterbeek, 026-3342341

963 B.M.F.J. Lennaerts, Prins Hendrikstraat 6, 5953 ES Reuver, 077-4745227

964 A.J. Temmink, Weth. Winterinkstraat 80, 6991 BL Rheden, 026-4953106

965 P. Streekstra, Briljant 33, 3641 XX Mijdrecht, 0297-272363

#### Adreswijzigingen

849 L. de Hartog, Witbol 17, 7908 RA Hoogeveen, tel.: 0528-231109.

698 W.P. Brussee, Gasthuislaan 18, 8331 MX Steenwijk, tel.: 0521-516373.

817 G. Vanhove, Dalialaan 2, B 2900 Schoten, tel.: 0032-36580105.

68 P.K. Roos, Niesenoortsbuurgwal 24, 1141 VN Monnickendam, tel.: 0299-653181.

104 R.D.H. Roozeboom, Huize Limburgstraat 20, 4902 BB Oosterhout, tel.: 0162-421477.

327 J.P.M. Maeijer, Ellewoutsdijkstraat 231, 3086 LD Rotterdam, tel.: 010-4818064.

174 A.B.M. Elshof, Donauald 67, 7007 HC Doetinchem, tel.: 0314-365077.

127 J.A. ten Duis, Grote Markt 24/2, 9712 HV Groningen, tel.: 050-3184142.

102 J. Wieringa, Krommenieërweg 181 (Afd. De Dam AB), 1521 HG Wormerveer (Noordse Balk).

228 G. van Leeuwen, Varenhof 376, 3069 KM Rotterdam, tel.: 010-2201849.

#### Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd: 552 J. Niemeyer, Hilversum; 851 J.J. v.d. Staay, Bennebroek; 751 W. Goemans, Oegstgeest; 452 P. Hijmans, Heeze; 424 Ph.W. Panjer, Ermelo; 948 J.H. Uiter-

wijk, 's Graveland; 775 C.H.J. Melkert, Bennekom; 679 J.D. van Dekken, Norg; 740 H. Groen, Alkmaar; 919 J. Herder, Haarle; 797 F. Mastik, Rotterdam; 587 P. Flens, Oostzaan.

#### Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van: 409 J.G.H. Tournay, Velsbroek; 953 J. Vries, Bergambacht; 396 H.Y. Gietema, Voorschoten.

Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 621.

Co Stevens

### Nieuwe rubriek

De redactie overweegt het blad uit te breiden met een nieuwe rubriek: 'Opmerkelijke opmerkingen'. Indien u een taalkundige spitsvondigheid naar de hoofdredacteur stuurt, maakt u kans op plaatsing in het blad.

### Documentatiecentrum

Een van de leden komt al enkele jaren in januari naar ons toe met een overdruk voor de kalender (1994) zodat wij deze stroken kunnen plakken op de kalender 1994. Dus hebben we elk jaar een bijgewerkt calendarium. Wij vinden dat erg aardig, alleen.... wij weten niet hoe dit attente lid heet. Wilt U dat de volgende keer even laten weten? U weet, wij houden van persoonlijke benadering.

Wie is er in de gelegenheid een aantal pagina's van het Frans-talige boek (fotoboek met tekst) te vertalen in het Nederlands. Als u meedoet, sturen wij u kopieën van de tekst ter vertaling.

Wij hopen bij de jaarvergadering de nieuwste Meccano folders bij ons te hebben.

Wij ontvingen antwoorden op de vragen betreffende de doosinhoud Armyki van de heren J. Molenaar, Haarlem en E. de Bülle, België. Hartelijk dank voor de genomen moeite.

**Proep:** is bij iemand het Franse foto-boek blijven liggen?

Ans en Gerard Anink

## Fischertechnik Nederland

### Eerste lustrumtentoonstelling groot succes

Bert Loerakker,  
Zoetermeer

Op zaterdag 9 november 1996 hield de Fischertechnikclub een open dag ter gelegenheid van haar vijfjarig bestaan. Op deze mooie najaarsdag stonden de deuren van het sfeervolle parochiehuis 'De Overkant' te Schoonhoven voor iedereen open, lid of geen lid. Dit eerste lustrum, met als thema kermisattracties, werd gevierd met champagne. Het viel ons op dat de elektronische schakelingen en besturingssystemen ook voor Meccano-modellen op ruime schaal toegepast kunnen worden.

De Fischertechnikclub Nederland is een vereniging van techniekmodelbouwers. 'De vereniging heeft ten doel het bevorderen van de samenwerking en de informatiestroom tussen de liefhebbers van Fischertechnik'. Het is een constructie- en bouwsysteem waarmee op schaal echt functionerende modellen gebouwd kunnen worden. Bij Fischertechnik zijn twee stromingen te onderscheiden: bouwers van statische modellen en bouwers van animatiemodellen. Bij deze laatste categorie staat besturingstechniek centraal. Favoriete bouwwerken zijn computer-gestuurde hijskranen en allerlei robot-achtige machines. Denk hierbij aan: de Toren van Hanoi, echt werkende fabriekscomplexen, flessenfabrieken, schoonmaakinstallaties, houtzaagfabrieken, lopende banden, radiografisch-bestuurbare vrachtauto's enzovoort.

De grondstof van Fischertechnik is in hoofdzaak polyamide, een soort nylon. Maar Fischertechnik beschikt ook over

assen van roestvast staal (dit is staal dat niet vastroest). Het gehele systeem is gebaseerd op een unieke schuifconstructie, waarbij nokjes in een ronde, halfopen gleuf geschoven worden. Voor de aandrijving van de modellen worden motoren van 9 tot 24 Volt gebruikt. Bovendien is er een ruime sortering aangepaste 'flip-flop' elektronica: mini-schakelaars, sensoren voor licht, temperatuur, infra-rood, vocht en dergelijke. Maar ook: interfaces, hydraulica, mechanica, voertuigtechnieken enzovoort.

De leiding van de vereniging is al even professioneel van opzet als het systeem zelf. De voorzitter, de heer D. Peekstok, wordt bijgestaan door een secretaris, penningmeester, redacteur, drie werkgroepen en zes regio-coördinatoren (waarvan twee vacant).

Het zijn de werkgroepen: Computing, Onderwijs en Manifestatie. De Fischertechnikclub heeft educatie hoog in het vaandel staan. Door zorg van een aan-

tal leden is een cursus elementaire besturingstechniek opgezet. Er zijn drie cursusdelen: Basic en Model Lasrobot, met als cursusleider Stef Dijkstra; Lucky Logic, met cursusleider onze eigen Kees Nobel; PLC (Programmable Logic Controller) met leraar Herman Ettema. Weet u het nog? YES, NOT AND, NAND OR, NOR enz.

Alleen al het mogen aanschouwen van deze wonderlijke creaties was voor mij een zeldzaam genoegen. Echter het beschrijven van deze pluriforme modellen met hun geruisarme tandwieloverbrengingen en hun complexe besturingssystemen laat ik graag over aan deskundigen op dit gebied. En die waren er. Behalve de voorzitter, was er een aparte jury, bestaande uit de heren G. Overbeek en M. Stein. Om 15.30 uur hebben drie deelnemers een prijs in ontvangst genomen.

Als dank voor de uitnodiging heeft onze voorzitter, Gerard Anink, namens het Meccano Gilde Nederland een toespraak gehouden en daarbij de leden van het bestuur en de redactie een lustrumcadeau aangeboden.

PS: De volgende open dag van Ft is 19-04-1997 in de machinefabriek Stork Alpha Engineering. Lagedijk 24 Helmond. Alle MGN-leden zijn welkom. Informatie over Ft tijdelijk (tijdens de bijeenkomsten in Heemstede en Ede) bij de hoofdredacteur.

## Dossier Torenkraan

Gert Faken,  
Haarlem

Het betreft hier een kraan in aanbouw van onze Belgische vriend Geert Vanhove uit Schoten bij Antwerpen. Dit manshoge model stond op de bijeenkomst in Ede van 19 oktober jongstleden opgesteld in de hal, op de route (via de voorzitter) naar de frisdranken en andere verversingen. Het model kan dus nauwelijks iemand ontgaan zijn.

### Het prototype

Volgens de bouwer van het model werd het prototype aan het eind van de jaren zestig ontwikkeld door de firma S.G.M.E. te Herentals (B). De kraan was in vier varianten leverbaar, te weten: in beton verankerbaar; met nee te leveren stabilisatieframe; als rijdende kraan en als klimkraan. Laatstgenoemd type werd veelal gebruikt bij het oprichten van hoge appartementsgebouwen.

Naar het schijnt, bestaat er nog slechts één exemplaar (van het rijdende type), dat in gebruik is voor het laden en lossen van voertuigen op de werf van een grote aannemer. Nog maar dertig jaar geleden liet de kennelijk trotse fabrikant zich in zijn manual ongeveer als volgt uit:

*"De S.G.M.E. heeft een nieuw type van torenkranen ontworpen volgens een revolutionaire vormgeving, hetwelk een doorbraak betekent vergeleken met de conventionele oplossingen."*

*"Welaan, 't is te zeggen dat wij hier dus evident te maken hebben met een industrieel monument", merkte mijn zagsman nog op met enige emotie in zijn stem. En begrijpelijk, want waar*

blijft de tijd en wat blijft er over van onze mooie ouwe techniek...

Het zal na het voorgaande niemand verbazen dat men indertijd op deze vinding patent aanvroeg. Als kenmerken van de kraan werden toen onder andere genoemd:

- de vluchtverandering wordt verkregen doordat de giek zélf in zijn lengterichting kan worden verplaatst;
- tegelijkertijd wordt de onbalans die hierdoor ontstaat, gecompenseerd met behulp van een eveneens mobiel contragewicht;
- de heflier kan zodoende in de rijdende giek geplaatst worden, waardoor met slechts een enkele hijsdraad kan worden gewerkt (de voeding lijkt mij zo echter ietwat lastig te realiseren, GF);
- doordat de giek over een relatief grote lengte wordt ondersteund is er minder sprake van doorbuiging bij belasting;
- bij het zwenken heeft men vrijwel geen last van hindernissen;
- de weersgevoeligheid is bij het type verankerde- en klimkraan zodanig, dat ook bij krachtige wind doorgevoerd kan worden.

Het remmen van de drie hoofdbewegingen (zwenken, giek- en kraanrijden) is gebaseerd op het wervelstroom- of Foucault-principe (zie MN 14.3).

### Het dilemma

Ook Geert Vanhove werd bij zijn taak geconfronteerd met het aloude dilemma van de Meccanoman. Een nauwkeurig schaalmodel in Meccano is een utopie. Het best haalbare (maar vaak niet minder fraai!) is dan het bouwen van een principemodel, waarmee de werking van het origineel gedemon-

streerd kan worden: Meccano in its own right!

### Het model

Geert bouwt de kraan ongeveer (concessie) op schaal 1 : 12, hetgeen een vrij fors model oplevert, als we bedenken dat de maximale vlucht van het grote voorbeeld 36 m bedraagt (= de afstand van hart mast tot hijsdraad). De mast bestaat in werkelijkheid uit modulen van 1,5 x 1,5 m in doorsnee en past daarmee, bij gebruik als klimkraan, in de uitsparing voor de toekomstige liftkoker. De lengte van een mast-module is 4 m, die van een giek-module 6 m. Aangezien het origineel is opgebouwd uit gelaste stalen pijpen, dient zich hier wederom een concessie aan, want Meccano is geen Cruson. En om andere bouwdelen, zoals het mobiele contragewicht, enigszins binnen de schaal te houden, werd ook ruimschoots van Temsi gebruik gemaakt (3de concessie).

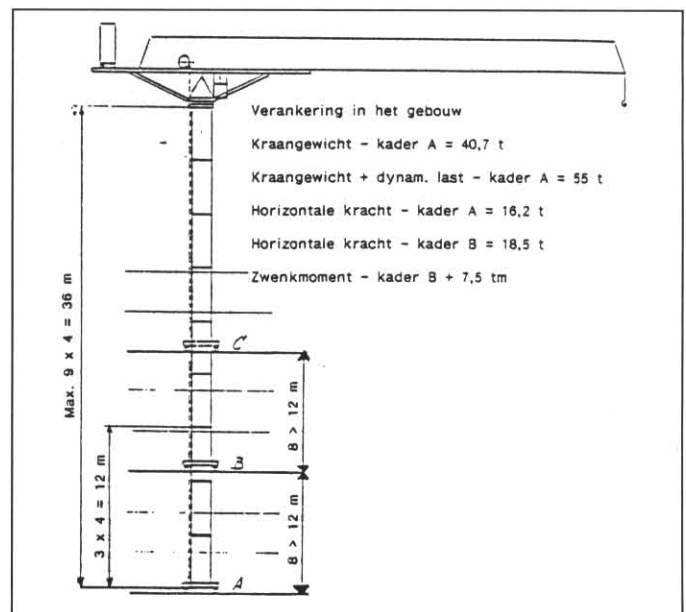
### De conclusie

Geert Vanhove heeft twee oogmerken, namelijk het nabouwen van een vroeger in België gerenommeerd kraantype en het levendig houden van de herinnering eraan. Hij doet dit met een bewonderenswaardige poging om het origineel te 'vertalen' in Meccano. Het model is nog lang niet gereed; wellicht komt er op dit verhaal dus nog een vervolg.

Fraaie voorbeelden van het begrip 'principemodel' zijn te vinden in het Maritiem Museum in Rotterdam. In de (niet meer originele) machinekamer van het ramtorenschip 'Buffel' is een collectie modellen van negentiende-eeuwse stoommachines te bezichtigen, toentertijd gebruikt bij de opleiding van machinisten van de Koninklijke Marine.



Het Meccano model in Ede.



## Bijeenkomst in België

Bert Loerakker,  
Zoetermeer

14 september 1996: Mechelen

In het Speelgoedmuseum van Mechelen is in september de derde buitenlandse bijeenkomst van de zomer 1996 gehouden. Het museum in deze prachtige stad staat vlakbij de spoorbaan. We konden vanuit de mooie bovenzaal de trein bijna aanraken. Bij het binnenkomen werd mijn aandacht direct getrokken door een draaimolen. Een draaimolen in het licht van echte Meccano-schijnwerpers. De bijeenkomst slechts duurde drie uur en was eigenlijk te kort om grote modellen op te bouwen en weer af te breken. Een ticket voor Bfr 150 per persoon geeft recht op twee keer toegang, en een overheerlijk 'filterke' kost Bfr 50. Het was voor mij spijtig genoeg niet mogelijk me echt in alle circa vijftientig grote en tal van kleinere modellen te verdiepen maar ik heb wel een selectie voor u. Laat ik beginnen met iemand die diepe indruk op mij gemaakt heeft.

### Block-setting Crane

De heer *André Everaert* uit Gent - die door omstandigheden geen lid meer is van het Meccano Gilde - triomfeerde met de opbouw van zijn 'Giant Block-setting Crane', die volledig opgebouwd een lengte heeft van 1,65 m. Velen hebben een poging gedaan dit model aan de hand van het voorbeeld uit het boek na te bouwen. Een voorbeeld dat naar verluidt veel fouten bevat. De inventiviteit van de bouwer is dan in hoge mate bepalend voor het succes van de poging. Voor zover mij bekend, is de heer Everaert de eerste met een succesvolle poging.

### Techniek

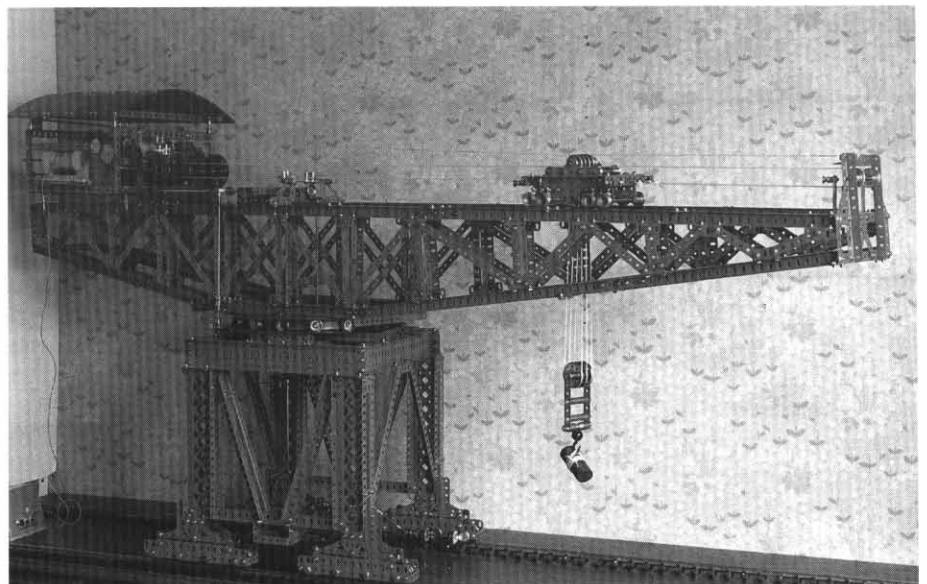
Na het verwijderen van de afneembare kap wordt het zeer soepel lopende binnenwerk zichtbaar. Een binnenwerk dat door de gebrekkige beschrijving grotendeels naar eigen inzicht is ontworpen. Van hieruit worden alle functies geregeld; vooruit- en achteruitrijden, zwenken, de bewegingen van de loopkat en het hijsen en laten zakken van de last. Deze bewegingen kunnen naar keuze, met drie verschillende snelheden uitgevoerd worden. De machine wordt met acht hendels bediend. Deze hendels zijn, heel knap, allemaal naar een centrale plaats aan de achterzijde gebracht. Opvallend zijn de 38t tandwielen met schroefvertanding uit Argentinië. Alle vitale delen van het drijfwerk zijn voorzien van een slipkoppeling. Dit als beveiliging tegen bedieningsfouten en krachten van buitenaf; bijvoorbeeld als iemand tegen de arm aan loopt. Om invloed te kunnen uitoefenen op de aard en materiaalkeuze van de onderdelen is een belangrijk deel hiervan door deze voormalige uurwerkbouwer zelf vervaardigd. Zo heeft hij voor de assen uitsluitend wolfram gebruikt en voor de lagers koper. Een saillant detail hierbij is dat sommige assen voorzien zijn van een vooroorlogs oliepotje.

Heel bijzonder is het systeem van kabelgeleiding. Deze bestaat uit een 95t tandwiel dat loos kan draaien om een gefixeerde as en aangedreven wordt door een worm. Vlak boven het 95t tandwiel is op diezelfde as een 19t rondsel gemonteerd. Verder naar de omtrek zijn nog twee 19t rondsels gemonteerd. Op het buitenste rondsel zijn, vrijwel tegen elkaar, twee kleine riemschijven gemonteerd, waar doorheen de kabel loopt. Als de worm aangedreven wordt gaat het 95t tandwiel draaien maar het 19t rondsel op de centrale blijft stilstaan. De twee verder naar de omtrek gemonteerde rondsels wentelen zich om het eerste af en de twee kleine riemschijven kunnen wél een cirkelvormige beweging maken, maar een tangentele beweging wordt niet toegestaan. Dus de kabel kan er door. Wat spijtig dat zo'n man geen lid meer is van het Meccano Gilde Nederland. Mocht de heer Everaert besluiten het Meccano Gilde Nederland te verrijken met zijn lidmaatschap, dan is hij meer dan welkom. Het oude lidmaatschapsnummer is nog vacant.

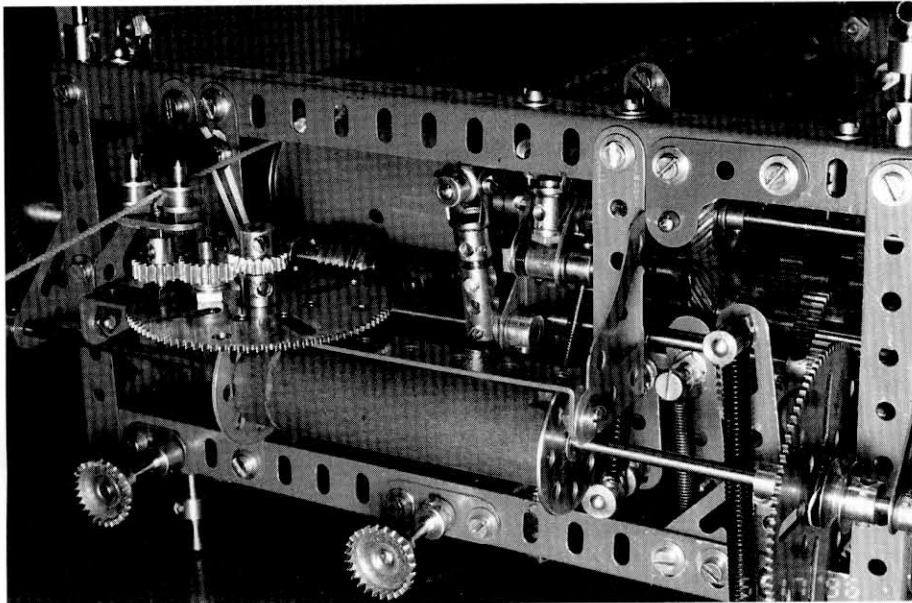
De heer *E. Beek* uit Antwerpen stelde de bezoekers in staat het anti-stress spelletje met hem te spelen. Een spelletje voor de kinderen uit de jaren vijftig. Langdurig contact met de bouwer toonde aan dat het werkt; de heer Beek is inderdaad stress-bestendig. Het model bestaat uit twee touwtrekkers die zowel naar links als naar rechts bewogen kunnen worden. Aan weerszijden van het langwerpige model is een slinger aangebracht. Twee spelers kunnen tegenover elkaar plaatsnemen en met hun rechterhand een slinger in voorwaartse richting draaien. Zij draaien dan uiteindelijk aan de twee halve-uitgaande assen van een differentieel. Als beide spelers met gelijke snelheid draaien staat het differentieelhuis stil. De touwtrekkers, die aan het differentieelhuis verbonden zijn, staan dan ook stil. De speler die het snelst draait trekt de touwtrekkers naar zich toe. In het midden van het speelveld, op de plaats van de streep, is een aanslag. De touwtrekker die daar tegenaan komt, valt voorover en het spel is uit.

De heer Beek heeft voor dit model behalve Meccano ook Temsi en de Argentijnse H-koppeling gebruikt. Dit equivalent is korter dan de Meccano-koppeling omdat de groef ontbreekt. Verder zijn voor de aandrijving assen van 60 cm gebruikt en een tandwielcombinatie 15/38. Zie ook tandwielcombinaties van H.M. Kroon M.N. 14.4.

Bovendien toonde de heer Beek een Jaguar S-type. Het chassis voor model nr. 5: eerste poging. Het was, zoals het woord 'chassis' al zegt, het complete rijdbare onderstel. "Een dankbaar model en leuk om te maken. Maar ook een echte puzzel." De speciale koppeling, tegen de drie-versnellingsbak uit



De Giant Block-setting Crane van André Everaert.



De kabelgeleider van de Giant Block-setting Crane.

1953/1954, bestaat uit drie schijven, waarvan er één over de doorlopende as naar voren bewogen kan worden. Het bijzondere is: dat bij het ontkoppelen géén axiale kracht in de aandrijflijn optreedt. "Deze koppeling is beter dan een echte", aldus de bouwer. De auto heeft rondom onafhankelijke wielophanging. De voorwielen zijn voorzien van bladveren uit een oude veermotor. Ook het Ackermann-principe ontbreekt niet. De achterwielophanging is zodanig geconstrueerd dat bij indrukken van de schroefveren geen rotatievlakverandering van de wielen optreedt. Het hele binnenwerk van het 'home made differentieel' is binnen een kroonwiel van 50 tanden gebouwd. De auto kan ook met precies de juiste snelheid vooruit en achteruit rijden. "Ik heb het model helemaal zelf bedacht, en door gebruik te maken van veel Meccano uit Frankrijk, materiaal uit Argentinië en van Märklin is hij nu beter dan Meccano". (bij wijze van spreken Red). Veel van de hierboven vermelde gegevens zijn ontleend aan de informatiekaart die bij de modellen aanwezig was.

De heer *Moerman* toonde het gecompliceerde en attractieve spel 'Ball Lift Game'. Een spel waarbij een bal door vier verticaal draaiende schijven - in totaal - vier niveaus hoger gebracht kan worden. Als tijdens de poging een fout gemaakt wordt, gaat de bal weer terug naar het laagste niveau. Een uitgebreide modelbeschrijving in dit blad lijkt mij alleszins de moeite waard.

#### Maurice en Tony Rednall

De hoge graad van perfectie die de broers *Maurice* en *Tony Rednall* hebben bereikt, is wel zeer bijzonder. Door

hun gezamenlijke inspanning konden zij de volgende modellen en onderdelen tonen: een met grote precisie werkende harmonograaf; de inmiddels befaamde Tracked Excavator met diesel-sound; een lange as met tandwielen opklimmend met één tand; een tableau met tandwielen, wormen, tandsectoren en een koppeling voor assen die ten opzichte van elkaar iets in radiale richting verschoven zijn, (Oldham koppeling). Maurice vervaardigt naar eigen inzicht een grote verscheidenheid aan onderdelen en Tony bouwt er de mooiste modellen van. Ook hier hebben we een selectie voor u gemaakt.

Talrijke zelf vervaardigde onderdelen zijn (en worden) verwerkt in de nog in aanbouw zijnde graafmachine van de volgende generatie. Deze graafmachine wordt uitgerust met een zeer krachtige hydraulische simulator. Dit is een mechaniek met een schroefdraadstang welke in- en uitgeschoven kan worden met behulp van een tandwiel, voorzien van inwendige schroefdraad. Ik heb persoonlijk mogen ervaren met hoeveel kracht dit gepaard gaat.

Zeer bijzonder is het tableau dat de meest uiteenlopende tandwieloverbrengingen bevat welke allemaal perfect in elkaar grijpen. Het is een aanvulling op het Meccano-assortiment. Tandwielen met: 45, 57 en 95 tanden waren in constante aangrijping met een 171t tandwiel. Ook tandwielen met 66 en 76 tanden pasten uitstekend in het systeem. Twee kroonwielen, met respectievelijk 60 en 66 tanden, zijn zelfs voorzien van een op intelligente wijze aangebracht gatenpatroon; door weglaten van gaten. Indien in een (tand)wiel acht gaten aangebracht zijn, kunnen naafbuswiel (nr. 24) en

wielschijf (nr. 24a), beide met acht gaten, wél op dit tandwiel gemonteerd worden, maar naafbuswiel (nr. 24b) en wielschijf (nr. 24c), beide met zes gaten, niet. Omgekeerd geldt dit met zes gaten ook. Bij keuze voor de één wordt de ander uitgesloten. Meccano heeft gekozen voor acht gaten. Door het op intelligente wijze weglaten van gaten voor de één, bleef er voldoende vlees over voor gaten voor de ander. Op deze wijze kunnen alle wielen met twee, drie, vier of zes gaten op de tandwielen met dit gatenpatroon gemonteerd worden. Ook werden zelf vervaardigde 38t tandwielen met schroefvertanding getoond waarvan de hoek van de tanden dezelfde is als de hoek van de gangen van een worm. Ook de wormen waren in de collectie aanwezig. Wormen met diameters van respectievelijk  $\frac{1}{2}$ ",  $\frac{3}{4}$ " en 1". Het zijn zowel linkse als rechtse tweegangige wormen.

De mogelijkheid een van Meccano-onderdelen vervaardigde YA-328 te bouwen is hiermee dichterbij gekomen. Deze zogenaamde 'Dikke Daf', een militair voertuig van net na de oorlog, met zes draag- en drijfwielen en twee steunwielen was uitgerust met zes wormen; drie links- en drie rechts-gangige. Alle vijf-gangig vanwege de bijna-onomkeerbaarheid van één ééngangige worm, laat staan zes ééngangige wormen.

*Harrie Meeusen* was er met z'n zoon *Dick*. (vijf jaar) en zijn neef *Peter Hülkenberg* (vijftien jaar); allen uit Zevenaar. Laat ik beginnen met de jongste. *Dick* had in één dag een auto geconstrueerd uit doos zes. Zonder voorbeeldenboek; alles zelf bedacht. Het fantasiemodel is ook alweer uit elkaar; pappa had de flensplaat nodig voor de zwanenhals van zijn oplegger. Gelukkig voor *Dick* en voor ons is er een foto van de auto gemaakt.

#### Techniek

Tussen de vier super-singels is een blauwe flensplaat gemonteerd met de opening naar boven; voor een grotere laadcapaciteit. Rechts op de foto ziet u de ronding van de voorruit, de radiator en de pedalen. Links op de foto treft u aan: het dak met de achterruit en de trekhaak, die tevens dienst doet als bumper. Door de korte achteroverbouw is het voertuig bijzonder geschikt voor het achteruitrijden met een aanhangwagen. Bovendien blijft op deze manier de asdruk beperkt. Knap gedaan *Dick*.

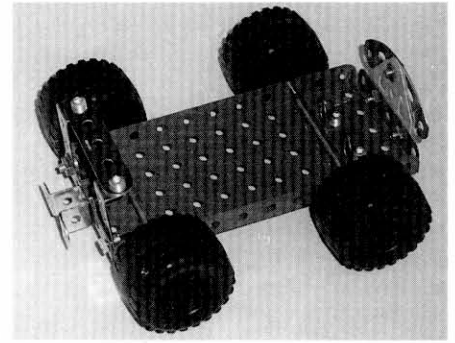
*Peter* demonstreerde een trekker met oplegger, compleet met stuurinrichting, uit doos negen; Liverpool, jaren

zeventig. De laadbak is voorzien van een kipmechanisme en een klep aan de achterzijde. Bij het kippen gaat de klep spontaan open en dicht. Tevens demonstreerde Peter een hijskraan met loopkat.

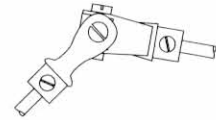
Harrie toonde een shovel (wiellaadschop) uit doos vier en een dieplader uit de nieuwe (Franse) doos zes. Tevens had hij uit drie kleinere doosjes (à f 14,95) een takelauto, een vliegtuig en nóg een shovel gebouwd. De bak van de eerste shovel kan op motorkracht omhoog en omlaag bewogen worden. Vrijwel alle modellen van de delegatie uit Zevenaar waren uitgerust met een motor op batterijen. Het liep allemaal als een zonnetje. "Kunststof tandwiel lopen beter dan metalen tandwiel

len vooral worm/wormwiel", aldus Harrie. "Ook de volgorde van bouwen is belangrijk. De nieuwe voorbeeldenboeken zijn goed, maar de oude kloppen niet altijd."

Evenementen coördinator *Sjaak van de Ruit* toonde een in aanbouw zijnde hijskraan. De hijskranen die Sjaak bouwt zijn zo groot en zo zwaar dat hij zich daarbij geen constructiefouten kan veroorloven. Veel functies worden elektronisch gestuurd. "Gisteren heb ik de laatste printplaat nog zitten solderen". Wij zijn onze zuiderburen erkentelijk voor de gastvrijheid in hun mooie land. Een compliment aan de organisator, de heer Mariën, die het geheel ook nu weer in goede banen heeft geleid, mag hier zeker niet ontbreken.



De vrachtauto van de vijfjarige Dick Meeusen uit Zevenaar.



## Regionaal Nieuws

### Groningen

De leden van de noordelijke regio zijn zo actief geweest dat zij zelfs de regionale krant gehaald hebben. Op 25 oktober jl. ontvingen wij van de heer J.W. Bordewijk, Secretaris Noord, een brief met een krantenartikel. Wij hebben de onverkorte kern van de brief en een uittreksel uit het krantenartikel hieronder voor u afgedrukt.

Op 12 oktober stonden wij met een aantal werkstukken op de hobbybeurs

'Kunst als hobby', georganiseerd door de culturele raad te Grijpskerk. Zowel van de kant van de deelnemers als van het publiek was er in 'De Tapperij' de gehele dag veel belangstelling.

Een week later, op 18 en 19 oktober, waren wij namens de Culturele Raad van de gemeente Bedum aanwezig op de hobby- en activiteitenmarkt bij het 100-jarig bestaan van de Floriade te Bedum.

De model-spoorbaan van de heer Sloots, met een lengte van 10 meter, was een van de blikvangers. Er waren kermismodellen van de heren Borde-

wijk, Mulder en Dagelet. Al met al twee geslaagde dagen.

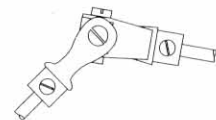
### 'Liefde voor Meccano is liefde voor het leven.'

Met deze welluidende woorden begint het artikel in het Nieuwsblad van het Noorden. In deze krant is een openhartig artikel, inclusief foto, opgenomen over de Asbran-groep.

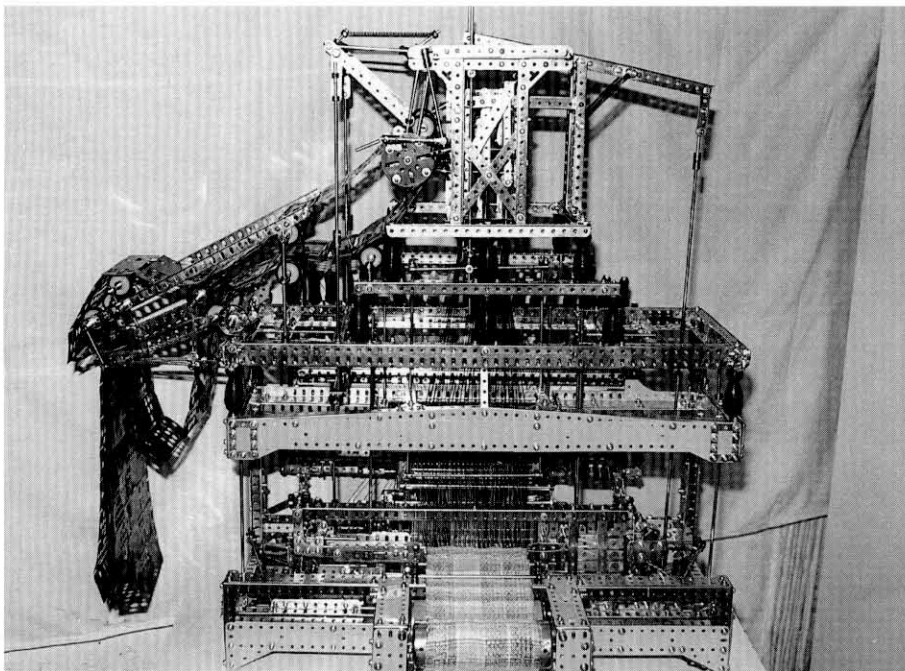
Deze groep bestaat uit de heren:

A.J. Dagelet, J. Bordewijk, H. Sloots, J. Kroon, D. Mulder en H. Piersma. Centraal in het artikel staan de drempelverlagende activiteiten die door deze groep aan de dag gelegd worden. Genoemd zijn onder andere: de bijeenkomsten elke donderdagavond in de zaak in Groningen en de activiteiten op scholen. Maar ook de Stoomdagen in Leek en in Winschoten staan elk jaar weer op het programma. Tenslotte gaat de auteur van het artikel in op de geschiedenis van Meccano. De foto geeft een goede indruk van de wijze waarop zijn met Meccano bezig zijn. Het volledige krantenartikel zal een jaar lang meereizen met het documentatiecentrum.

Bert Loerakker



## 'Jaquard' weefgetouw van Meccano



De heer André Schaeffer uit Frankrijk zond ons een foto van een door hem gebouwd weefgetouw. De machine werkt volgens het principe van Jacquard, met ponskaarten. Het ingeposte programma bestuurt honderd kettingdraden en drie schietspoelen. In de brief was een stukje weefsel in drie kleuren ingesloten.

## Meccano Nieuws 15.2

Het volgende nummer van het Meccano Nieuws zal ongeveer medio juni 1997 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 mei 1997.



## Soesterberg 1996

### Nationale Modelbouw Manifestatie in het Militaire Luchtvaart Museum (20 t/m 27 oktober 1996)

Deze veelzijdige modelbouw-expositie, die voor een groot deel werd 'getrokken' door de bouwwerken van leden van het MGN, trok vorig jaar, in de herfstvakantie van de regio Utrecht, een ongekend groot aantal bezoekers: namelijk ca. 13.500. Dat was veel meer, dan waarop de museumdirectie had gerekend, en het groeide, wat de eerste zondag betrof de museum-organisatie volledig boven het hoofd; er kwamen namelijk ca. 5.000 bezoekers.

Maar wij, de zes enthousiaste en door-gewinterde exposanten van het MGN, vonden die belangstelling - vooral op onze Meccano-modellen gericht - zeer strelend en genoten van het enthousiasme van het publiek. Zowel oud als jong hebben met stomme verbazing gekeken naar wat er niet allemaal van 'stripjes en plaatjes' etc. geconstrueerd

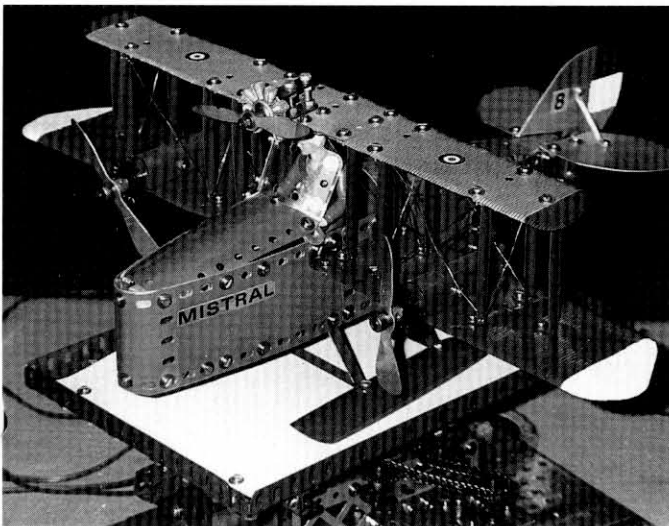
kan worden. Steeds hoorde je: "Wij hebben het vroeger ook gehad, waar is het gebleven?" De grote verscheidenheid aan modellen, was voor het publiek een waar genot om naar te kijken. En omdat de toegang gratis was, kwamen er hele gezinnen de hallen binnen - vaak kwamen ze ook nog eens op een andere dag terug - om onze werkstukken te bewonderen.

*Henk Glebbeek* met zijn grote collectie modellen - met recht voor jong en oud - haalt altijd met foto's, moeiteloos de pers. *Han Schouwenaar* demonstreerde op twee zondagen continu zijn twee grote hijskranen. Het publiek 'hing daarbij aan de lippen.' Dat kan ook met recht gezegd worden van *Jan Westraten*, die een grote verscheidenheid aan modellen toonde, én uitlegde. *Jan Ringnalda* - onvermoeibare helper

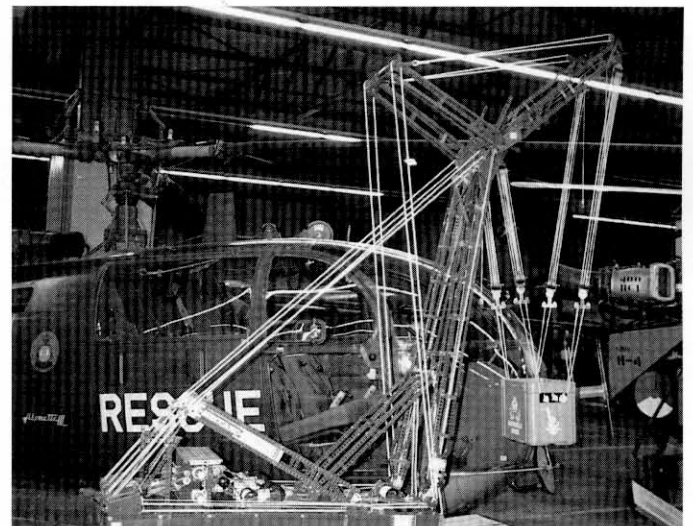
bij de twee dagen durende opbouw en de één dag durende afbraak - toonde zijn grote Märklin modellen. *Hans van de Berg* kwam ons het laatste weekend versterken en demonstreerde doorlopend zijn fraaie werkstukken.

Ondergetekende - als organisator van deze expositie - heeft, als alles na twee dagen werken is opgesteld, het gemakkelijker. Mijn werkstukken - enige tientallen - werken allemaal automatisch. En het is alleen de constante aandacht die ervoor moet zorgen dat alles feilloos blijft functioneren en het publiek er in zijn enthousiasme niet aankomt, wat vooral slaat op de vier modellen van voertuigen, waarbij de mannen slechts met veel beheersing van de versnellingsbakken e.d. kunnen afblijven. *Co Stevens* hielp drie dagen mee bij het opbouwen en afbreken. *Co* heeft toegezegd volgend jaar zijn grote containerkraan te demonstreren. Geweldig! Wij, als exposerende leden, kijken terug op een werkelijk fantastische expositie en zien al met verlangen uit naar oktober 1997.

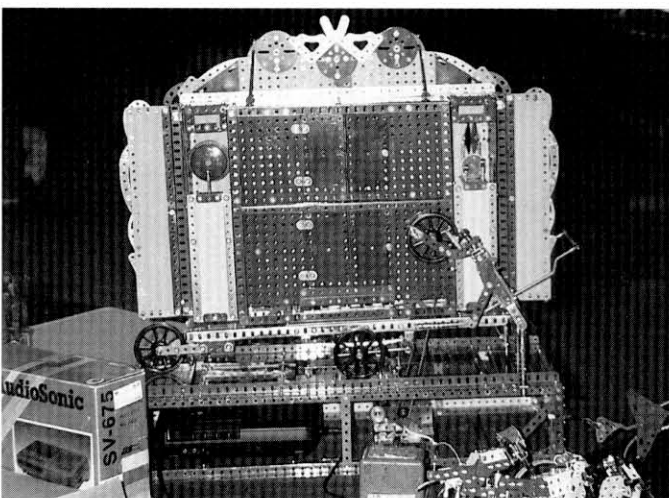
Met heel veel dank aan alle medewerkers van *Ab Ritsema*.



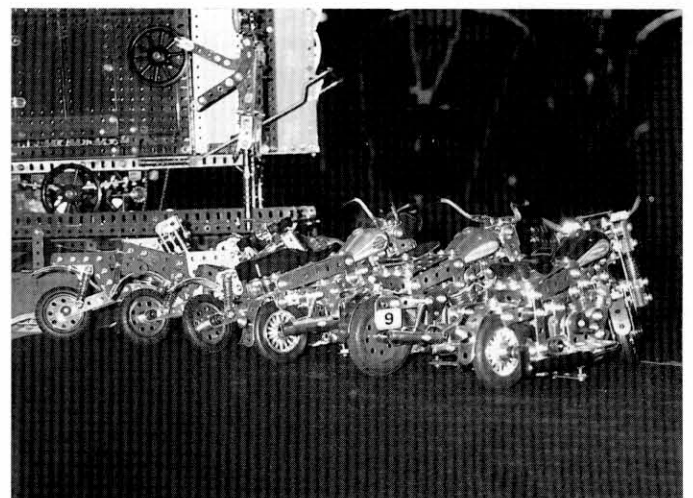
Merkwaardig vlieggeval met drie linkervleugels.



Een Taklift aan het 'hijzen'.



Ook de orgeldraaier beleefde drukke dagen.



De motorfietsenstalling.

# Automatische drie-versnellingsbak

## Stelsel Antonov in Meccano

*Hans van den Berg,  
Voorschoten*

Het systeem Antonov is reeds beschreven in Meccano Nieuws 12.4. In het principeschema zijn twee mogelijkheden getekend. In de bovenste helft bestaat het eerste planeetstelsel uit een zonniewiel met dertig tanden (Märklin), met daar omheen planeetwielen met elf tanden. Op dezelfde assen van deze 11-tands rondsels zijn 15-tands rondsels aangebracht die aangrijpen in de binnenvranging van de 57/95-tands getande ring.

In de onderste helft van het schema heeft het zonniewiel 25 tanden; de planeetwielen zijn een combinatie van 13-tands en 19-tands rondsels. Verder zijn de beide uitvoeringen identiek.

Voor de bovenste uitvoering gelden de volgende overbrengingsverhoudingen: I = 1 : 4; II = 1 : 1,78; III = 1 : 1.

Het enige verschil van de onderste uitvoering is dat II = 1 : 1,48.

### Hoe werkt het?

Op de ingaande as (zie schema) zijn twee dingen bevestigd: de linker centrifugaal-krachtopwekker en het zonniewiel van het tweede planeetstelsel. Bij laag toerental zijn de beide koppelingen open, zodat alleen het tweede planeetwielstelsel is tussengeschaakt: overbrengingsverhouding 1 : 4. Bij een verhoogd toerental drukt de linker centrifugaal-krachtopwekker, door middel van de linker axiaal-krachtopwekker, koppeling 1 dicht: nu wordt ook het eerste planeetwielstelsel aangedreven. De planeetwielen van dit stelsel zijn bevestigd aan de ring van het tweede stelsel. Het tweede stelsel wordt nu dus aangedreven op zowel het zonniewiel als op de ring: overbrengingsverhouding 1 : 1,78 c.q. 1 : 1,84. Wordt het over te brengen vermogen nu te groot, dan trekt de axiaal-krachtopwekker koppeling 1 weer open en schakelt de bak terug naar I.

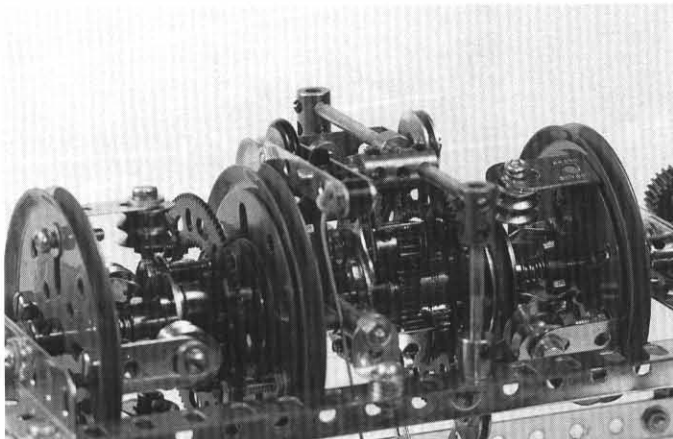
De planeetwielen van stelsel twee drijven door middel van de rechter axiaal-

krachtopwekker de uitgaande as aan. Hierop is een tweede centrifugaal-krachtopwekker aangebracht. Tussen de planeetwielen en de ring van het tweede stelsel is koppeling 2 aangebracht. Bij een voldoende hoog toerental van de uitgaande as drukt de rechter centrifugaal-krachtopwekker, door middel van de axiaal-krachtopwekker, koppeling 2 dicht. Daarmee is een kortsluiting in stelsel twee aangebracht waardoor alle tandwieloverbrengingen geblokkeerd zijn. Door de ringen van de beide planeetwielstelsels als free-wheel uit te voeren, kunnen deze stelsels meedraaien: overbrengingsverhouding 1 : 1. Wordt de over te brengen kracht op de uitgaande as te groot, dan trekt de axiaal-krachtopwekker in deze as koppeling 2 weer open.

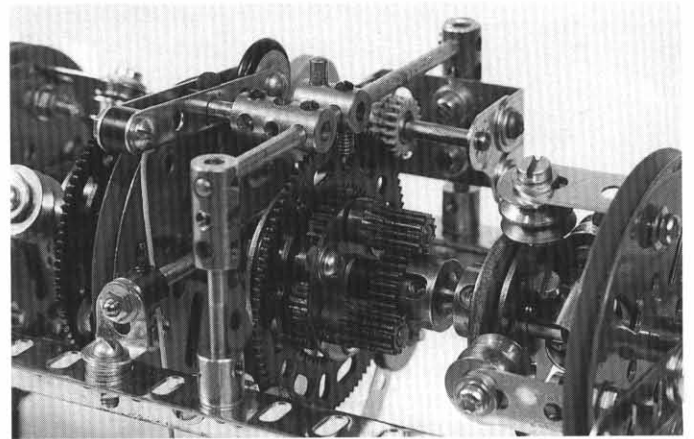
### De uitvoering

In dit model is de axiaal-krachtopwekker hetzelfde gebleven, namelijk twee stompe hoeksteunen die twee navens verbinden die door een veer op afstand gehouden worden.

De opwekker van de centrifugaalkracht is nieuw ontworpen en veel krachtiger



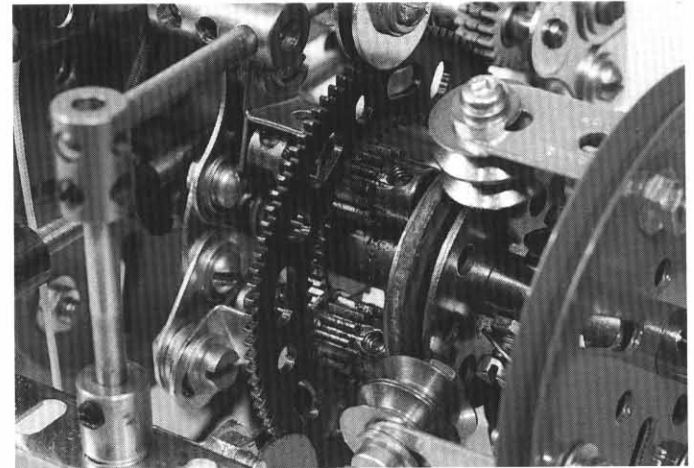
Aanzicht. Van rechts naar links: centrifugaal-krachtopwekker, axiaal-krachtopwekker, koppeling 1 en het planeetwielstelsel van de eerste trap. Links de tweede trap met koppeling 2, het planeetwielstelsel, axiaal-krachtopwekker en centrifugaal-krachtopwekker.



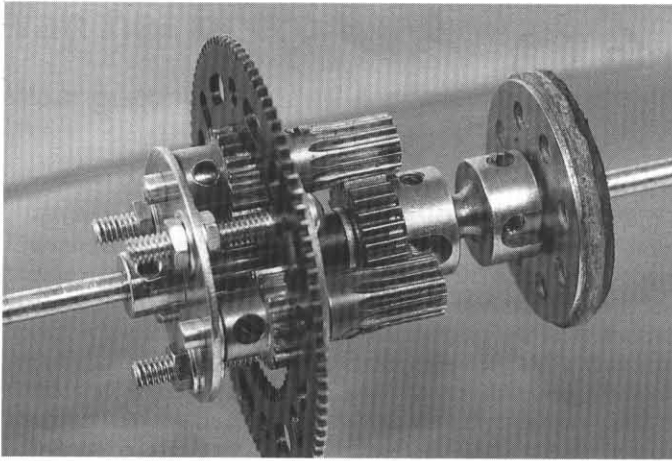
Detail van de eerste trap, uitgevoerd volgens de onderste helft van het schema. Bovenaan de free-wheel constructie voor de eerste trap.



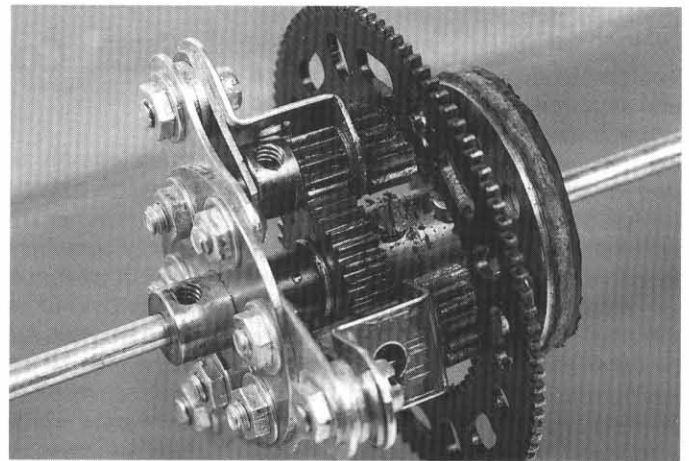
Detail van de tweede trap.



Detail van de eerste trap, uitgevoerd volgens de bovenste helft schema.



Planeetwielstelsel van de eerste trap, volgens de onderste helft van het schema.



Planeetwielstelsel van de eerste trap, volgens de onderste helft van het schema.

geworden. Hoeksteunen nr. 12b zijn met de korte zijde tussen een stelplaat en een riemschijf geklemd. Door alle drie gaat een bout met schacht, aan één zijde al of niet voorzien van een veer en aan de andere zijde nut-locked. Zie de figuur.

In de planeetwielstelsels worden drie planeetwielen gebruikt. Dit is in ieder geval noodzakelijk in het eerste stelsel in verband met zijn vrij draaiende getande ring (zie onder). De planeetwielkooien moeten daarom opgebouwd worden met naafbuswielen met zes gaten.

De constructie van de tweede kooi wijst zichzelf, omdat alle onderdelen in het standaard gatenpatroon passen.

De kooi van het eerste stelsel is lastiger, omdat de 15-tands c.q. 13-tands rondsels moeten uitsteken om over de naafkoppeling (of een stukje 12 mm water-

leidingbuis) tussen zonnewiel en een plaat van koppeling 1 te gaan. In het eerste geval wordt het 6-gats naafbuswiel met drie driehoeksteunen nr. 133a vergroot, zodat 'van buitenaf' de lagering van de planeetwiel-combinaties kan worden gemaakt met behulp van omgekeerde hoeksteunen en al of niet platte steunstukken. Het 11-tands rondsel is gelagerd onder de omgekeerde hoeksteun.

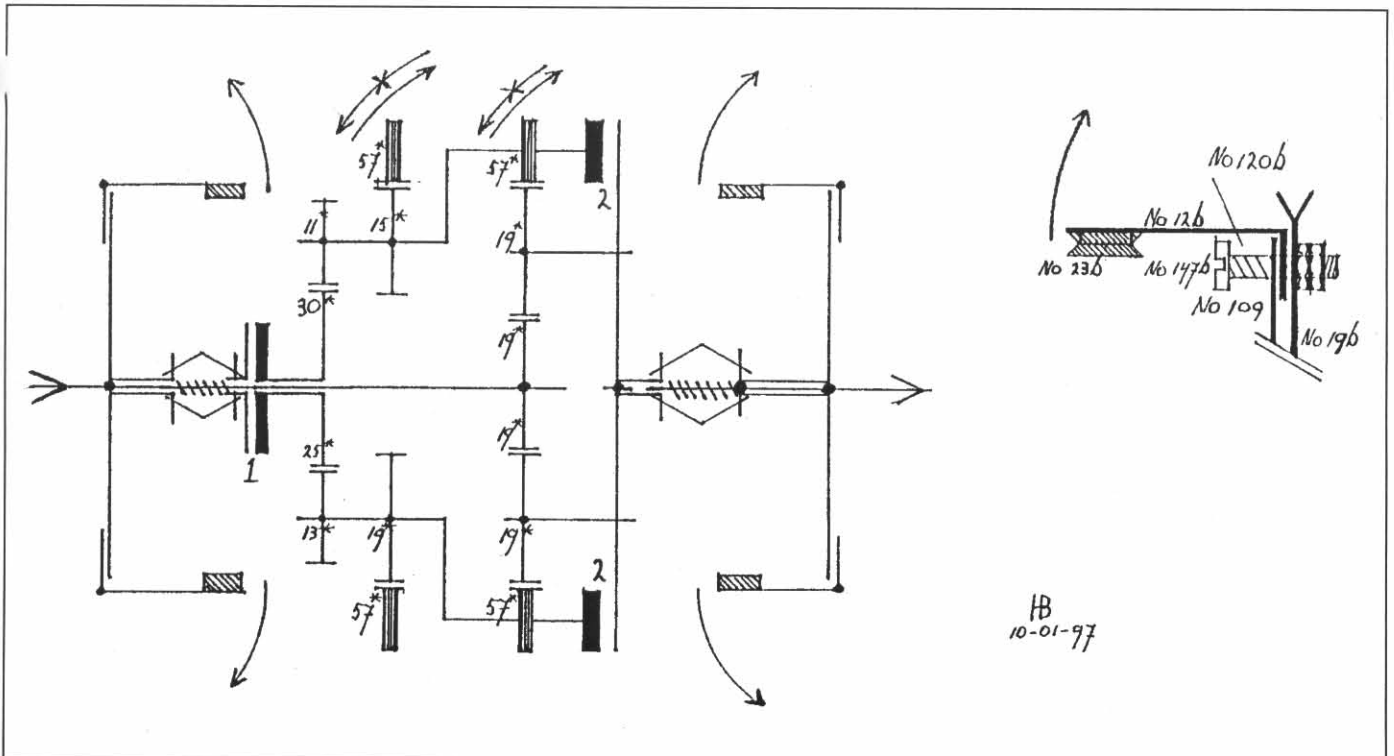
In het tweede geval (onderste helft van het schema) is de kooi opgebouwd uit een 6-gats naafbuswiel en een 6-gats wielschijf, want alle afstanden zijn standaard Meccano.

Het free-wheel van het tweede stelsel is uitgevoerd, zoals beschreven in Meccano Nieuws 12.4, door de getande ring aan de riemschijf te bevestigen. De riemschijf is tevens één van de platen

van koppeling 2. (De andere plaat van deze koppeling is m.b.v. een dikke rubber ring op de kooi van stelsel 2 gelijmd met Bisonkit).

Het free-wheel van het eerste planeetwielstelsel vergt een andere benadering. De getande ring moet zelfstandig vrij kunnen draaien. Op drie plaatsen om de ring zijn met behulp van twee grote onderlegingen, met daartussen twee normale onderlegingen, 'klauwen' gemaakt die de ring los omvatten. Een 19-tands rondsel grijpt aan in de buitenveranding van de ring; op zijn as is tevens een plastic riemschijf gemonteerd. Hiertegen rust zachtjes een poelie met rubber bandje, waardoor op dezelfde wijze weer een free-wheel ontstaat.

Met dank aan Co Stevens voor het beschikbaar stellen van de getande ringen.



## Exacto-nieuws

In eigen land heeft Alberto Richini te maken met een verhoging van de prijzen met ca. 10%. Voor ons komt daar bij een verhoging van de dollarkoers met rond 20%. Hierdoor zijn de prijzen uit 1996 achterhaald en heb ik een nieuwe prijslijst moeten maken. Hierbij is meteen opgenomen dat de orders van u minimaal f 250,- moeten bedragen. De nieuwe prijslijst is bij mij te bestellen door f 1,50 over te maken op mijn girorekening 550540.

Zeer belangwekkend voor u allen is dat, bij een redelijk aantal bestellingen, een semi-nieuw onderdeel nr. 167e geleverd kan worden. Dat zijn grote, perfect vlakke getande schijven, met een diameter van 10,5 inch, voorzien van 210 (gefreesde) tanden waarop passen de 10-tands rondsels 145b of de 20-tands rondsels 168h! Het rollager hiervan is beschreven en te zien in Constructor Quarterly 34 van december 1996. De rollers worden ieder samengesteld uit zeven grote Exacto ringen 38d.

Hierdoor wordt bereikt dat er geen slip optreedt als gevolg van verschil in binnen- en buiten diameter van de cirkel die de rollers moeten afleggen. Voor het goed centreren wordt aan elk van de platen een vlakke ring 145d bevestigd, die een achtste ring 38d per roller kan geleiden. De proefmodellen, die u in Ede kunt zien bij de jaarvergadering, hebben een standaard-diameter van 3/8 inch. Overwogen wordt echter het definitieve model te voorzien van een 4 inch middengat, wat vele constructieve mogelijkheden zou bieden.

Voorts staat vast, dat de rode lak na enige uren draaibelasting, onder een gewicht van 10 kg, daarvan absoluut niet de sporen liet zien. Een bewijs van de perfecte kwaliteit van de huidige gebruikte laksoort. De prijs per stuk is f 120,-, inclusief alle kosten

J.H. Schurink

## Meccano stroken en hun lengten

J. Couwenberg,  
Velp

De heer Hornby stond even stil bij de keuze der lengten voor zijn geperforeerde stroken. Vanuit zijn Britse gevoel was aansluiting bij een bestaande traditie vanzelfsprekend. Hij dacht aan de knappe indeling van het Engelse pond, in zijn dagen in 20 shillings van elk 12 pennies. Het getal 240 kon worden ontbonden als  $2^4 \times 3 \times 5$ .



L.S.

### De 'overtroevende' trap

*Reeds in het stenen tijdperk waren er dieren die onder bepaalde omstandigheden imponeergedrag vertoonden. Er lagen - ook toen al - motieven als macht of status aan ten grondslag. Dit verschijnsel doet zich bij mensen ook voor. Zo is er een tijd geweest dat het aanzien van iemand afgemeten werd aan de hoeveelheid boeken in de kast waar hij voor zat. Later werd maatschappelijke status ontleend aan de computer. Je onderscheiden van het gepeupel, de digibeten. Enter, enter, enter. Nu de computer algemeen goed begint te worden, is de schotelantenne op de camping in opmars. Zélf bepalen waar je naar Vrouwenvleugel kijkt. Hoe groter de schotel des te hoger het aanzien. Overeenkomstig gedrag valt waar te nemen tijdens de bijeenkomsten. Het medium is handel. Sommige handelaren houden er bij de tafelverdeling vreemde opvattingen op na. Hoe meer tafels hoe beter. Eén tafeltje telt niet; één is geen. Je moet er minimaal een stuk of drie, vier, hebben. De onbetwiste winnaar had beslag weten te leggen op vijf tafels. Alles volgens het solidariteitsprincipe. Pak maar, ongelimiteerd en ongegeneerd. Iedereen bypassen. Deze subtiele manier van machtsuitoefening leidt tot onvrede en quantum-uitval bij de exposanten. Een weinig verkwikkende situatie, waarop het antwoord niet kan en mag uitblijven. Er zijn gedachten ontstaan omtrent een evenwichtige tafelverdeling in Schieland, danwel uitwijken. Het eerste kan afgedwongen worden door toepassing van het profijtbeginsel. De handelaar betaalt. Marktgericht. Met een deel van de opbrengst kan dan de zaalhuur betaald worden. Overigens is er volgens mij geen moer verkocht. Het onttrekken van de tafeltjes aan de exposanten en aan het documentatiecentrum is dus niet alleen gratis maar ook voor niets. Ik zal me verder onthouden van subjectieve interpretaties. Vast staat wél, dat een aantal leden hun model in de auto gelaten heeft en een deel daarvan ging zelfs onverrichter zake weer naar huis.*

*Dat brengt mij op de uitwijkmogelijkheid. De exposanten kunnen hun model in de auto laten; met de klep omhoog. Indien dit niet mogelijk is, dan het model op het dak. We kunnen dan in het licht van de koplampen 's avonds doorgaan. De observanten kunnen langs lopen. Onderzoek heeft uitgewezen dat regen geen bezwaar hoeft te zijn voor de Meccano-modellen. Het water loopt weg door de gaatjes. Maar pas op met dak-expositie. Gaatjes maken het model zwaar. Hoe meer gaatjes, hoe zwaarder het model.*

*Maar we hoeven geen zaal meer te huren. Een parkeerplaats of een lange straat is voldoende. Om een gedachte te bepalen: de Laan Van Meerdervoort in 's-Gravenhage is de langste laan van Nederland. Deze laan biedt, vooral 's zomers, een prachtige aanblik met talrijke schaduwrijke plaatsen en idyllische plekjes. Maar ook de autoluwe IJweg in de Haarlemmermeer is uitermate geschikt voor de auto als mobiele vitrine. We hebben dan echter geen 'huis' meer. Met dit macabere scenario, wordt ook het Documentatiecentrum - dat inmiddels zoveel faam verworven heeft - uit het stuk geschreven.*

Bolt Nut

*In het artikel 'Meccano stroken en hun lengten', geplaatst in Meccano Nieuws 14.4, pagina 52, is een onvolkomenheid geslopen. Onze welgemeende excuses daarvoor. U treft het artikel hier nogmaals aan, nu in de juiste versie.*

Overall 1 bij optellen leverde de vereiste aantallen gaatjes:

2	3	4	6
	5	7	11
	9	13	21
	17	25	41
	33	49	81

Zo vond hij al direct deze tabel van lengten:

1	2	3	5
	4	6	10
	8	12	20
	16	24	40
	32	48	80

Lengten die hem commercieel onaantrekkelijk leken, schraptte hij meteen; 81 had hij niet eens ingevuld! Twee aldus ontstane lelijke gaten vulde hij op met de lengten 19 en 37.

Ik schrijf zomaar wat, maar niettemin acht ik Frank Hornby tot zo'n simpele maar verrijkende aanpak in staat.

# Van het boerenland

## Waar gezond verstand zeer werkzaam is

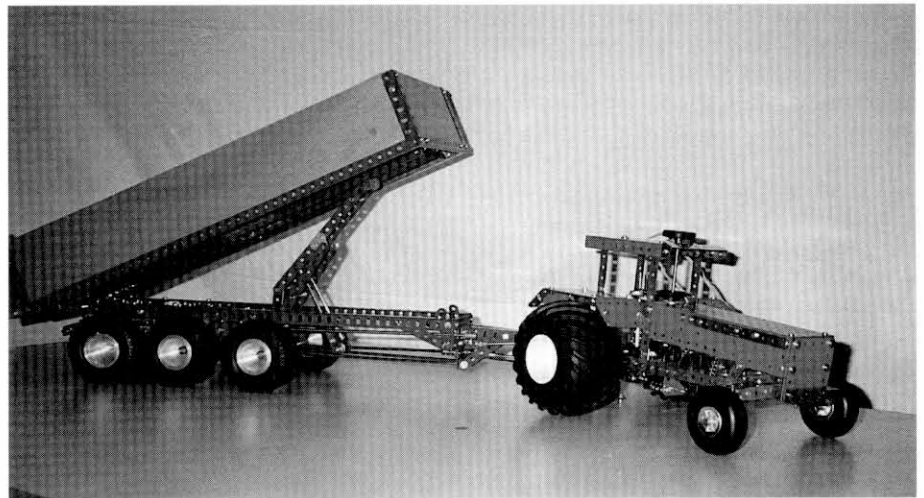
Tekst: Bert Loerakker

Foto: Ab Ritsema

Tijdens de landelijke bijeenkomst in Ede werd ik door de – even daarvoor afgetreden – hoofdredacteur attent gemaakt op de aanwezigheid van de heer K. Prins, bouwer van een landbouwtrekker, compleet met aanhangwagen. "En let speciaal op het vernuftige kipsysteem." Bij de kennismaking die even later volgde, werd de aandacht van de man vooral getrokken door het schrijfblok en de pen in mijn hand. De bouwer van het moois haastte zich te zeggen dat hij maar een 'eenvoudige' veeboer is uit Kampen, die niets over het model kan vertellen, laat staan schrijven. Hij heeft er dan ook absoluut niets over verteld. Nou ja, niets, hij heeft mij wél verteld wat hij er allemaal 'niet' van wist, en dat was nogal wat...

Het model – dat niet van een voorbeeld uit een boek gebouwd is – wordt aangedreven door een elektromotor, netjes weggewerkt onder de motorkap van de trekker. De voeding komt van een regelbare trafo, die beide draairichtingen van de motor mogelijk maakt. De motor drijft door middel van een twee-versnellingsbak (van het type tandwielschakelbak) en een eindreductie, de achterwielen aan. Er zijn tubeless-banden gemonteerd van 10 breed en 13 hoog. Deze banden zijn voorzien van tractor-profiel. Hierdoor zijn ze 'lossend', mits goed gemonteerd. Er is dus daadwerkelijk sprake van een linker en een rechter wiel. Zo nu en dan moeten de banden wat bijgepompt worden door echte fietsbandventielen. In de tandwielschakelbak treffen we, naast een vaste vertraging van 3:1, twee tandwielparen aan waardoor het mogelijk is een andere overbrengingsverhouding te kiezen. De versnellingshefboom is door middel van de gaffel van een universeelkoppeling aan de hoofdas bevestigd. Door de versnellingshefboom naar voren te bewegen, wordt de grootste vertraging ingeschakeld. Hij rijdt dan heel langzaam, vertrouwde de bouwer mij toe. Hierbij worden tandwielen met 15 en 60 tanden ingeschakeld. Met de hefboom naar achteren grijpen tandwielen met 25 en 50 tanden in elkaar. Tussen de twee vertragingen is een duidelijke neutraalstand aanwezig. Zonder deze neutraalstand zou het niet mogelijk zijn te kippen zonder dat de combinatie gaat rijden.

De tandwielschakelbak drijft het differentieel aan. De beide halve uitgaande assen van het differentieel gaan niet direct naar de wielen, maar naar een eindreductie. Om het grote koppel op de achterwielen over te kunnen brengen, is elke eindreductie voorzien van een rondsels met 19 tanden dat in constante aangrijping is met een speciaal voor dit doel vervaardigd tandwiel met



57 tanden en een breedte van 6 millimeter, zoals het rondsels.

Even dacht ik dat er een reservewiel op het dak lag, maar dat kan bij een tractor natuurlijk niet. Bij nader inzien bleek dat de stuurstang boven het dak uitsteekt, en aan het uiteinde daarvan is een tweede stuurwiel bevestigd. De directe fusee-besturing, waarbij het Ackermann-principe niet ontbreekt, is op een schommel as gemonteerd.

### De kipwagen

Dit is een drie-assige aanhangwagen, waarvan een deel van het gewicht rust op het trekkende voertuig. Op de wagen is een houten bak gemonteerd waarvan de afmetingen – uitgedrukt in gaatjes – zijn:  $l \times b \times h = 43 \times 17 \times 7$ . Onder de bak is een hefmechanisme aangebracht, waarvan het drukpunt zich, in de uitgangspositie, aan de voorzijde onder de bak bevindt, zodat de grootste kracht ontwikkeld kan worden waar die op dat moment nodig is.

### Techniek

Aan de onderzijde van de bak, op de plaats van de hefcilinder, treffen we een hefboom aan, die omwille van de

stevigheid gedeeltelijk dubbel uitgevoerd is. Het ene uiteinde van de hefboom is scharnierend aan het chassis bevestigd terwijl aan het andere uiteinde geleidewielen zijn gemonteerd. Het uiteinde met de geleidewielen kan door middel van een schroef- en een duwstang omhoog en naar achteren bewogen worden, waardoor de bak – naar schatting – zestig graden achterover gekipt kan worden. De geleidewielen lopen daarbij over assen die als rails gebruikt worden. Een dergelijk systeem met 'rails' en geleidewielen, wordt ook toegepast op het chassis. Tussen deze assen, en evenwijdig daaraan, vinden we een lange schroefstang

die in beide richtingen aangedreven kan worden, om de voorkant van de bak omhoog en omlaag te kunnen bewegen. Een knap bedacht multifunctioneel geleidesysteem voorkomt buigbelasting van de schroefstang. Het kipvermogen bedraagt circa vijftien kilogram, hoewel de assen dan wel iets doorbuigen, aldus de heer Prins. De P.T.O. is een klauwkoppeling. De achterwielen en het kipmechanisme kunnen onafhankelijk van elkaar en met draaiende motor in- en uitgeschakeld worden.

### Besturing

Op circa eenderde van achter wordt het voertuig gedragen door drie assen: één tandemstel en een van schroefveren voorziene sleepas met molenstelbesturing; vandaar de grotere ruimte tussen het tweede en derde wiel. De sleepas is gemonteerd op een draaiplaat, met daarin drie rollen (nr. 20b), die op hun plaats gehouden worden door een drieweg askoppeling. "Drie rollen dragen beter dan vier; dat is ook de reden dat een pianokruk drie poten heeft en geen vier", lichte de bouwer toe. Een stuurstang, die de trekker verbindt met de sleepas, zorgt voor gedwongen achterwielbesturing.

## Buitenlandse bladen

### Magazine du CAM (Frans)

Nummer 56 (1996-IV).

Walt Disney's hond Pluto in Meccano. Een door een uurwerkmotor nr. 1 aangedreven model voor doos 10 van A. Konkoly. Verder ontvingen wij CAM's kalender voor 1997, prachtig uitgevoerd en geheel in kleur.

### The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild)

Nummer 76 (november 1996).

Constructorproject nr. 76: Dubbelwerkende triple-expansie scheepstoommachine door John Heywood (10 blz. met 6 foto's en 4 schetsen). Een automatische kogelrolbaan door Stephen Miles; een stalen kogel rolt omlaag en schakelt (elektrisch) de motor in van de lift die de kogel weer omhoog brengt, waar de motor weer wordt uitgeschakeld. Mini cyclische kleurenmixer door Brian Ashton; door met een slinger vier schijven met elk vijf fel gekleurde segmenten snel aan het draaien te brengen kan men een wonderlijk kleureffect bereiken. Strokenbuigapparaat door Mike Edkins. Beknopte beschrijving van de Dunmow spoorlijn door Dave Taylor, die met dit bijzonder knappe en grappige model de eerste prijs op SkegEx'96 won.

### Meccano & Erector Club Newsletter (Southern California)

Nummer XX-4 (oktober 1996).

Beschrijving van de door Erector recentelijk uitgebrachte 'Moon Trekkers' uitrusting nr. 9515. Hiermee kunnen drie verschillende modellen van maanvoertuigen worden gebouwd, voorzien van

een eenvoudige afstandsbediening voor de elektromotor. De nieuwe doos telt 296 onderdelen. Zie ook Constructor Quarterly nr. 34, elders besproken in deze rubriek.

### Canadian MeccanoNotes

Nummer 4 (december 1996).

Jeep door S.J. Dubois; met zijn schaal - ongeveer 1 : 5 - is dit model aanzienlijk groter dan de Meccano Jeep die in MN 13.4 door J.J.C. Couwenberg werd beschreven. Smalspoorlocomotiefje, een beknopte beschrijving met vier foto's. In de rubriek 'Ideas' een tiental tips.

### Constructor Quarterly

Nummer 34 (december 1996).

Onder de titel 'Een echte Meccano afstandsbediening' bespreekt Bert Love twee nieuwe uitrustingen (nrs. 9515 en 9526) voor de bouw van op afstand bediende maanvoertuigen. Het verschil tussen beide is dat nr. 9526 twee elektromotoren bevat. De conclusie van uitgevoerde proeven is dat de kwaliteit van de onderdelen goed is, maar dat het systeem in deze uitvoering alleen geschikt is voor kleine modellen. Hugo de Geweldige, model van een goochelaar, gebouwd door Robert J. Foster en beschreven door Dr. Keith Cameron. Truck voor betontransport door Bernard Périer; geen onderdelenlijst maar wel een tekst met prachtige kleurenfoto's en twee schetsen. Beschrijving van een kabeltrammetje voor transport van badgasten 'tegen de klippen op', zoals dat in menige ouderwetse Britse badplaats te vinden is, door Dave Taylor. Klimwedstrijd voor twee Meccano-mannetjes door Brian Ashton. Twee deelnemers proberen elk hun eigen Meccano atleetje het snelst naar boven te laten klimmen, maar door een verzuimte voorziening is dat volstrekt

niet eenvoudig. Bellenblaasmachine ontworpen en beschreven door Nigel Pope. De koppelvormer van George Constantinesco, een traploos variabele overbrenging, beschreven door zijn zoon Ian. Simpson & Shipton's kortslag- stoommachine, gebouwd door Brian Rowe en beschreven door Alan Partridge; niet een volledige en gedetailleerde bouwbeschrijving, maar een verhandeling over een merkwaardige machine en hoe deze door Brian Rowe in Meccano werd nagebouwd. Tot slot van dit uitstekende nummer een beknopte beschrijving van een kermis-attractie met vier stel ronddraaiende stoeltjes, door Guy Kind.

### The International Meccanoman

Nummer 20 (januari 1997).

De uitvoering van dit blad en de kwaliteit van de foto's worden steeds beter! Een bespreking door Peter Matthews van het Transvaal Meccano Guild van zijn stoomcarrousel, geïllustreerd met zes foto's. Kritische commentaar op het nieuwe Meccano afstandsbedienings-systeem. In de rubriek 'Modelbuilding Technology' zeventien technische tips.

### The Transvaal Meccano Guild Newsletter

Nummer 18 (december 1996).

Besturingskoppeling voor rupsvoertuigen door Andrew van Zyl met IsoMech illustraties door Roger Hill. De locomotief 'Lion' door Spanner, overgenomen uit het Meccano Magazine van februari 1966; een uitvoerige bouwbeschrijving van de B-1 locomotief met tender uit 1838.

### Voorts ontvangen:

Butlletí de la Peña del Cargolet (Catalonië, Sp.) nr.19

Frits Willems

## Meccano en E-Mail

Onze onvolprezen *Kees Trommel* - Secretaris van Meccano Gilde Nederland en Bestuurslid van International Society of Meccanoman - ontving via Internet een E-Mail van *Geoff Wright*. De aanleiding hiervoor was tweeledig. In de eerste plaats wilde Geoff alle leden van het Meccano Gilde Nederland officieel bedanken voor de Meccano-klok (MN 14.4-53).

En in de tweede plaats om aan te geven dat hij met zijn tijd meegaat en nu ook aangesloten is op Internet. Volledigheidshalve drukken wij hiernaast het hele bericht, inclusief het Internet-adres af.

(B.L.)

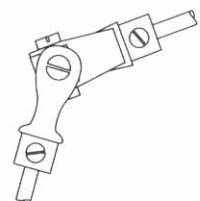
>From Geoff@mwmodels.telme.com  
Thu Oct 24 17:29:48 1996  
Date: Thu, 24 Oct 1996 16:27:54 BST  
From: GEOFF WRIGHT<Geoff@mwmodels.telme.com>  
To: C.J.Trommel@net.HCC.nl

Dear Kees,  
Just got an E-Mail address, so it gives me the chance belatedly to say how very kind it was of you and the members to dream up that presentation. It means so much to us both. The clock with your very precious goodwill message is in a prominent position in our showcase for all to see. With all best wishes to you and all the members from us both.

Via Tel-Me Internet E-Mail

### Oproep

De redactie zoekt leden die bekend zijn met het tekenprogramma 'Corel Draw'. Indien u zich aangesproken voelt, wordt u verzocht contact op te nemen met de hoofdredacteur.



## Agenda

### Regiobijeenkomsten

**12 april: Ede** (jaarvergadering)

Het bestuur van het Meccano Gilde Nederland nodigt alle leden uit voor de Algemene Ledenvergadering in het zalencomplex 'NIMAC', Galvanistraat 13 te Ede. Aanvang 10.00 uur. De vergadering zelf begint om 11.00 uur. Vóór en na de vergadering kunt u gezellig modellen bekijken.

**3 mei: Kerk Avezaath**

Deze bijeenkomst wordt op zaterdag gehouden in het dorps huis 'De Avezaath', Daver 46, Kerk Avezaath, tel.: 0344-681469. Aanvang 10.00 uur.

**31 mei: Benthuisen**

Bijeenkomst in dorps huis 'De Tas', De Jam te Benthuisen. Tel.: 079-3313625. Aanvang 10.00 uur.

**14 juni: Maastricht**

Bijeenkomst in het City Centrum, Capucijnstraat 34 (door de poort), Maastricht. Tel.: 043-3219073.

**3 t/m 6 juli: Skegness (Eng.)**

**30 augustus: Henley on Thames (Eng.)**  
**6 september: Benthuisen**  
**13 september: Mechelen (Bel.)**  
**13 september: Oxton, NMMG (Eng.)**  
**3 t/m 5 okt.: Genk (Bel.)**  
**11 oktober: Soesterberg (landelijk)**  
**1 november: Hengelo (O)**  
**16 november (zo): Kerk Avezaath**

### Gebeurtenissen

**22 maart: Heemstede.**

**Regiobijeenkomst** in het EHBO-gebouw te Heemstede, naast de kerk (Herenweg hoek Kerklaan). Na afloop borrel bij de voorzitter, waar Cor Lusche zijn containerkraan zal showen. Iedereen is overdag en na afloop welkom op Herenweg 144.

**31 maart: Raalte.**

Op Tweede Paasdag wordt het elfde **Internationale Stoomfestival** gehouden, waaraan door MGN-leden kan worden deelgenomen. Plaats: Manege 'De Hoogeweg', Hogeweg 8, Raalte. Openingstijd van 10.00 tot 17.00 uur. Deelnemers krijgen een vergoeding, een aandenken en een gratis lunch. Opgave voor deelname en inlichtingen: R. Mikkers, tel: 074 2774327.

**26 april: Ochten.**

In de Veilinghal 'de Betuwe' in Ochten (vlak naast de A15 bij de afslag Ochten) wordt de zesde **tentoonstelling van modelkranen en -voertuigen voor zwaar transport** gehouden, in korte tijd uitgegroeid tot een internationaal gebeuren.

Daar zijn meer dan eens ook Meccanomodellen van genoemde categorieën te bewonderen geweest. Eén van de organisatoren is Theo van der Zon (tel.: 075 6426121), zelf van beroep modelbouwer. De tentoonstelling is geopend van 10.00 tot 17.00 uur. Toegang f 10,00 p.p. Grote parkeergelegenheid, gratis parkeren.

**12 t/m 19 oktober.**

De **Jubileumtentoonstelling** zal dit jaar, gelijktijdig met de **Nationale Modelbouwmanifestatie**, van 12 t/m 19 oktober in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg gehouden worden.

Iedereen kan hieraan meedoen met modellen; opgave via G. Anink.

De landelijke bijeenkomst zal ook in Soesterberg zijn. Nadere details volgen.

Informatie via Sj. v.d. Ruit, A. Ritsema, G. Anink.

## Advertenties

### Aangeboden

Voor al uw onderdelen kunt u bij **Exacto** terecht. Standaard- en niet-standaardonderdelen. De enige die ook in *rood en groen* levert. Prijslijst f 1,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H. Schurink te Bathmen.

Wegens overcompleet: partij Meccano-onderdelen in rood/groen, zowel nieuw als gebruikt. Tevens een voorraad nieuwe Franse onderdelen. Eveneens nog enige Elektritk-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.

ESCAP motoren 12 V ca. 20 omw/min type inductie, dus geen koolborstelslijtage. Professionele uitvoering, incl. metalen planetaire vertraging en 4 mm uitgaande as met vlakke kant. Gemonteerd op vl. plaat nr. 74. Diam. 27 mm lengte 85 mm. Vermogen 8,5 W, dus met een treintrafo te gebruiken. Prijs slechts f 27,- per stuk.

Tevens weer leverbaar ringen nr. 119a, diam. 292 mm, in rode of blauwe moffellak, als vervanging voor acht stuks segment nr. 119. Prijs f 46,50 per stuk. R. Mikkers, tel.: 074-2774327.

Märklin Metall, nieuw in kist, 'Wiener Riesenrad', doorsnede 140 cm, elektrisch aangedreven. De Locloods, Valuwe 9, 5431 AV Cuyk, tel.: 0485-312171.

### Gevraagd

Meccano maakte 26 verschillende schoorsteentjes nr. 138. Eén daarvan (nr. 138i) was getooid met de kleuren van de Holland Amerika Lijn. Wie heeft dit schoorsteentje ooit gezien? Of heeft iemand het mogelijkwerwijs in zijn bezit? Zou ik er dan een foto van mogen maken? In de Meccano Magazines nr. 21 (1914) en van december 1927 wordt geschreven over schoorsteentjes. Wie helpt mij aan een kopietje van deze artikelen? Iedereen die kijkt of hij mij kan helpen, bij voorbaat bedankt! Reacties graag naar: Piet Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel.: 0547-362451.

Märklin wielen nr 10395, diam 95 mm. J. Ringnalda, Fomheselaan 98, 3734 GE Den Dolder, tel.: 030-2291942.

## A.J. PRINS

levert :  
 verzendt :  
 bel voor

de oudste Meccano Dealer

Kist 10

– TreinenShop  
 – Alle dozen  
 – Alle onderdelen  
 – Ordergrootte kortingen

A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937

# KRUIT voor TREINEN - MECCANO - MÄRKLIN METALL

Stadhoudersweg 90A, 3039 CJ Rotterdam (nabij Diergaarde Blijdorp) - Tel./Fax 010-4665590

- \* Indien in dit nummer van het **MECCANO-NIEUWS** een onderdelenlijst is opgenomen van een besproken model, dan geldt voor **GILDE-LEDEN 25% KORTING OP DE COMPLETE LIJST.** (mits deze onderdelen in de huidige folder staan)
- \* Veel keus uit motoren en trafo's, zowel nieuw als gebruikt.
- \* Enorme keus in voorbeeldboeken, **CAVENDISH** boeken en fotokopieën van grote modellen.
- \* Alle onderdelen in voorraad, ook in grote aantallen. Regelmatig ook gebruikte onderdelen.
- \* Vraag aan: **Informatie over prijzen, condities, spelregels, opname klantenbestand, toezending nieuws en verdere voordelen.**  
Bijdrage in kosten: éénmalig f 5,- aan postzegels bijsluiten.

## NIEUW VAN VOOR 1997

- \* **RUIMTEVAART**, levering juni a.s. Met nieuw ontwikkelde onderdelen zoals **Knipperlichten, Spotlights, draaibare Radars, Fluorescerende Neon-gespoten Markeringen, beweegbare Platforms en Cockpits** en de **Interaktiviteit** van elk te bouwen Model.

**Bestel tijdig!**

4840 Space X-plorer



f 143,95

4810 Defender Unit



f 49,50

4820 Meta Cruiser



f 49,95

4850 Space Base



f 242,50

4830 Detector Unit



f 63,95

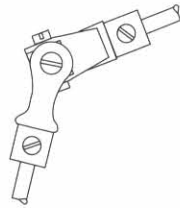




# MECCANO-NIEUWS

m  
gn

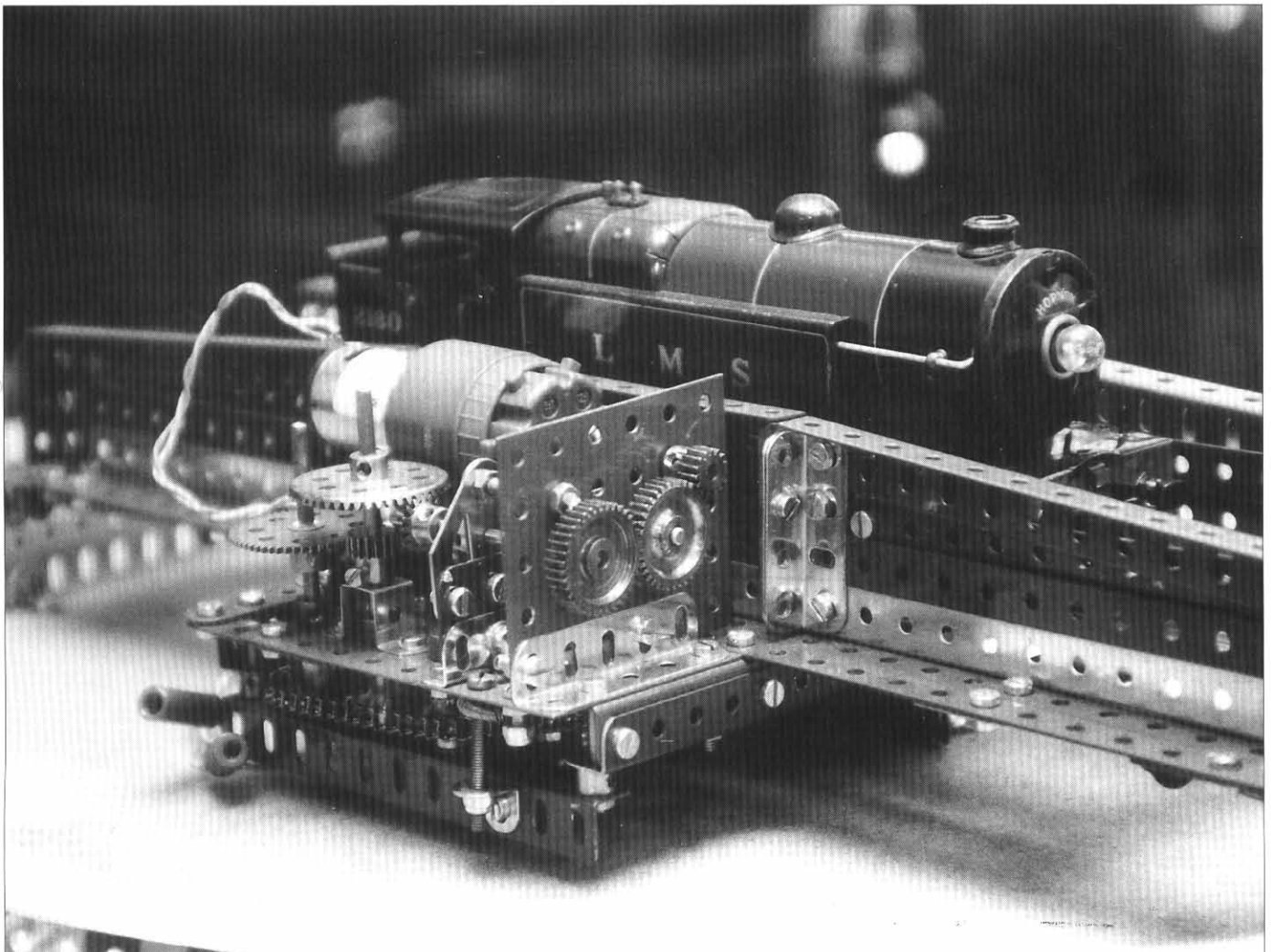
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 15 nummer 2  
Zomer 1997

**Meccano Nieuws** is het orgaan van de vereniging  
**'Meccano Gilde Nederland'**  
Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 - 316 59 23



Locomotief op draaischijf

In dit nummer o.a.: Het achtste wereldwonder  
Level luffing  
Super race-auto van Hans-Peter Kuhlo

## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

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

### Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: fiscus@worldaccess.nl

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemansdreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: C.J.Trommel@net.HCC.nl

### Aanmelden / afmelden bij ledensecretaris:

D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297 561135

### Meccano Nieuws:

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging:

**Meccano Gilde Nederland.** Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Losse nummers á f 3,50, exclusief verzendkosten, verkrijgbaar op het distributie-adres.

### Artikelen en advertenties

sturen naar hoofdredacteur:

B.N.M. Loerakker  
Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 3165923

### Technisch redacteurs:

G.W. Faken  
F. Roost  
J. Geertsma

### Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 45,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd.

**Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.**

## Van de redactie

Tijdens de jaarvergadering op 12 april jl. heeft de voorzitter afscheid genomen van *Co Stevens* als ledensecretaris en van *Bert van Galen* als eindredacteur. *Co* wordt opgevolgd door de heer *D.B. Bus* maar blijft zich actief inzetten voor het Gilde. Wij wensen beide heren veel succes bij hun nieuwe functie.

### Een hele hijs.

Een inmiddels beproefd concept; de regionale bijeenkomst te Heemstede met als hoogtepunt een uitnodiging bij de voorzitter thuis. De geanimeerde gesprekken die in het EHBO-gebouw ontstaan kunnen dan onder het genot van een hapje en een drankje worden voortgezet. Een verrassing voor velen was het feit dat op de tafel in de achterkamer de enorme containerkraan van *Cor Luske* stond opgesteld. *Cor*, een materiedeskundige op dit gebied, zorgde daarbij zelf voor uitleg. Het bouw-talent en de didactische kwaliteiten van de creator spreken bij velen tot de verbeelding. Na de gepassioneerde woorden van *Cor* mochten wij een gezamenlijke nasi-maaltijd savoureren. De gastvrijheid en toewijding van *Ans*, geassisteerd door enige vrijwilligers, waren voorwaarscheppend. Een traditie werd hiermee in ere gehouden. Onze dank gaat uit naar allen die bijgedragen hebben tot het slagen van deze dag en avond.

### Stoomfestival.

Op tweede paasdag werd het elfde Internationale Stoomfestival te Raalte gehouden. Het Meccano Gilde Nederland was één van de vele deelnemers op deze sfeervolle dag. Meedoen aan dit soort evenementen - met zeer veel bezoekers - is goed voor de naamsbekendheid van ons Gilde. Deze dag was in elk opzicht een groot succes. Wij willen coördinator/gastheer *René Mikkers* en alle deelnemers bedanken voor hun inzet. *René* schrijft er zelf over.

### Corel Draw.

In MN 15.1 hebben wij een oproep gedaan aan hen die bekend zijn met het tekenprogramma 'Corel Draw'. De response hierop is verheugend te noemen. De heer *J. van Bergeijk* had zelfs de moeite genomen zijn computer van huis mee te nemen naar het zalencomplex NIMAC. Hij heeft daar laten zien wat zoal de mogelijkheden voor ons blad zijn. Met behulp van dit programma wordt het maken van samengestelde tekeningen,

exploded-views en dergelijke een stuk eenvoudiger. Onder de voorlopige leiding van *Co Stevens* zal een 'Corel Draw' groepje geformeerd worden. De contouren hiervan beginnen zich al langzaam af te tekenen. Wellicht ten overvloede en voor de zielenrust van *Co*: de formateur zelf is (nog) geen computerdeskundige.

### 6a.

Tijdens de bovengenoemde jaarvergadering kwam aansluitend aan agendapunt 6, niet zoals in de stukken stond punt 7, maar punt 6a. Punt 6a was aan de agenda toegevoegd. De heer *Frans van Boxtel*, brood- en banketbakker uit Tiel, kwam (voor ons) geheel onverwachts naar de microfoon en kreeg het woord. Hij had 'drie minuten gekregen' van de voorzitter. De heer Van Boxtel heeft die tijd gebruikt om mevrouw *Ans Anink* en de heren *Maurits Sijnja* en *Ton Pilon* te bedanken voor het vele werk dat zij - veelal achter de schermen - voor de vereniging doen. *Ans* voor de voortreffelijke wijze waarop zij invulling geeft aan het Documentatiecentrum en de beide heren voor het vele vertaalwerk dat zij doen. Als stoffelijke blij van waardering overhandigde *Frans* drie taarten; door hem persoonlijk gebakken. 'Zonder schroeven en moeren' aldus de bakker. Deze culinaire hoogstandjes waren ongekend goed en zo groot dat er royaal van gedeeld kon worden. Bravo! Voor mij is de heer *Frans van Boxtel* de man van het kwartaal.

*Bert Loerakker*



Gezellig napraten in Heemstede

## Afscheid eindredacteur.

Onlangs heeft *Bert van Galen* zijn functie als eindredacteur beëindigd. *Bert* heeft deze functie vervuld van de winter van 1994 tot de zomer van 1997.

Functiewisselingen zijn inherent aan organisaties, bedrijven, verenigingen en dergelijke. Ook het Meccano Gilde Nederland ontkomt daar niet aan. Indien bij aantreden van een nieuw aangestelde functionaris product en/of proces te wensen overlaten, krijgt betrokkene een dankbare taak. Dit was bij het Meccano Nieuws zeker niet aan de orde. Desondanks heeft *Bert van Galen* - wiens naam garant staat voor inzet en vakmanschap - het blad op een aantal punten weten te optimaliseren. Zijn grote voortvarendheid daarbij wordt in verband gebracht met de jarenlange ervaring die hij heeft opgedaan als eindredacteur van een landelijk dagblad en als hoofdredacteur en eindredacteur van de Modelbouwer. Maar ook zijn uitgebreide talenkennis en de kwaliteiten die hij bezit op het gebied van fotograferen en tekenen spreken tot de verbeelding van velen. Met name de vormgeving en herkenbaarheid van het blad zijn aangepast aan de eisen welke de tijd met zich meebrengt. Zaken als: van twee naar drie kolommen, kleinere ruimten tussen de kolommen, een ander en kleiner lettertype kregen veel instemming. Ook zijn routine-matige werkzaamheden waren van grote waarde. Hij deed het op z'n eigen manier; met weinig woorden. 'Dat doe ik wel.' En hij deed het ook. En goed. Nu neemt hij wat gas terug. Bestuur en redactie danken *Bert van Galen* - namens alle leden van Meccano Gilde Nederland - voor zijn inzet. Wij wensen de 'oude rot' in het vak zoals hij zich zo graag laat noemen, het allerbeste en we hopen hem nog vaak op de bijeenkomsten te kunnen begroeten.

*Bert Loerakker*

## Van het bestuur

### Van de Ledensecretaris

Op de onlangs te Ede gehouden algemene ledenvergadering heeft ondergetekende de ledenadministratie overgedragen aan Dick Bus. Het is dan ook de laatste keer, dat u de verantwoording van het ledenbestand in dit blad aantreft van de hand van de aftredende ledensecretaris. We bevinden ons momenteel in een overgangsfase: aan iedere overdracht zitten nu eenmaal (in dit geval ook digitale) haken

en ogen. Op het moment dat dit stukje aan het papier wordt toevertrouwd, zitten we daar nog middenin, maar tegen de tijd, dat u het leest, zal de overdracht geheel zijn voltooid. Met het volste vertrouwen draag ik het ledensecretariaat aan Dick over, het zal bij hem in bekwame handen zijn. De eerst volgende verantwoording zal dan van zijn hand zijn. Ik wens hem veel succes toe.

*Co Stevens*

### Mutaties in het ledenbestand Nieuwe leden

**444** Th.H.F.P. Hasselo, Postbus 7035, 4800 GA Breda.

**966** F.H. Brandenburg, Tolbergcentrum 147, 4708 GC Roosendaal, 0165 556778

**967** P. van den Berg, Wilgenrand 54, 2203 (NH) Noordwijk (ZH)

**378** A. Everaert, Nieuwevaart 135, B 9000 Gent, 0032 92254166

### Adreswijzigingen

**925** J.H.L. Stevens, Willem de Zwijgerlaan 12, 3761 CR Soest, 035 6012961

**486** J.W. Bonke, Veen en Duin, 74, 2061 XH Bloemendaal, 023 5262511

**91** R.J.-C.C. Schurink, H. Cleyndertweg 85, 1025 DH Amsterdam, 020 6340831

**591** D.P. Donker, Overdijkinkstraat 5, 1333 JK Almere, 036 5490615

**951** G. Brokken, Gagelstraat 26, 5552 GM Valkenswaard, 040 2041279

**107** J.A. Romijn, Langstraat 37A, 3771 BB Barneveld, 0342 412907

**785** M. Oostvogel, Schepenstraat 80b, 3039 NM Rotterdam, 010 4767808

### Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd:

**886** K.J. Wijk, Winsum (Gr), 204 J.M. van Hoek, Capelle a/d IJssel,.

**166** W.A.H. Blaeser, Sliedrecht, 159 T. Rednall, Kapellen, België.

### Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**320** W. Swarts, Santpoort - Noord,

**403** J. Zaaijer, Ermelo.

Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 616.

## Van de penningmeester

In M.N. 14.2 schreef ik u *per eind april 1996 hebben reeds 540 van 626 leden hun contributie betaald. Prachtig, maar als uw [nieuwe] penningmeester vind ik dat het beter kan.*

Van de laatbetalers ontvingen 32 achteraf bezien ten onrechte een aanmaning: hun betaling was reeds onderweg. Van de overigen betaalden 50 leden pas na één of twee aanmaningen; 4 hardnekkige wanbetalers werden uiteindelijk geroyeerd als lid. Hoe is de stand in 1997? Ondanks de aansporing niet beter dan in 1996: per 27 april 1997 hebben slechts 525 van 616 leden hun contributie betaald. Dat zijn 91 laatbetalers, waarvan twee hebben aangegeven om persoonlijke redenen de betaling iets te moeten verschuiven. Onder de resterende 89 zijn er 15 die vorige jaar één aanmaning nodig hadden en nog 4 die pas betaalden na twee 'herinneringen'. De overige 72 zijn nieuwkomers die allen -op een na- 'Van de penningmeester' in M.N. 14.2 kennis konden nemen. Een aantal betalingen zullen nog onderweg zijn en mijn aanmaning van 3 mei 1997 kruisen.

Als u dit leest hebben alle vergeetachtigen nog maximaal twee gelegenheden gekregen alsnog te betalen. Dat brengt extra kosten voor hen en moeite voor de schatbewaarder met zich mee. Het verenigingsjaar is immers reeds op 1 januari begonnen; zo ook de uitgaven! Door nog tijdig te betalen hebben de laatbetalers ook M.N. 15.2 ontvangen. De overigen missen nu hun hobby-informatie voortaan.

In het jaarverslag over 1996 heb ik aangegeven, dat de penningmeester f 310,- aan extra kosten heeft geïnd. Dat lijkt wel mooi maar de extra uitgaven gemoeid met deze 'incassoprocedure' waren navariant. Ik hoop duidelijk te hebben gemaakt mijn taak als penningmeester serieus te nemen en vertrouwd erop, dat u in volgende jaren ook werkelijk gehoor zult geven aan het 'verzoek' terstond na ontvangst van de acceptgiro te betalen. En als degenen die van plan waren te laat te betalen op het tijdige moment ook de niet meer verplichte verhoging tóch betalen, dan levert dat het Gilde een echte giften-bate op.

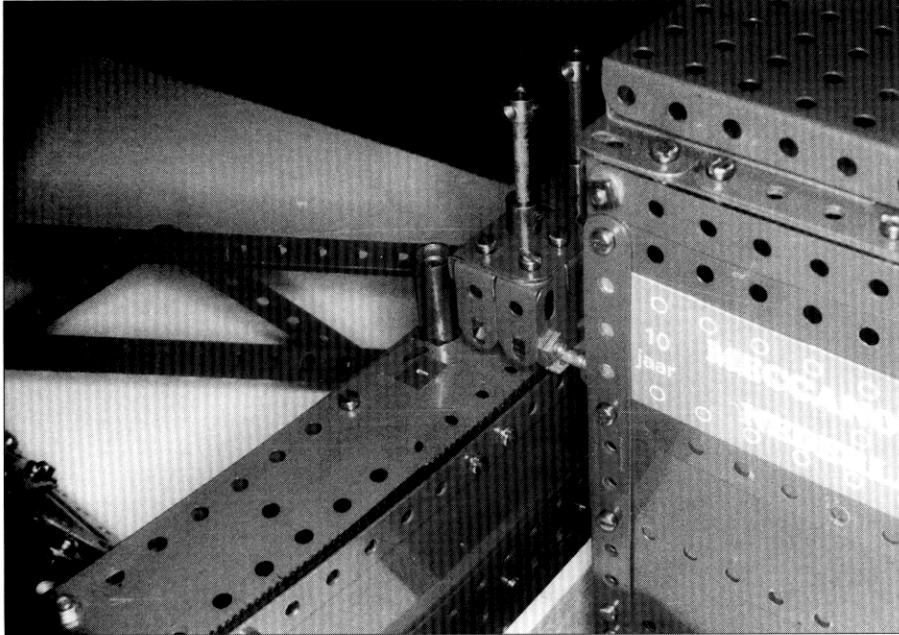
Om u verder volledig geïnformeerd te houden laat ik u weten dat op de suggestie gedaan in M.N. 14.4 om via uw giroboek aan het Gilde een extra gift te geven door precies één lid is gereageerd. Namens het Gilde heel veel dank!

Rest mij u een plezierige zomerperiode toe te wensen met enige Meccano-activiteit gericht op de grote jubileumtentoonstelling in Soesterberg in oktober aanstaande.

## Het achtste wereldwonder

A.G.W. Nijs, Rotterdam

**Zó noemt men bij Rijkswaterstaat de stormvloedkering, die in aanbouw is in de Nieuwe Waterweg tussen Hoek van Holland en Maassluis.**



**Locomobiel op kerende wand**

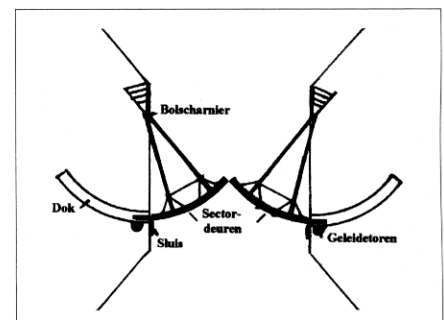
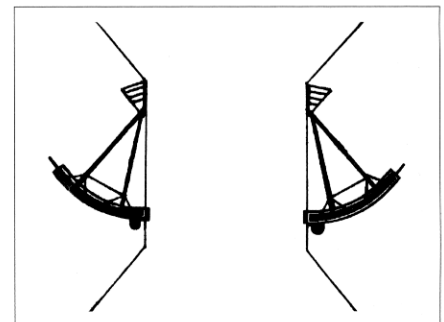
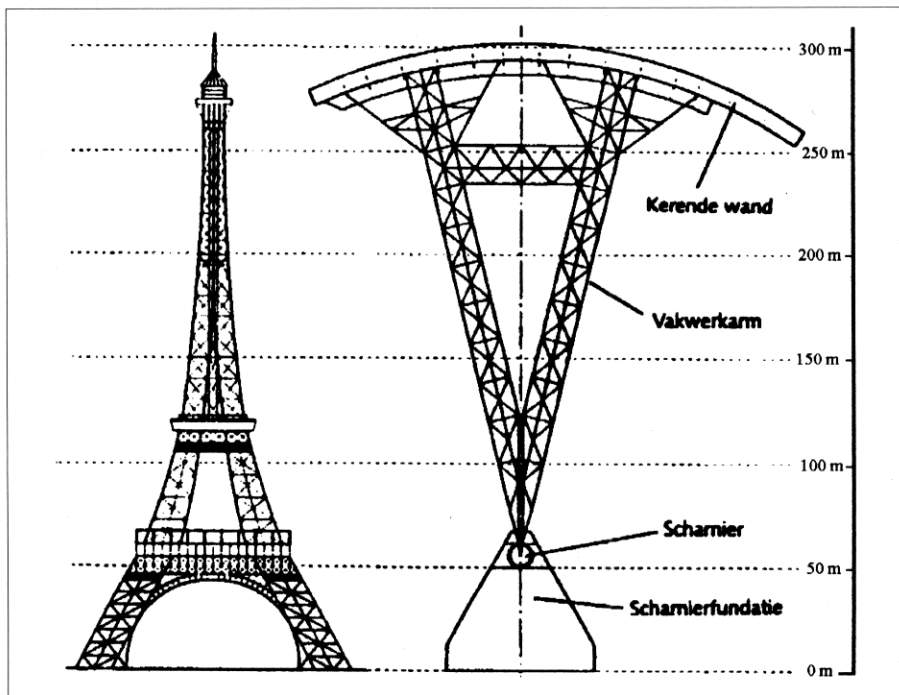
In noodsituaties (geschat éénmaal in de tien jaar wordt voor Rotterdam een waterstand van NAP + 3,20m verwacht) kan dan de stormvloedkering het beneden-rivieren gebied voor onderstroming behoeden. Wanneer deze kering niet gebouwd wordt, moeten alle dijken tot Schoonhoven en Gorinchem minstens één meter hoger worden!

Deze stormvloedkering is opnieuw een staaltje van Nederlands waterbouwkundig

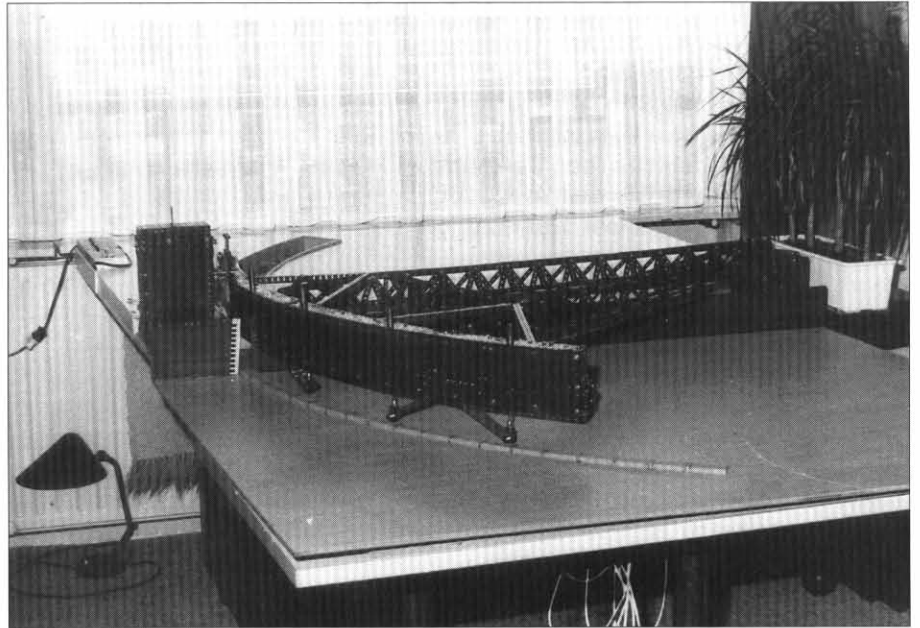
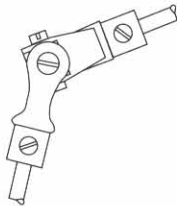
vernuft. Hij bestaat uit twee cirkelvormige deuren van elk 15.000 ton staal. Per deur een hoeveelheid die gelijk is aan het staal van twee Eiffeltorens! Elke deur bestaat uit een kerende wand in de vorm van een cirkelboog met een straal van 246m en een booglengte van 214m. Deze wand is 22m hoog en onderaan 15m breed. Met twee 237m lange vangarmen is deze wand verbonden met een stalen bolscharnier, dat te vergelijken is met een kogel-

gewricht. Het heeft een diameter van tien meter, een massa van 400 ton en draait in een betonnen kom. De sectordeuren liggen opgesteld in een dok van 8 meter diepte, dat van de rivier wordt afgesloten door een sluisdeur. Het dok kan drooggezet worden voor onderhoud aan de kerende wand. Bij sluiting van de stormvloedkering wordt het waterniveau in de parkeerdokken gelijk gemaakt aan de waterstand op de Nieuwe Waterweg. De sectordeuren gaan drijven en kunnen door een locomobiel in de rivier 'gevaren' worden. Die locomobiel rijdt op de kerende wand, zijn tandraden grijpen in een pennenbaan. Met een trek-duwstang is die locomobiel verbonden aan een geleidetoeren en zo duwt hij de wand met een kracht van 6,5 MegaNewton onder zich vandaan de rivier in. Wanneer de sectordeuren elkaar in het midden van de rivier ontmoeten, worden zij afgezonken op een drempel en de sluiting is een feit! Nu kan de storm met een kracht van 30.000 ton tegen de wand beuken en die kracht wordt in zijn geheel op het bolscharnier overgebracht. Dat 'schuift' dan een centimeter of 15 achteruit (het is niet onderheid!) maar veert na de storm weer terug! Inderdaad een wereldwonder.

Reden voor mij, om het na te bouwen van Meccano. Maar de gaatjes laten 'drijven' niet toe. Daarom koos ik voor stempels voorzien van kleine wielen. Om de kering te laten 'drijven', worden de vier stempels met een motortje uitgedraaid; moet de wand worden 'afgezonken', dan trekken we die stempels weer in. Simple comme 'bonjour'. De locomobiel gaf nog enige problemen: op schaal (door mij werd die 1:1200 gekozen) is er in die locomobiel



geen plaats voor een motortje met vertragende tandraden. Ik verplaatste dus de aandrijvende kracht naar de geleidetoeren en de trek-duwstang werd de aandrijf-as voor het tandwiel, dat op getande stroken liep. En het werkt! Om de werking goed te laten zien moest ik het hele 'werkterrein' van hout nabouwen. Dat werd op de schaal van 1:1200 een doos van 110 x 150 cm. En de rivier vroeg om een zelfde 'plaat'.



Sectordeur

**Benthuizen 11 januari 1997**

## Regionale Meccano-bijeenkomst

*Ralph Schurink,  
Amsterdam*

Ik had met onze nieuwe hoofdredacteur afgesproken dat ik van deze dag een verslag zou presenteren. De voorgaande avond had ik nog gewerkt in het Amsterdams Concertgebouw om zodoende de broodnodige centen te verdienen, om tegenwoordig als student in leven te blijven. Derhalve was ik pas om 02.30 u. thuis, maar na vijf uur slaap achtte ik mijzelf fit genoeg om de reis te aanvaarden naar dit dorpje in het 'Groene Hart' van Nederland. Ik was per openbaar vervoer 2,5 u. onderweg, maar uiteindelijk kwam ik in buurtcentrum 'De Tas' terecht.

Het is een mooi geoutilleerd gebouw en bij mijn binnenkomst waren er heel wat leden aanwezig met Meccano-materiaal. De heer Steenvoorden heeft zeer zeker een goed onderkomen voor de regionale bijeenkomst weten te regelen. Verscheidene mensen pleegden druk overleg of wisselden de nieuwste technische snufjes uit. Eén van de eerste modellen waar mijn oog op viel was een leuk modelletje van één van onze jongste leden, *Robby Langendijk*; hij had een vliegtuigje gemaakt. Hij vertelde dat dit zijn eerste model was dat hij gebouwd heeft.

Aan dezelfde tafel had de heer *Kuyt* uit Maarssen een model neergezet van een Kientz Oscillating Steam Engine uit de negentiende eeuw. Dit model is beschre-

ven in Constructor Quaterly van december 1992. Het model leek van de buitenkant erg eenvoudig maar bij nadere beschouwing bleek het op bepaalde plaatsen toch ingenieus in elkaar te steken.

Even verderop demonstreerde de heer *Van den Berg* zijn in het vorige nummer beschreven Harmonograaf. De heer *Jongsten* uit Ridderkerk had een grijpkraan gebouwd. Hij werkt zelf als kraandrijver op een dergelijk machine in de Rotterdamse haven. Hij had op basis van ideeën van wijlen de heer *Elema* een differentieel gemaakt, waardoor het mogelijk is tegelijk de grijper en het hefmechanisme te laten werken. Er zat aan deze kraan ook heel wat touwwerk; ik vond het een mooi model.

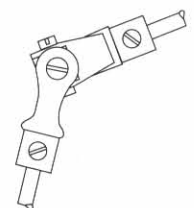
Ons alom bekende lid *Sjaak v.d. Ruit* uit Rotterdam had ook een hijskraan meegevoerd; deze was gebaseerd op het bekende 'level-luffing'-principe. Voor de duidelijkheid: op deze wijze kan een kraan tegelijk heffen en zwenken. Het belangrijkste aan dit model was echter de vinding dat bij het heffen van de kraamarm de hijskogel op gelijke hoogte bleef. Hiernaast stond z'n vriend *Hans Klarenbeek* met het eerste(?) model gebaseerd op de door het bestuur uitgeschreven bouw-uitdaging. Het is de bedoeling dat men op basis van doos 6 een model

bouwt. Hans had een kraan gefabriceerd. Wie volgt met andere modellen?

De heer *Leemans* had ander speelgoed meegebracht; een echte handmatig te bedienen draaiorgel. Dit vond ik een prima aanvulling op het Meccano gebeuren.

Op het hoogtepunt van de bijeenkomst waren er ongeveer zestig leden; ik denk dat gesproken kan worden van een geslaagde bijeenkomst. Er is wel een negatief punt, dat ik graag aan de orde wil stellen. Ik vind dat bij deze bijeenkomst procentueel veel ruimte werd ingenomen door de Meccano-handel. Daardoor stonden de aanwezige modellen niet echt ruim opgesteld. Ik denk dat de verhouding handel - modellen ongeveer 70% - 30% bedroeg. Ik denk dat dit voor een modelbouwvereniging toch niet de juiste verhouding is. Misschien kan het bestuur eens nadenken over een oplossing. Ik voel mij zo vrij een suggestie te doen: bepaal van te voren hoeveel tafelruimte beschikbaar is en leg een limiet vast met betrekking tot de ruimte die aan handel gespendeerd kan worden. De handelaren moeten dat opgeven en vol is vol!

Tot zover mijn impressie van deze regionale bijeenkomst in Benthuizen.



## Pythagocano of Meccanoras

G.W. Faken,  
Haarlem

**Recentelijk bezocht ik één van onze regiobijeenkomsten samen met mijn oude maat Mechanicus, een bekende uit lang vervlogen koopvaardijjaren. We zijn inmiddels wat rustiger geworden en dus wilde M. ook het nostalgieke Hornbygevoel wel eens ondergaan. En ik hoopte natuurlijk een zieltje te kunnen winnen.**

Aangezien M. gewoon een beetje verlezen is, wilde hij beslist aan niemand voorgesteld worden. 'Anders loop ik het gevaar ter plekke lid te worden gemaakt door iemand met een goeie babbel', luidde zijn uitvlucht. Ik had de opdracht iemand te interviewen dus het is mij niet bekend wat M. verder heeft uitgespookt maar kennelijk heeft niemand hem betrappt. De hele terugreis was hij dan ook behoorlijk opgetogen. Eenmaal thuis leende ik hem desgevraagd mijn kostbare oude nummers van ons clubblad (1).

Niet lang daarna ging er helaas iets mis. Mechanicus kwam op een keer bij mij binnenlopen, smeed een nummer van *Meccano Nieuws* (2) op tafel en gaf er met een van zijn kolenschoppen nog een flinke ram op. 'Daar kan ik nou witheet over worden. Hier, moet je kijken. De zakjapanner van die meneer werkt ongetwijfeld perfect, maar met techniek heeft dat toch niets van doen. En ik zou dus lid moeten worden van die club?' U begrijpt dat ik mij een hoedje schrok. 'Hoezo Mac',

zei ik sussend, 'van mij moet je niks. Wat is er nou eigenlijk aan de hand?'

'Dat zal ik je eens haarfijn uitleggen, zeun. Er komt zoveel gebakken lucht de kombuis uitwalmen dat zelfs de koksmaat er zeeziek van wordt. Een hoek is **recht**, dus 90°, of **niet recht**, maar niet **bijna**. Als dit gemeengoed wordt, kan je net zo goed stoppen met Meccano. Wie sleutelt nou op deze manier zijn modellen in elkaar? Waarom niet meteen M2 of M3 schroeven gebruikt of gaten uitgevijld? Noem het dan gelijk ook maar Wrikko. En whatabout de taak van de club tegenover jongmaatjes en volwassen nieuwelingen; noem je dat pedagogisch verantwoord?. Ik geef nog één voorbeeld. Geen enkele gelijkbenige-rechthoekige driehoek is een Pythagorische driehoek (3) en dus ooit in Meccano te vervaardigen. Het volgt nota bene uit zijn eigen uitgangspunten!'

'Rustig nou Mac, vreet mij maar niet op; wat denk je nou eigenlijk te bereiken? Er wordt al jaren gesjoemeld. Als je tenmin-

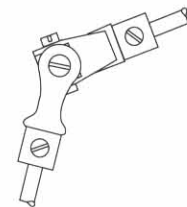
ste ook het gebruik van niet-Meccano onderdelen zo wilt noemen. Men fluistert zelfs over het gebruik van popnagels en een fusie met Fischertechnik schijnt in de lucht te hangen. Laat ze toch hun gang gaan. En, hoe denk je zo'n stukje langs de redactie krijgen?'. 'Hoor eens Faak, ben jij redacteur bij dat blad of ben ik het? Verzin een list en dan beloof ik om lid te worden'.

Dit is natuurlijk een fraai staaltje van chantage maar de Co Stevenslimiet moet eindelijk eens doorbroken worden. M. heeft inmiddels woord gehouden en dus heb ik een probleem. *Robin Johnson* van CQ geeft wellicht de remedie: '*Items of a controversial nature (being otherwise inoffensive) are welcomed for publication but the Editor does not necessarily agree with the views expressed in such items*'.

(1) Zie de advertentiepagina's.

(2) *Meccano Nieuws* 14.2, blz 30.

(3) Rechthoekige driehoek waarvan de drie zijden in gehele getallen zijn uit te drukken. Zie ook *Meccano Nieuws* 13.4 en 14.1 (tip 144 en een aanvulling daarop).



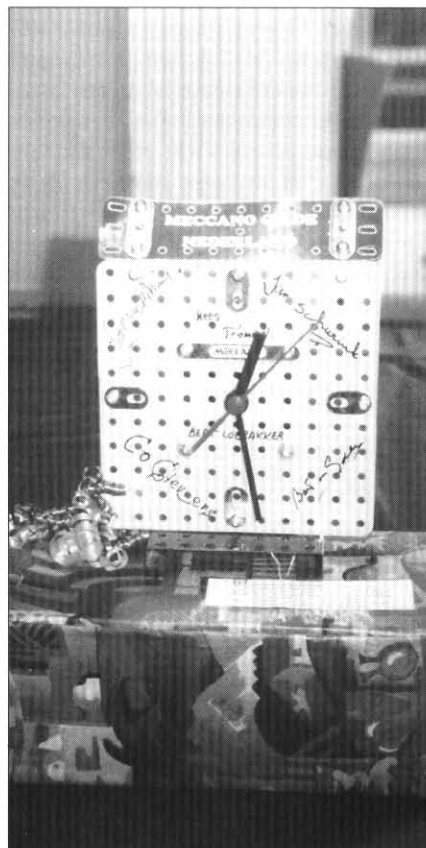
## Bouwbeschrijving klok

In MN 14.4-53 berichtten wij u over de klok die aan *Geoff Wright* is aangeboden. Voor deze klok bestaat veel belangstelling. Hieronder treft u de beschrijving aan.

B.L.

De onderkant van de klok bestaat uit een flensplaat no. 53. Hierop wordt verticaal een flensplaat no. 52 gemonteerd. Op deze laatste worden drie vlakke platen no. 70 gemonteerd. Van de 'achterste' plaat is slechts één rij gaatjes zichtbaar. In deze plaat wordt, evenals in flensplaat no. 52, een gat geboord waardoor het mogelijk wordt een quartz-uurwerk te monteren. Kees heeft als toevoeging - aan de bovenzijde op een smalle strook (no. 235) - een 'Meccano-sticker' aangebracht. Voor de uuraanduidingen 3,6,9 en 12 is gebruik gemaakt van het platte steunstuk no. 10.

Hans Klarenbeek



## Brieven van lezers.

De laatste elfstedenrijders waren koud binnen of de redactie ontving een brief met negentien foto's van de heer *De Wolff*. Het Meccano Gilde Nederland is drie heren *De Wolff* rijk. Twee van hen, een oom en een tien jaar jongere neef, wonen in Delft. Geïnspireerd door een artikel in MN 14.3 van onze voorzitter schreef de heer *De Wolff (Sr.)* ons de volgende brief.

B.L.

### MECCANO & SPOOR 0

Tekst: *Frans de Wolff*  
Foto's: *André Udo*

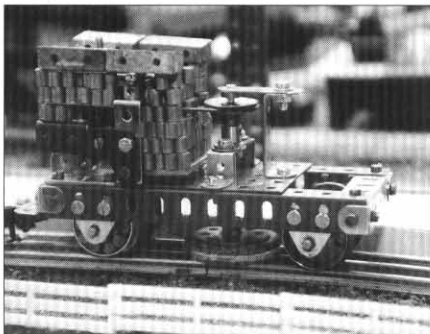
Ooit hadden wij thuis Meccano en spoor-0-treinen. Zelf heb ik dat nooit in combinatie met elkaar gebruikt, en naar mijn weten mijn oudere broers ook niet. Wel zijn hiervan diverse voorbeelden te vinden in vooroorlogse jaargangen van 'Meccano Magazines'. In de vijftiger jaren werd overgeschakeld op H0. Doch begin jaren '90 ging ik terug naar de oude liefde en had toen nog niet de idee om het te combine-

ren. Aanleiding voor dit artikel was een stukje in het herfstnummer van 1996 over het gebruik van flenswielen bij spoor 0 en eventueel groter. Hierover straks meer.

In 'Classic Toy Trains' een Amerikaans blad voor de grotere spoorbreedten, zag ik een reportage van een treinenliefhebber, die de constructies van zijn Erector-materiaal gebruikte bij zijn spoor 'S'-baan. Deze verhoudingen waren zeer acceptabel want spoor 'S' is kleiner dan spoor 0: nl. schaal 1:64 i.p.v. 1:45. Ik vind dat spoor 1 het beste met Meccano te combineren is.

Nu het commentaar bij de foto's:

Allereerst werden er lichtmasten vervaardigd. De constructie is dermate eenvoudig, dat dit waarschijnlijk van de foto's wel te volgen is. De lampfittingen zijn rijwiel-fittingen, welke gelijmd zijn in een stukje 5/8 pvc-buis, de reflectoren zijn doorgezaagde en zwart geschilderde pingpong-balletjes.

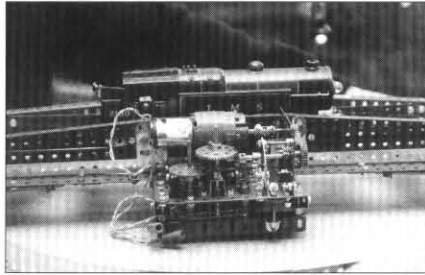


**Railreiniger op Lionelrails**

De railreiniger is uitgerust met de flenswielen no.20. Deze voldoen heel goed op de Lionel-rails en -wissels en zijn naar alle waarschijnlijkheid ook goed te gebruiken op blikken rails van andere merken. Wel bij gebruik deze wielen controleren op slingering en excentriciteit! Mogelijk zijn de kunststof Temsi-wielen nog beter te gebruiken. Ik heb dat nog niet kunnen proberen omdat ik de wielen nodig had voor de railreiniger. De railreiniger was zelfrijdend en daarom had ik de wielen nodig voor de stroomgeleiding. De eis van zelfrijdend heb ik losgelaten, omdat hij te lawaaiig en te langzaam was. Ik heb hem veranderd in een getrokken versie, welke uitstekend voldoet. Wie dit maar een rommeltje vindt om te zien, heeft nog gelijk ook, omdat ik moest experimenteren met voldoende gewicht i.v.m. de veerdruk van de roterende reinigingsschijf. In de toekomst zal nog een cosmetische ingreep plaatsvinden.

Het keerlus-viaduct, was aanvankelijk mooier om te zien en steviger van bouw. Maar ik moest woekeren met ruimte. De treinen welke onder het viaduct door

moesten liepen aan de bovenkant vast. Daarom heb ik de constructie moeten vereenvoudigen. De draaischijf werkt op een kleinigheid na goed en moet nog voorzien



**Locomotief op draaischijf**

worden van een permanente stroomvoorziening. Echter, nu doet zich de moeilijkheid voor van 'waar laat ik dat ding' want ik heb eigenlijk geen ruimte meer.

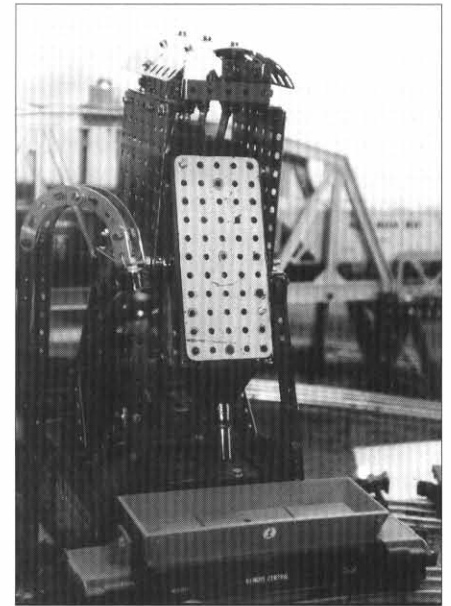
#### Tot slot de kolenlader.

Aanvankelijk had ik het plan om een verkleinde versie van de bekende door Meccano ontworpen kolentip te bouwen. Na diverse pogingen heb ik dit opgegeven, omdat de modellen te grof uitvielen t.o.v. de treinen.

Tenslotte inspireerde de kolenlader van Lionel mij en ik heb hier een variant op gemaakt. De aandrijving is zeer eenvoudig nl. een Temsi-motor met worm en 19-tands rondsel. De 'baggeremmertjes' van Meccano, welke niet meer verkrijgbaar zijn, heb ik zelf gemaakt uit 0,3 mm messing plaat. Een uitslag hiervan heb ik wel, maar ik zie geen kans dat op de computer

getekend te krijgen. Ik ben al blij, dat ik dit artikel op een diskette heb weten te maken. Wanneer worden hard- en software nu eens echt eenvoudig, zodat iedereen er moeiteloos mee om kan gaan?

Tot slot nog dit: Ik ben die andere *De Wolff* (015 2140972), die ene *De Wolff* is mijn zeer gewaardeerde neef, waartegen ik altijd nog een beetje opkijk, vanwege zijn veel grotere Meccano-kennis en vaardigheid.



**Wagon bij kolenlader**

## Korte impressie jaarvergadering 1997

Wij, de voorzitter en de secretaris dus, sluiten voor elke jaarvergadering altijd een kleine weddenschap af over het aantal leden dat komt. Nou dat viel dit jaar weer goed mee. Pakembeet zo'n 300 personen passeerden de draaieur. Er was weer leuke handel en er stonden heel wat interessante modellen. En ondanks dat zat het restaurant tijdens de jaarvergadering weer proprie vol met belangstellenden. Vanaf mijn plekje achter de tafel zag ik deze keer weinig verstolen gegeeuw en zelfs knikbollen bleef beperkt tot een enkeling (maar ik deed natuurlijk net of ik dat niet zag). Het was dan ook allemaal machtig interessant (of de zaaltemperatuur stond niet warm genoeg om te slapen). Ik houd het in ieder geval op het eerste. Bovendien wat te denken van al dat applaus. Afscheid nemen van de leden secretaris (applaus), instellen nieuwe ledensecretaris (applaus), afscheid nemen van de eindredacteur Meccano Nieuws (applaus), jaar-

verslag penningmeester, secretaris, ledensecretaris (3x applaus) herbenoeming voorzitter, secretaris en kascommissie (alweer applaus); ik bedoel maar daarbij kan een normaal mens natuurlijk niet ongestoord een uiltje knappen.

Verder nog aandacht voor de jubileumviering en hoe het bestuur denkt het komende jaar verder te zullen gaan, de rondvraag, sluiting en alwéér ..... inderdaad.

Het officiële verslag krijgt u overigens pas volgend jaar toegestuurd, dit is alleen maar om u lekker te maken over wat u heeft gemist op deze dag.

Oh ja, *Gerard* volgens mij heb ik deze keer gewonnen, dus geef die fles whisky (van vorig jaar) maar weer terug op de volgende bestuursvergadering.

*Kees Trommel*

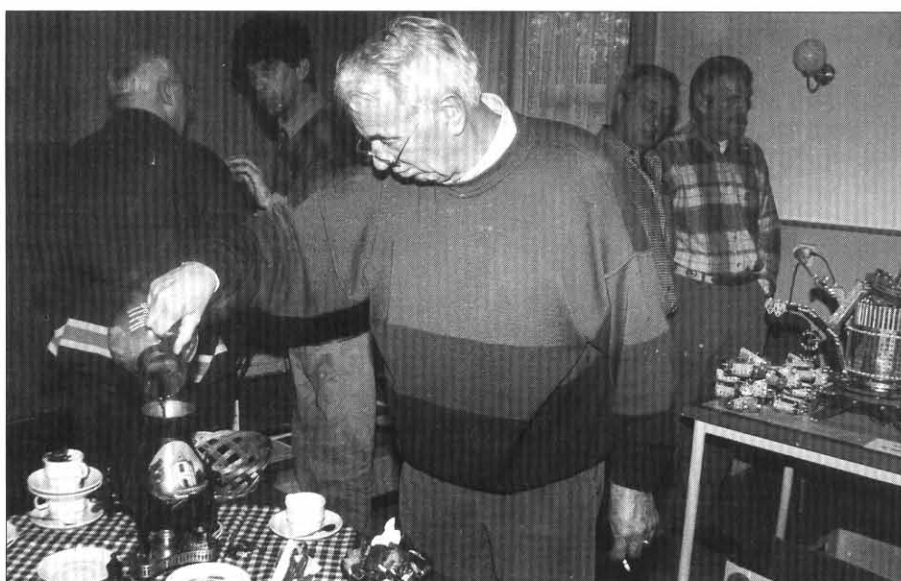
## Kerk-Avezaath 17-11-1996

Bert Loerakker,  
Zoetermeer

Als we Sexbierum, Raalte, Brentford Middlesex, de Almere Stoomdagen en Soesterberg even niet meetellen, was dit de vijftiende en tevens laatste Meccano-bijeenkomst van het jaar.

**Traditiegetrouw is het Meccano-jaar op een waardige wijze afgesloten door organisator Frits Dam. Twee keer per jaar, één keer op een zaterdag en één keer op een zondag, zorgt Frits voor een mooie zaal met voldoende parkeergelegenheid.**

De aanblik die de zaal op deze mooie najaarsdag bood was een streling voor het oog. Op de gereserveerde tafeltjes en op het podium stonden weer veel modellen, waaronder enkele noviteiten. Bovendien was er op het podium een uitgebreide zilver-tin-collectie van de Oud-Hollandse tingieterij uit het naburige Kapel-Avezaath te bewonderen. De collectie - van het enige tingietersgilde dat Nederland nog rijk is - omvatte een man achter een draaibank, een schitterend vliegtuig, borden en vazen. Al deze voorwerpen zijn handgemaakt. Onze penningmeester, *Jan Schurink*, had ook een podiumplaats. Hij toonde onder andere een aantal circulaire *Exacto*-onderdelen zoals flenswielen en gebogen stroken. Voor zover ik het kon beoordelen zijn de radii van de gebogen stroken niet gelijk aan die van Meccano. Een prominente plaats op het podium was er ook voor de kerstkribbe. Het decor werd gevormd door vier vierkante kunststof platen met dikten van drie millimeter en zijden van 1,22m. Deze waterbestendige foams waren uitgevoerd in de Meccano-kleuren rood, geel, groen en blauw.



Gastheer Frits Dam

Wilt u het onderste uit de kan? Dat kan. *Frits* heeft in een toespraak de gasten verwelkomd en hen twee kopjes koffie aangeboden. Eén van het Meccano-gilde en één van de tingieterij.

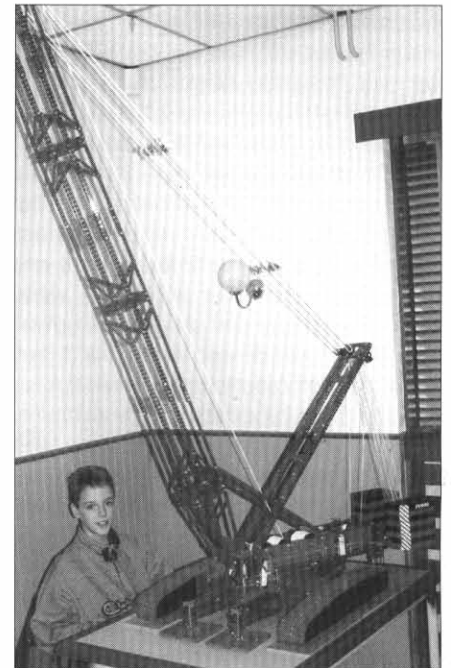
De gasten mochten de koffie zelf 'tappen' uit een originele tinnen koffiekkan met drie kraantjes. Tenslotte meldde de organisator dat vorig jaar november een bril in de zaal achtergebleven is. De rechtmatige eigenaar heeft zich tot op de dag van vandaag nog niet gemeld. U begrijpt dat ik geen oproep in dit blad plaats, want iemand die een tien-punts letter zo kan lezen heeft geen bril nodig.

### Modellen

Nu iets over de modellen zelf. Doorgaans houd ik er bij het bekijken en beschrijven van de modellen wel enig systeem op na. Ik maak dan een selectie; ook nu weer. We beginnen bij de kinderen.

### DEMAG CC 4800-1

*Erwin Niemantsverdriet* uit Kerk-Avezaath gaf een demonstratie met een in aanbouw zijnde hijskraan van tweeneenhalve meter hoog. De full-size DEMAG CC 4800-1 heeft zonder uitbreiding een hefvermogen van vijftienhonderd kN en mét uitbreiding tienduizend kN. Met speciale voorzieningen zelfs zestienduizend kN (ik weet niet bij welke vlucht). CC staat voor rupsbanden. Dit model komt een keer uitgebreid aan de orde.



Erwin Niemantsverdriet

### Meccano-airport

*Ronny en George Bosveld*, respectievelijk 11 en 8 jaar, hadden een vliegveld aangelegd, compleet met helikopters. Bovendien had *Ronny* voor een race-auto gezorgd. De buurman van *Bosveld*-airport had de vliegtuigen geleverd. De hoofdrotor en de staartrotor van beide heli's kunnen echt draaien. De hoofdrotor zorgt net als bij een grote helikopter voor een flink reactiekoppel. De luchtverkeersleiding had de energievoorziening nog niet helemaal onder controle.

### De buurman.

De heer *Derksen* stond in het verlengde van de startbaan met de pingrolpong van de heer *Van Tuinen*, maar dan met een veranderde opbouw.

### 'Hoogwaardige Meccano'

Dit stond boven een artikel in 'Ferro Focus', een uitgave van Hoogovens Staal Primaire Producten. Aanleiding was de door *René Muijen* gebouwde 023/024 wielgraver van EVB Grondstoffen. Het model is voor de laatste keer getoond in Benthuisen en beschreven in Meccano Nieuws 14.4. De hoogwaardige bouwer uit Beverwijk heeft tussen Benthuisen (28-09-1996) en Kerk-Avezaath en passant nog 'even' een nieuwe wielgraver gebouwd. Ook dit model is alleszins de moeite van het bekijken waard.

### Stoommachine

De heer *Barnhoorn* toonde een stoommachine met twee liggende cilinders (niet het sham rage-model). Hij is inmiddels alweer met het volgende model bezig.



### Stroomwals

*Piet Leemans* demonstreerde de fraaie 'stroomwals' (uit Schoonhoven) die met traploos regelbare snelheid vooruit en achteruit kan rijden. De besturing is zo direct dat er gemakkelijk mee gemanoeuvreed kan worden.

### Level luffing

De heer *Bus*, onze specialist level luffing crane (kraan met horizontale lastlijn) wist ook nu weer velen te boeien. Elders in dit blad treft u een beschrijving aan over dit model.

### Sfeervol kerstmodel

De heer *Kitzen* uit Susteren verhoogde de sfeer door de bezoekers, heel toepasselijk, te laten genieten van een speeldoos waarmee hij in staat is maar liefst vijfendertig prachtige kerstmelodieën ten gehore te brengen.

### Revolversysteem

De heer *Van der Avoort* demonstreerde een Meccanograaf waarin acht overbrengingsverhoudingen zijn ondergebracht.



**George en Ronny Bosveld**

Een zogenaamd revolversysteem maakt zeer snel wisselen mogelijk. Eenvoud is het kenmerk van het ware. Dit model is apart beschreven.

*René Mikkers* toonde de toepasbaarheid van een 'lagerplaat' zoals hij hem zelf noemt. Dit is een plaat met een diameter van 12" (=1ft=30,48cm). Dit onderdeel is uitermate geschikt om samen met flensring (no. 167b) als basis te dienen voor een axiaal lager. Over de naafschild kan dan bijvoorbeeld een 'spin' met zestien "snaarwielletjes met bandjes lopen.

De omtrek van de plaat is voorzien van 192 tanden, waarvan de modulus identiek is aan die van rondsel 167c. De overbrengingsverhouding is dan 1:12. De 'lagerplaat' kost f 125,-.

*René* levert er ook een 12-Volts collectorloos motortje bij. Deze hoogwaardige Zwitserse precisie van het merk ESCAP is ook te gebruiken als boormal. Het motortje is 'loeisterk' aldus *René*. Ik heb persoonlijk mogen ervaren hoe dat aanvoelt. Op advies van *René* klemde ik het rondsel stevig tussen duim en wijsvinger, waarna hij het liet draaien. Mijn ego liep een flinke deuk op. *René* had gelijk. Het motortje is loeisterk. Het kost inclusief plaatje (no.74) f 27,-.

Inderdaad, wat u zegt. Dit is reclame. *René* weet waarom.

Verder was er nog de heer *J. Ransbotyn* uit Brussel en de semi-handelaar de heer *G.J. Evers* met zijn gevolg, maar daarover een andere keer.

Tot zover deze selectie.

## Coming to Amerika

Starring: *Howard Sie*

Eigenlijk begon dit avontuur begin december op een koude zaterdagmiddag, toen ik in een behoorlijke crash met mijn 4x4 skelter moest bekopen met een gebroken rib. Dat schakelde me voor zo'n twee maanden uit, waardoor ik op het aanbod van Misset Uitgeverij om 6 dagen op de Landbouw Rai te exposeren, kon in gaan.

Wat was al geweldig! Erg veel belangstelling, een goed verlichte eigen stand, en een goede hoge tafel, prachtig. Geveke (Caterpillar importeur) had me van allerhande CAT informatie voorzien om mijn stand aan te kleden. Ook had ik via Pyro een Meccano uithangbord geregeld. *Ans en Gerard Anink* hadden mij verder geholpen met de opbouw. Het zag er piekfijn uit. De beursdagen waren erg leuk, vooral toen mensen van het in Amerika gevestigd bedrijf EDCOR mij vroegen of ik ook met de Meccano modellen op hun stand wou staan in Larisville, Kentucky. Daar vond over twee weken de 'Farm Machinery Show' plaats. Ze waren zeer geïnteresseerd in de Challenger 65 en de Ford County omdat ze een echt werkende hef- en aftak-as hebben. Dat zijn n.l. de onderdelen die zij zelf ook verkopen, plus nog zo'n 25.000 andere....

Speciaal voor de tentoonstelling in Amerika had ik de Ford County omge-

bouwd tot Ford 7000. Dus geen vierwiel aandrijving meer, en ook geen cabine. Ik was dat model goed zat, dus dit was een goede gelegenheid om hem flink aan te pakken. Ook kreeg hij een nieuwe motor + aandrijving van de hef- en aftak-as. Hij werkte als een klok. De hooischudder ging ook mee en de schud-eg voor achter de Challenger. In twee sporttassen op het vliegtuig naar Larisville, Kentucky.

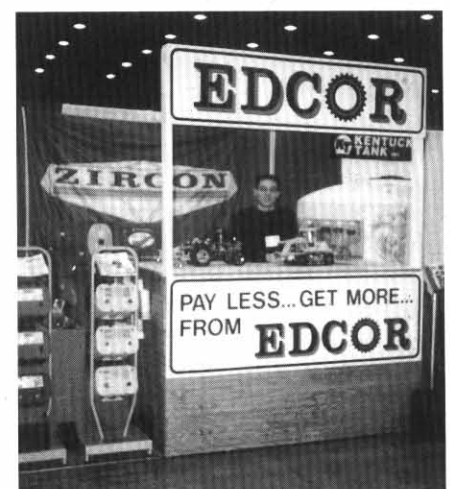
De grootste indoor 'Farm Machinery Show' van Noord-Amerika. In 4 dagen komen daar zo'n kleine 300.000 mensen. Vooral hele dikke mensen, dus het is heel druk en dringen geblazen. Het was er geweldig. Al de grote Amerikaanse Kniktrekkers waren aanwezig. Onze stand was in de grootste, de mooiste en de best verlichte hal, tegenover Caterpillar, die er met drie echte Challenders stonden.

De meeste mensen herkenden mijn modellen als 'erector sets'. Het was constant praten en uitleggen aan al die mensen die onze stand bezochten. Maar daar ben ik niet echt vies van. De show was vier dagen van 9 tot 6 uur en 's avonds werd er getrokken door grote tractoren aan de sleepwagen; tractorpulling. Het nationale kampioenschap werd daar gelijktijdig uitgevochten. Alle groten van heel Amerika waren aanwezig. Fantastisch!

Het was om voordat ik er erg in had. Op de terugreis op Detroit Airport heb ik nog enorme sneeuwschuivers gezien. De hele trip was zeer inspirerend.

De modellen zijn heelhuids weer teruggekomen in de sporttassen plus een enorme berg folders over allerhande landbouwvoertuigen. Het was heel erg vreemd om met modellen die al bijna drie jaar oud zijn en voor mij dus niet meer echt boeiend, zoveel mensen te boeien en weer opnieuw te beginnen. Een soort Skegness '95 herhaling.

Volgend jaar willen ze me weer hebben. Ik ben nu een vrachtauto aan het bouwen en het is toch een landbouw beurs.



**Howard in Larisville, Kentucky**

## Level Luffing

*D.B. Bus,  
Uithoorn.*

### Een dubbelarmkraan

#### Verhoudingen van armlengten

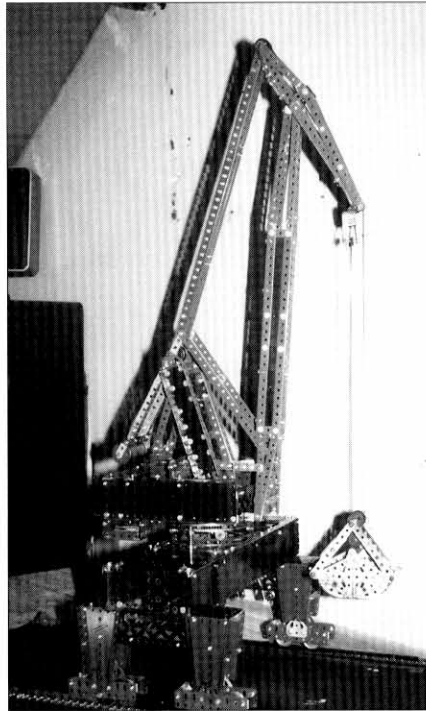
**Op de bijeenkomsten van ons gilde werd mij gevraagd: "Hoe kom je aan de verhoudingen van de armlengten?" Het doel van dit stelsel van armen is immers, dat de last bij het op- en aftoppen in het horizontale vlak blijft (level luffing).**

Het antwoord is simpel: ik maakte eerst een foto in een zeehaven, bouwde in verhouding en moest toen nog experimenteel hier en daar een gaatje verplaatsen. Deze vragen waren aanleiding de kraan eens te beschrijven, zodat iets dergelijks exact of in verhouding gebouwd kan worden. Door middel van wiskundige of grafische methoden kan een oplossing gevonden worden. Zie voor een grafische methode het boek van Ernst: *Die Hebewerkzeugen* (Bibliotheek T.U. Delft). Echter, toen bleek dat de baan nagenoeg horizontaal was, heb ik hem zo gelaten. Op de foto's is te zien hoe de kraan is samengesteld. De verhoudingen in aantallen gaatjes zijn aangegeven op schets en tekening. Vier aspecten spelen hierbij een rol.

1. De reeds besproken level luffing door de armen.
2. De grijper met het differentieel.
3. Het zwenken.
4. De aandrijving van het onderstel.

#### 1. De armen.

Behalve de draaipunten en de lengte van de armen zien we een contragewicht. Dit is een cilinder no.216 die afgesloten wordt door twee wielen no.20. Dit gewicht is gevuld met opgerold lood. Hier door is een as gestoken welke aan een beugel van 7 bij 2 gaatjes is bevestigd. Deze is door middel van een aantal hoekstukken aan twee armen bevestigd. Dit zijn strippen no.1b, die met het vierde gaatje op dezelfde as draaien, als waaromheen de hulpboom aan de onderkant draait. Deze strippen zijn ter hoogte van het eerste gaatje los-vast aan twee andere strippen no.1b, gemonteerd welke draaiend aan de hoofdboom is bevestigd. Hiermee is het stelsel zo uitgebalanceerd, dat een kleine motor door middel van een schroefdraadstang en onderdeel no.62c het hefboomstelsel kan aandrijven. Onderdeel no.62c is een 2-armige kruk met inwendige schroefdraad. Daaraan zijn



Level luffing met tweeschalengrijper

strippen naar de hoofdarm scharnierend bevestigd. De schroefdraad wordt door middel van rondsel no.26c en tandwiel no.27d op een gladde as aangedreven. Deze as gaat door een 2-armige gladde kruk en is met het draadeind verbonden met een koppeling no.63. Het plan is echter om het aangrijpingspunt hoger te zetten, zodat de beweging van de hoofdarm langzamer gaat, meer gelijkend op de werkelijkheid.

#### 2. De grijper en het differentieel.

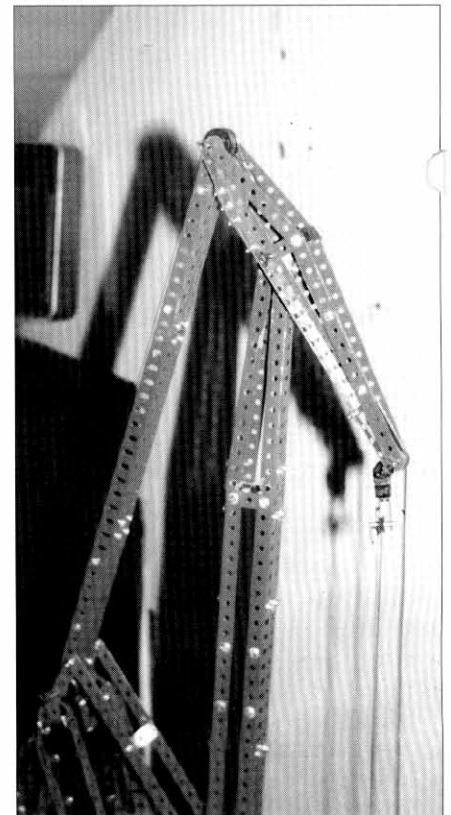
Een andere vraag was: waarvoor dient het differentieel. Dit voor het gelijk lopen van hijs- en sluitdraden tijdens het hijsen en toch kunnen openen en sluiten van de grijper op iedere hoogte. Dit is reeds beschreven door de heer H. van Wijngaarden in het jubileumboek en in *MMGG Journal* 1984. Ook is dit te vinden in de drijvende kraan van de heer H.M. *Elema* in *Meccano Nieuws* jaargang 9 no.1.

Door motor 1 (zie tekeningen) wordt as 1 van het differentieel aangedreven en tevens de hijsstroommel door middel van een ketting 1:1. Als motor 2 wordt stilgehouden gaat de trommel draaien met halve snelheid van as 1. De trommel zit namelijk los op as 1 en 2. Een kettingwiel, los op as 2, maar vast aan kant 2 van het differentieel drijft met een ketting de sluitdraadtrommel met een verhouding 2:1. Beide trommels maken nu evenveel toeren. Draait nu motor 2 dan gaat de sluit-trommel draaien t.o.v. de rest en de grijper gaat openen of sluiten. De grijper staat in *Meccano Standaard Mechanismen* blz.

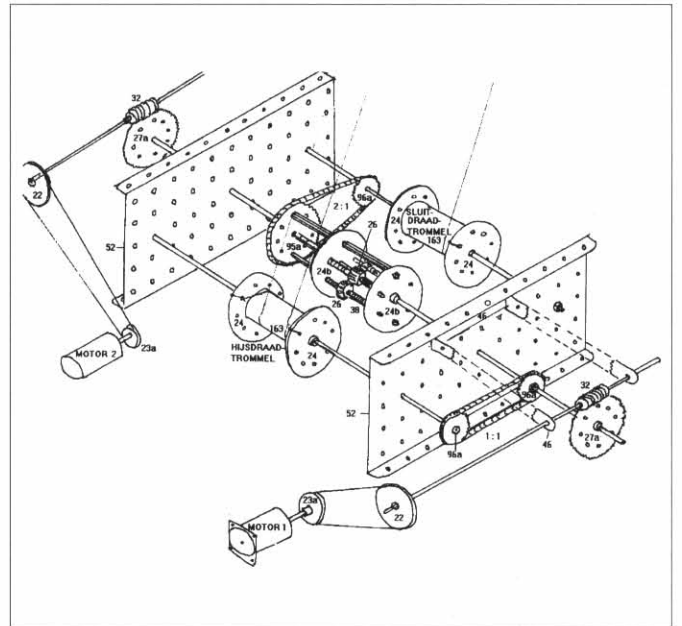
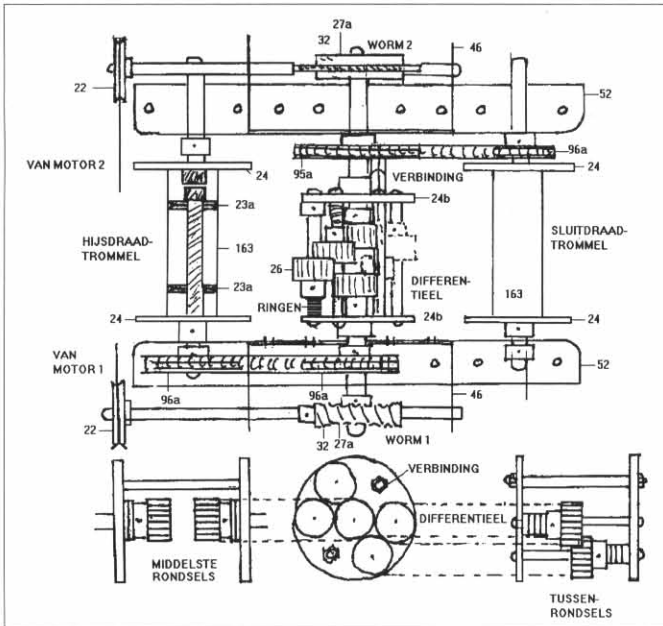
40. Er zijn twee hijsdraden, die uit één stuk bestaan. Beide zijden worden in evenwicht gehouden door het dwars wiel-tje aan de top van de hijsarm. De sluitdraad is ook daar bevestigd, anders gaat de grijper toch nog open bij het vieren van de armen. Op de perspectief-tekening staan de Meccano-onderdeel nummers aangegeven. Een verbetering moet nog worden door de wielen zo op te sluiten, dat de draden niet van de wielen kunnen lopen bij het te ver openen of sluiten of het raken van de grond. Nog beter wordt het met schakelaartjes, die op de spanning in de draden reageren.

#### 2a. Het differentieel.

Dit is toegepast door de heer H. van Wijngaarden, heel compact. Het bestaat uit een trommel, opgebouwd uit twee naafwielen no.24b en twee vaste verbindingen, hier zeskantige staafjes met inwendige schroefdraad. De naafwielen draaien los om de assen. Binnenin zit op iedere ingangs-as een rondsel no.26 op een tussen-as die door de gaten van de zij-kanten steken. Op hun beurt drijven die weer ieder een rondsel no.26 aan, die iets van de kant is verschoven en die op hun beurt grijpen in op het rondsel no.26 op de tegenoverliggende as. Totaal zijn er zes rondsels no.26 aanwezig, twee op de middenassen en vier op de buitenassen, welke laatste door ringen op hun verschoven plaatsen worden gehouden.



Hoofdarm, hulparm en hijsarm



**Het zwenken van de kraan.**

Het bovenstaande steunt op ring no.143, deze op een wielenkrans (8 x 23A) en deze weer op ring no.143. De laatste is op de brug bevestigd, waarin zich de aandrijfmotor bevindt. Deze drijft door middel van worm no.32 en worm wiel no.27a een verticale as, waarop een kettingwiel no.96 is bevestigd. Dit grijpt in op een ketting, die vast om de bovenring is geklemd. De assen van de wieltjes zijn met beugeltjes bevestigd op een ronde plaat no.146a. Deze plaat is dus geheel los van onder- en bovenwerk en beweegt met de halve snelheid van het bovenwerk. De bedrading (zes draden naar de hijs-, sluit- en topmotoren resp. gaan door een gat in het midden van de draaiplaat no.146a. Daardoor kan de kraan niet steeds in dezelfde richting door ronddraaien. Om het vernalen van kapottrekken van de draden te voorkomen kunnen we eindschakelaars toepassen met daarover diodes om terug te kunnen draaien (zie C. Luske, MN 12.3 blz. 39). Ik zal er echter een stel sleepcontacten in bouwen (H.Kroon) zodat onbepaald ronddraaien mogelijk wordt.

**4. Aandrijving onderstel.**

Dit geschiedt door een motor in de brug, die door middel van een haaks tandwiel een doorlopende as aandrijft, waarop kettingwielen no.96 aan beide zijden boven de dwarsbruggen. Deze drijven kettingwielen no.95b (1:3) op hulpassen in de poten aan. Op deze assen zitten kettingwielen no.96a, die kettingwielen no.95a aandrijven op de middenassen van twee van de vier wielstellen. Aan elke zijde één aangedreven stel tegen schranken. Op de middenassen zitten rondsels no.26, die elk twee tandwielen no.27a aandrijven, die tevens flenzen zijn van de loopwielen

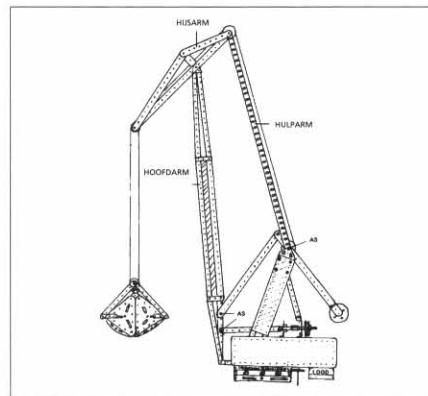
no.20. Dit gaat alleen goed, omdat de zaak op rails loopt, n.l. hoekbalken met 49 gaten (no.7). De stelen zitten ieder met twee tappen no.126a met een asje scharnierend aan de poten, die uit driehoekplaten no.54 bestaan. De brug kan best wat smaller, maar tijdens het experimenteren was wat meer ruimte wel handig.

**De stroomtoevoer.**

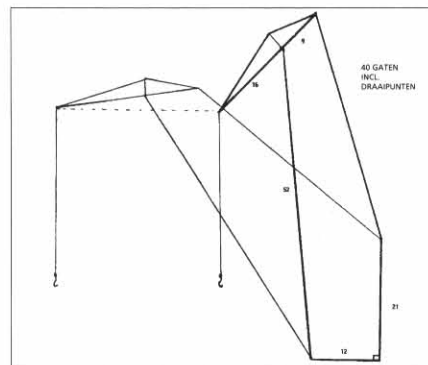
Deze gaat vanaf de transformator naar een schakelkastje met zes dubbelpolige omschakelaars, waarvan één reserve is gebleven. Het veiligst is hiervoor schakelaars te gebruiken, die naar het midden terugveren (H.Kroon). Door middel van

twee 6-aderige kabels en twee DIN-pluggen wordt de stroom in de zijkant van de brug ingevoerd.

Rest mij nog mijn dank uit te spreken aan de heren L. Vrugt voor zijn steun vanuit de praktijk en de mooie folder van Figee. J.J.C. Couwenberg voor de mathematische methode en de verwijzing naar het boek van Ernst. N.I.M. Stevens voor zijn opbouwende kritiek. H. Kroon voor zijn kritische opmerkingen. H. van Wijngaarden voor het opsturen van zijn artikel. En mevrouw A. Anink documentatiecentrum voor het opsturen van Constructor Quarterly (CQ).



Het zwenken van de kraan



**Geraadpleegde literatuur:**

- Ernst 'Die Hebewerkzeuge', blz 205/216 bibliotheek T.U. Delft.
- H. van Wijngaarden Jubileumboek 10 jaar M.G.N. blz.19 en 20.
- H. van Wijngaarden MMGG Number 9, March 1984.
- P. Jonges 63 Ton Level-Luffing C.Q. sept. 1984.
- Bert Love A Level Luffing Crane from Fife C.Q. sept 1984.

## Werk van leden

Frits Willems, Eerbeek

### Een Super Race-Auto in Märklin van Hans-Peter Kuhlo, Hannover

Reeds eerder deed de heer *Kuhlo* als befaamd Märklin-bouwer van zich spreken. In 1987 nam hij deel aan de manifestatie 'Techniek in Vrije Tijd' te Utrecht waar hij zijn grote model van een Mercedes Benz 300 SL sportauto liet rondrijden (zie de foto op blz 1 van MN 5.01). En in 1993 en 1994 verschenen er in deze rubriek bijdragen over respectievelijk zijn elektrische locomotief E 91 (MN 11.3) en de railzeppelin (MN 12.4).

De onderstaande bijdrage kwam tot stand met behulp van de foto's en informatie die onze collega *Kuhlo* mij heeft toegezonden.

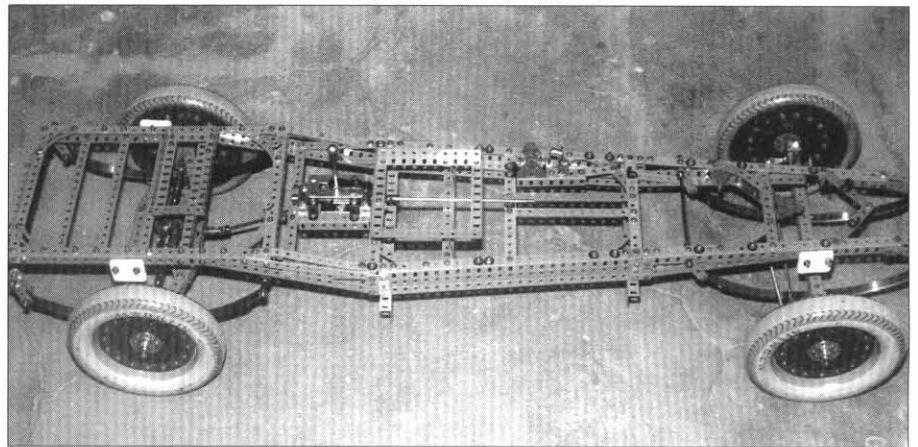


De constructeur met zijn model

Als voorbeeld voor zijn race-auto gebruikte *Kuhlo* een etalagemodel van Märklin uit de dertiger jaren. Dit model was waarschijnlijk gebaseerd op de SSKL racewagen (300 pk) waarmee de coureur Carraciola in 1931 de Mille Miglia-race won. Märklin heeft van dit model nooit een bouwdoos of een bouwbeschrijving uitgebracht en dus was *Kuhlo* praktisch alleen aangewezen op een grote afbeelding op de voorpagina van een Märklin boekje bij het 75-jarig bestaan en een kleine foto in een andere publicatie. Gelukkig voor hem had een lid van de Zwitserse metaalbouwvereniging CAM het etalagemodel al eerder nagebouwd, zodat hij het op een bijeenkomst kon fotograferen. Hij bouwde zijn model in negen maanden

## Meccano Nieuws 15.3

Het volgende nummer van het Meccano Nieuws zal ongeveer medio september 1997 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus 1997.



Het chassis

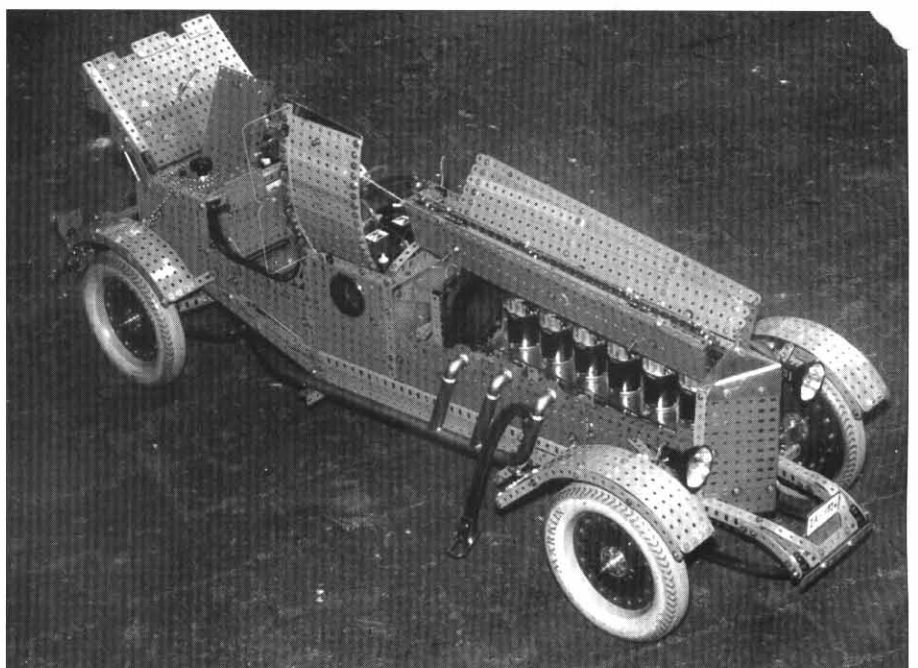
tijds en besteedde er ongeveer 250 uren aan. In tegenstelling tot het voorbeeld voorzag hij de auto van echte bladveren en een afstandsbediening.

Het model is 115 cm lang, 40 cm breed, de afstand tussen de voor- en achterwielen bedraagt 81 cm en de diameter van de wielen is 19 cm. Bij ontstentenis van de originele Märklin wielen had hij zijn toevlucht genomen tot die van een kindervagen, maar gelukkig vond hij iemand die hem de originele wielen te leen gaf. De zes motoren-in-lijn zijn Büchermotoren die Märklin vroeger voor etalagemodellen gebruikte.

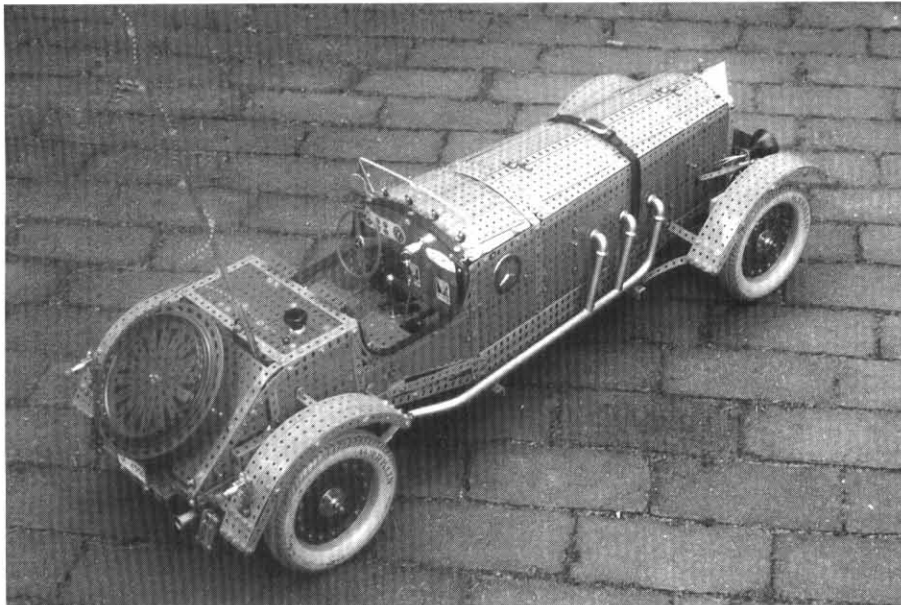
Deze motoren leveren bij 12V 2800 tpm, bij 16V 4500 tpm en bij 18V 6000 tpm. Helaas zijn zij in deze uitvoering niet meer

te koop. De stroom wordt geleverd door  $6 \times 3 \text{ V} = 18 \text{ V}$  accu's (merk VARTA) voor motorfietsen. Zij zijn ondergebracht in een vak vóór de kuip en wegen 1 kg elk.

Een multiplex-servo is gemonteerd in een compartiment achter de kuip. Door één en ander is het complete model nogal zwaar geworden: zo'n 20 kg! Uiteraard heeft de bouwer ruimschoots gebruik gemaakt van zijn - wat hij noemt - knutselaarsvrijheid. Zo heeft hij delen voor de stuurinrichting zelf gemaakt en de bladveren, de uitlaat en een aantal andere componenten laten vervaardigen.



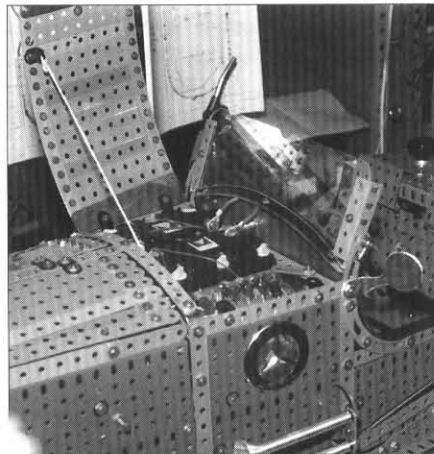
Alle luiken en kleppen open



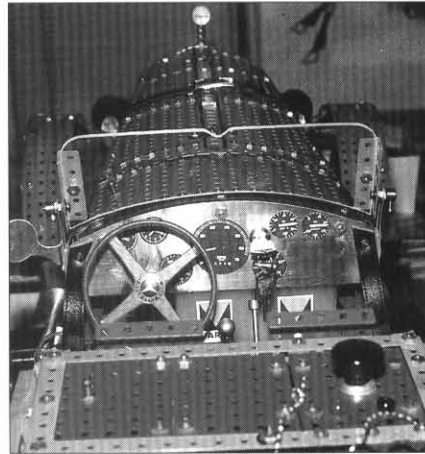
Overzicht van de auto

heer Kuhlo schrijft dat hij voor zichzelf een bouwbeschrijving van een twintigtal bladzijden heeft geschreven en tijdens de bouw een grote hoeveelheid foto's heeft genomen. Wie zin heeft om zo'n groot

model zelf te bouwen, kan bij hem dus allerhande nadere informatie krijgen. Zijn adres is: Heinrich-Stamme Strasze 6, D 30171 Hannover, B.R.D.



Het accu-compartment



Gezicht op de cockpit; op de voorgrond het luik voor de servoruimte

Organisator *Harry Mariën* laat ons weten dat de volgende bijeenkomst van de Belgische leden van het MGN, zoals reeds gemeld in het MN, plaats heeft op zaterdag 13 september 1997 en dit zoals steeds in het Museum voor Speelgoed en Folklore Nekkerspoelstraat 21 B-2800 Mechelen tel.: 015/20.03.86

Het is reeds de negende jaarlijkse bijeenkomst op rij, doch voor de eerste maal over een ganse dag, t.t.z., vanaf 10.00 uur (stipte openingstijd van het museum) tot 16.30 uur, zodat alle bezoekers nu volop tijd zullen hebben, niet alleen om te genieten van de Meccanomodellen en van de onderdelenverkoop, maar ook van de verdere 7200 m<sup>2</sup> tentoongestelde verzamelingen.

Per traditie zal de bar in onze vergaderruimte op de tweede verdieping open zijn, maar uiteraard ook het algemeen cafetaria op de eerste verdieping van het museum.

Zoals steeds zijn op de Meccanobijeenkomst alle MGN-leden en hun familie, vrienden en Meccano sympathisanten hartelijk welkom.

## VRAAGJE

Tijdens één van de inmiddels vele contacten die ik zo via Internet heb opgedaan, kreeg ik in een 'gesprek' met Ken Benstead (een ISM-lid uit Amerika) een vraag voorgelegd waar ik zo 1,2,3 eigenlijk geen antwoord op wist.

Het gesprek ging o.m. over Meccano, over het aantal leden van de diverse Meccano clubs over heel de wereld, over de vermoedelijk talloze niet georganiseerde Meccano bouwers over de hele wereld, de verspreiding van Meccano over de verschillende continenten en landen enz.

Hij kwam tot de conclusie dat als er (na Engeland) één land is waar Meccano heel goed is aangeslagen, waar de hobby het meest werd en nog wordt beoefend, dan is dat volgens hem Nederland wel; en hij vroeg of ik daar soms een verklaring voor had. Nou, nee .....niet dus.

Ik heb mij dit ook nooit zo gerealiseerd en ik weet ook niet of zijn opmerking juist is. Even aannemende dat Ken's zienswijze klopt, dan dringt zich haast als vanzelf de vraag op waar dat dan aan zou kunnen liggen. Omdat we hetzelfde weertype hebben als Engeland (veel binnenzit) dus Meccano-weer? Of omdat we enigszins overeenstemmen in aard en cultuur of weet ik veel wat? Eerlijk gezegd heb ik er eigenlijk geen flauw idee van.

Toch vind ik de vraag wel interessant want nu ik er zo wat over heb nagedacht geloof ik dat er best wel een zekere kern van waarheid in zijn opmerking zit. Maar ja, wie ben ik? Wat vinden jullie er eigenlijk van? Dit lijkt mij echt zo'n onderwerp waar ruim 600 leden ook ongeveer 600 verschillende ideeën over (kunnen) hebben, maar waaruit wellicht één of meerdere antwoorden kunnen worden gedestilleerd die tot een soort verklaring zou(den) kunnen leiden. Doet u mij eens een lol en denk er eens over na en laat het mij dan weten. Ik hoef geen antwoorden van het formaat doctoraal proefschrift, maar een briefje met een tekstje op de wijze van: 'Wel of niet mee eens omdat..... en dan een paar puntjes' En de leden die op Internet zitten, gaarne een mailtje naar:

C.J.Trommel@net.HCC.nl

Alvast bedankt voor de moeite en ik heb mijn brievenbus al vergroot i.v.m. de stroom brieven die ik nu natuurlijk ga ontvangen.

*Kees Trommel*

## Meccanomodellen

Bert Loerakker,  
Zoetermeer

### Belvédère in Schoonhoven.

Op 9 november 1996 vierde de Fischertechnikclub haar vijfjarig bestaan. Meccano Gilde Nederland heeft dit feest met enkele modellen opgeleusterd.

**Volgens onze telling zijn achttien leden van het MGN ingegaan op de uitnodiging van de Fischertechnikclub Nederland. Zes van hen hadden één of meerdere modellen bij zich. Overigens was een aantal van hen ook in Soesterberg.**

*Kees Nobel* is zó edel dat hij behalve lid van het Meccano Gilde Nederland ook lid is van de Fischertechnikclub. Hij speelde een thuiswedstrijd. Echter, hij was zó druk bezig met Lucky Logic en het uitpakken van software programma's, dat ik even niet kon vragen of Fischertechnik z'n eerste of tweede thuis is. We houden het in de gaten.

#### Verzin een truck.

*Harrie Kroon* reed reclame met een door hem ontworpen en gebouwde mini trek-

ker met oplegger. Op de oplegger was een container geplaatst, met de letters HKC. HK zijn de initialen van de trucker en C staat voor container. De radiografisch bestuurbare combinatie is zó smal dat de realisatie ervan aanvankelijk een utopie leek. Echter, *Harrie* heeft de aandrijving en servo's op knappe wijze weten onder te brengen binnen een breedte van niet meer dan vijf gaatjes. Hij is hiermee trendsetter.

*Jan Weststrate* vergastte de gasten in de grote zaal op draaiorgelmuziek. Zelfs Wolfgang Amadeus Mozart (1756-1791) kon niet ontdekken waar de muziek vandaan kwam. *Jan* vertrouwde ons toe dat de muziek van een portable cassette recorder kwam, die heel discreet samen met de mans onder de tafel stond. *Jan* had zelf geld bij zich; in een schatkist geheel uitge-

voerd in Meccano. Bovendien zorgde hij voor de juiste koers met een trekker met oplegger uit de eerder genoemde fabriek.

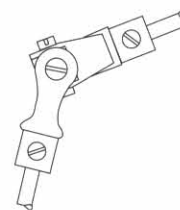
*Hans van den Berg* demonstreerde de harmonische bewegingen van de harmonograaf en de - in Ede voor het eerst getoonde - 'Octopus'. Dat is een kermis-attractie die door de gebogen staalkabelaandrijving zo mogelijk nog erger is dan de full-size kermis-attractie. De harmonograaf is uitgebreid aan de orde geweest in het december-nummer en de 'Octopus' houdt u nog van ons tegood.

De heer *Hermanns* (met duo-n) heeft - evenals in Ede - goede sier gemaakt met zijn enorme 'duowiel'. Dit is een mants-hoog Meccano-model met - zoals het woord al doet vermoeden - twee reusachtige wielen (dualis: tweevoud). De bouw nam niet meer dan één à anderhalf jaar in beslag. Het monteren van de twee enorme wielen is nu een kwestie van twee schroefjes en duurt slechts twee minuten. Het opbouwen van het hele model kost slechts vijf minuten. Drie enorme transformatoren voeden met verschillende spanningen alle elektrische en elektronische componenten. De schakelwals is een kunststofplaat en voor de contacten zijn klinknagels gebruikt. De wals gaat elke keer één stap verder en bedient dan één of meerdere oude telefoonrelais. 'Het is een logisch systeem'. In Ede is al iets over dit model geschreven, en de bouwer zelf schrijft een artikel over de besturing. Dat wordt waarschijnlijk najaar 1997. Een motiverende opmerking vooraf: 'Probeer hem maar niet na te bouwen'.

*Piet Leemans* was er onder andere met een tongenorgel. Een beschrijving van o muziekinstrument staat gepland voor MN 15.3.



Waarover spraken zij?



## A.J. PRINS

de oudste Meccano Dealer

levert :  
verzendt :  
bel voor

Kist 10

- TreinenShop
- Alle dozen
- Alle onderdelen
- Ordergrootte kortingen

A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937

## Howard Sie op de Landbouw-RAI.

Co Stevens, Achterveld

Van 20 t/m 25 januari j.l. werd in de RAI te Amsterdam de Landbouw-RAI gehouden. Howard Sie stelde me daarvan op de hoogte en voegde er in één adem aan toe, dat hij er met een paar van zijn modellen zou staan. Op mijn op verbaasde toon gestelde vraag, hoe hij daar dan wel terecht kwam, vertelde hij dat hij was uitgenodigd door medewerkers van het tijdschrift 'Trekker & Werktuig'. een van de vele vakbladen van uitgeverij Misset.

Dinsdag toog ik naar de RAI. De immens grote hallen waren volgestouwd met de meest geavanceerde landbouwmachines en trekkers- van klein tot gigantisch. Dit was de grootste Landbouw-Rai tot nu toe! Na een tijd rondgezworven en geïmponeerd rondgekeken te hebben, vond ik uiteindelijk het Misset Landbouwpark, en waarachtig, daar stond in een leuk stand-

Howard met drie van zijn modellen, welbekend van Ede en Skegness. Ik werd meteen door hem verwend met koffie en broodjes en onderwijl hebben we heel geanimeerd zitten praten over van alles en nog wat betreffende Meccano. Het standje zag er aardig uit, aangekleed met foto's

van de 'kalender' en een van Howard's voertuigen 'echt'. Hij vertelde, dat Gerard en Ans Anink vóór de tentoonstelling waren komen helpen optuigen.

Doorlopend stond er man-en vrouwvolk belangstellend te kijken naar de modellen, die van tijd tot tijd door Howard werden gedemonstreerd en waarvan de motoren continue draaiden.

Howard geniet bekendheid als Meccano-constructeur, getuige een kleurenfolder, met daarop alle bezienswaardigheden in het Misset Landbouwpark, en onder de kop 'Meccano Show' staan twee kleurenfoto's van een van zijn voertuigen. En al staan de drie letters MGN er niet bij, toch is het ook een mooie reclame voor onze vereniging, zo althans ziet dat Co Stevens.



Modellen van Howard Sie op de Landbouw-RAI

## Agenda

### REGIOBIJEENKOMSTEN EN GEBEURTENISSEN

3-6	jul	Skegness
30	aug	Henley on Thames
6	sep	Benthuizen
13	sep	Mechelen
13	sep	Oxton, NMMG
3-5	okt	Genk
11-19	okt	Soesterberg jubileumtentoonstelling
1	nov	Hengelo (O)
8-9	nov	Verzamelaarsjaarbeurs Utrecht
16(z)	nov	Kerk Avezaath

### 6 september: Benthuizen

Bijeenkomst in dorps huis 'De Tas' aan De Dam. Tel.: 079 3313625. Aanvang 10.00 uur. Inlichtingen L.M. Steenvoorden tel.: 0342 476629.

### 13 september: Mechelen (B).

Bijeenkomst in het Museum voor Speelgoed en Folklore, Nekkerspoelstraat 21, B-2800 Mechelen. Tel.: 0032 15 557075. De zaal gaat open om 10.00 uur en gaat dicht om 16.30 uur. Het museum is echter open vanaf 10.00 uur.

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

### Gebeurtenissen

#### Stoomdagen Hellevoetsluis

van 15 t/m 17 augustus.  
de Veste t.o. Brandweermuseum.

## Advertenties

### Gevraagd

Meccanokist of -kast leeg. Afmetingen ongeveer kist no.10, in ieder geval ruimte biedend (diagonaal) aan de grootste hoekbalken (24 ", no.7); in goede staat. Reacties met vermelding van afmetingen en vraagprijs aan: J.N.M. Wanders, Arnhemse-straat 30, 6971 AR Brummen.

Schoorsteentjes (no.138) met stoompijp. Opknappers geen bezwaar. P.J. Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel.: 0547 362451.

### Gevraagd

Kopieën of originelen van de voorbeeldenboeken van Necobo doos 5 en 6. A.L. Bronda, Ereprijsweg 2, 9753 AS Haren (Gr), tel.: 050 5349502.

Dozen en losse partijen Tecc en Construction

Wie heeft er een doos gevonden die achtergebleven is in Benthuizen op 24 mei 1997? Dennis Akkermans, Van Adrichemweg 515, 3042 BX Rotterdam, tel.:010 4372286.

### Aangeboden

Meccanomagazines uit de vijftiger, zestiger en zeventiger jaren en een plaat van een winkerkist met lichte beschadigingen aan de hoeken. P.J. Ploegmakers, Stationsweg 23, 7475 NM Markelo, tel.: 0547 362451.

Voor al uw onderdelen kunt u bij **Exacto** terecht. Standaard en niet standaard onderdelen. De enige die ook in rood en groen levert. Prijslijst f 1,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H.Schurink te Bathmen. De beroemde **Meccano-stropdassen** zijn nog te koop: voor f 35,- per stuk franco thuis. Bestel nu het nog kan!

## Buitenlandse bladen

### The Transvaal Meccano Guild Newsletter

**Nummer 19 (februari 1997).**

Safety First! - een waarschuwing bij gebruik van een 220 V aandrijving voor Meccano modellen, door Dave Heathcote. Dominique Duvauchole, een interview met de huidige eigenaar van Meccano SA door Peter Matthews. Mechanismen voor het variëren van de slaglengte van de meccanograaf, door Dave Heathcote. In 'A Page from the Internet' wordt de aandacht gevestigd op de Meccano Home Page verzorgd door de ISM (International Society of Meccanomen). Deze bevat een schat aan interessante informatie en met tekeningen geïllustreerde artikelen. Complete bouwbeschrijving van een driewielige gemotoriseerde kiepwagen, overgenomen uit de Meccano Magazine van oktober 1952.

### AMS Bulletin (Zwitserland, in Duits en Frans)

**Nummer 37/96.**

Bouwbeschrijving van een olietanker, overgenomen uit de Meccano Magazine van december 1956. Bouw een Elektrische Klok van Meccano, een bouwbeschrijving door 'Spanner', overgenomen uit de Meccano Magazine van maart 1967 (originele Engelse tekst). 'Tin Lizzie', een zeer gedetailleerd model van een T-Ford uit 1910 voor de gevorderde bouwer van historische auto's, door 'Spanner', een overdruk van het origineel uit de Meccano Magazine van september 1969. Versnellingsbak met drie vooruit en één achteruit, door Willy Dewulf. Dit is een verbeterde versie van het type dat 'Spanner' beschreef in het voorgaande artikel; voorzien van duidelijke tekeningen.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists (JMh) Newsletter

**November 1996.**

Deze nieuwe verschijning op onze MGN-leestafel komt zesmaal per jaar en is gedrukt op A-5 formaat. Van de hand van de voorzitter Charley Roth, ook bekend van zijn grote locomotieven, een artikeltje over locomotiefwielen. Voorts de beschrijving van de schakelbak voor kranen van Simon Moody uit Nieuw Zeeland waarin het nut van de Meccano klauwkoppeling wordt toegelicht. Dit artikel verscheen eerder in de Newsletter nr. 16 van de zustervereniging in Transvaal.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists (JMh) Newsletter

**January 1997.**

Besturingskoppeling voor een rupsvoertuig, door Andrew van Zyl.

### The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild)

**Nummer 77 (maart 1997).**

Zeer uitvoerige bouwbeschrijving van een model van een Schmidt Tychsen 40 tons 'Derrick' kraan, door John Hornsby. Derrick was de voornaam van de beul van Tyburn, die in het begin van de 17de eeuw zijn beroep uitoefende vooral door ophanging van de veroordeelden. Onderdelenlijst behorende bij John Heywood's scheepsstoommachine, beschreven in nummer 76. Constructorproject 69: de Mount Washington tandradspoorbaan, een bouwbeschrijving door Dr. Keith Cameron van de enig overgebleven tandradstoomlocomotief ter wereld, die nog steeds zijn vijf km lange helling van 25% beklimt in New Hampshire. De ketel staat op de helling horizontaal. Een bijbehorend personenrijtuig wordt ook beschreven.

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 5 (maart 1997).**

Bouwbeschrijving van een Canadese zware sneeuwplough met twee schuifbladen (voor- en rechter zijkant) waarin o.a. veel Meccano Highway Multikit onderdelen worden toegepast. Op bladzijde 3 van dit nummer geeft Michael Stephens een overzicht van handelaren op een vlooiemarkt te Parijs, waar hij goed terecht kan voor Meccano onderdelen tijdens zijn jaarlijkse bezoek aan deze stad; hij geeft ook de namen en adressen van grote handelaren zoals de bekende Jean Estève. Bladzijde 18 is geheel gewijd aan de artikelen van onze Frans Roost over speling, verschenen in MN 13.3 en 14.3.

### Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 57 (1997-I).**

Een kleine spoorwegongevallenkraan gebouwd en beschreven door Bernard Pernier. Dit model is gebaseerd op Supermodel nr. 30, maar de schaal is gereduceerd tot die van (ongeveer) Spoor 0. Er zijn vier pagina's met kleurenfoto's.

### Constructor Quarterly Nummer 35 (maart 1997).

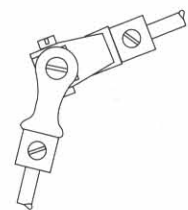
De meccanograaf van de familie Nightingale: Dr. Keith Cameron maakte een beschrijving van dit apparaat dat een ver familielid is van het model van A. Konkoly, en vooral bij bekwaam gebruik van kleuren de schitterendste tekeningen kan vervaardigen. Dr. ir. A.H. Boerdijk construeerde een micrometer van Meccano, een schijnbaar onmogelijke prestatie. Bernard Périer bouwde een prachtige kiepauto in de kleuren groen, blauw en goud. Van Alan Partridge is er een artikel over differentiële voor kleine modellen van voertuigen. In een ander artikel beschrijft hij het Cletrac besturingsstelsel voor rupsvoertuigen zoals voor het eerst geconstrueerd in Meccano door Howard Sie. Niet minder dan vijftien bladzijden zijn gewijd aan een automatisch werkend transportsysteem voor ping-pongballen, dat iets weg heeft van de bovengrondse werken van een steenkolenmijn. De ontwerper/bouwer is Bob Robson en de beschrijving is van Jack Partridge.

### Voorts ontvangen:

Other Systems Newsletter nr. 16 (april 1997).

Meccano & Erector Club Newsletter (Southern California) nr. XXI-1 (januari 1997).

*Frits Willems*



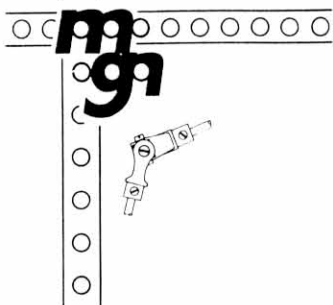
## Opmerkelijke opmerkingen

### Dinkey's:

mensen met 'double income no kids'

*Jan Ringnalda*





## Bijlage Meccano nieuws 15.2 juni 1997.

### - Jubileum tentoonstelling:

De jubileum tentoonstelling in Soesterberg gaat **NIET** door !!!

Door allerlei complexe zaken van de zijde van het Militair Luchtvaartmuseum, hebben wij moeten besluiten deze **NIET** te laten doorgaan.

De jubileum tentoonstelling wordt verschoven naar begin 1998, plaats en datum volgen.

### - Jubileum bijeenkomst:

Deze wordt gehouden op **zaterdag 11 oktober 1997** in het **NIMAC Zalencentrum**.

- De zaal is open vanaf 9.30 uur.

- Feestelijke opening 11.00 uur.

- Elk lid krijgt 'n badge van het Meccano Gilde Nederland, deze wordt uitgereikt tijdens feestelijke opening. Het ontwerp is afkomstig van **Hans van Olst**.

### - Bouwuitdaging uit doos 6 van ca. 1992:

De modellen zullen gedurende de bijeenkomst in Ede worden gefotografeerd en later gepubliceerd.

Verder zullen zoveel mogelijk modellen die aanwezig zijn op deze jubileum bijeenkomst gefotografeerd worden en samen met de bouwuitdaging van doos 6 als extra editie worden uitgegeven.

### - Gestolen:

Recentelijk op veiling in Nederland.

Meccano auto No.2 Kleur blauw/crème in Nederlandse uitvoering.

De doos was verkleind met nietjes.

Graag tips aan G.Anink.

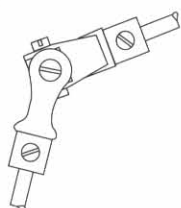
### - Howard Sie:

Howard trouwt op 15 augustus met Anouk Koghee om 12.00 uur in het raadhuis van Heemstede. Het feest begint om 20.00 uur tot 2.00 uur en vindt plaats op de boot dAemstel, Stijger 18 achter het CS van Amsterdam.

# MECCANO-NIEUWS

**m  
gn**

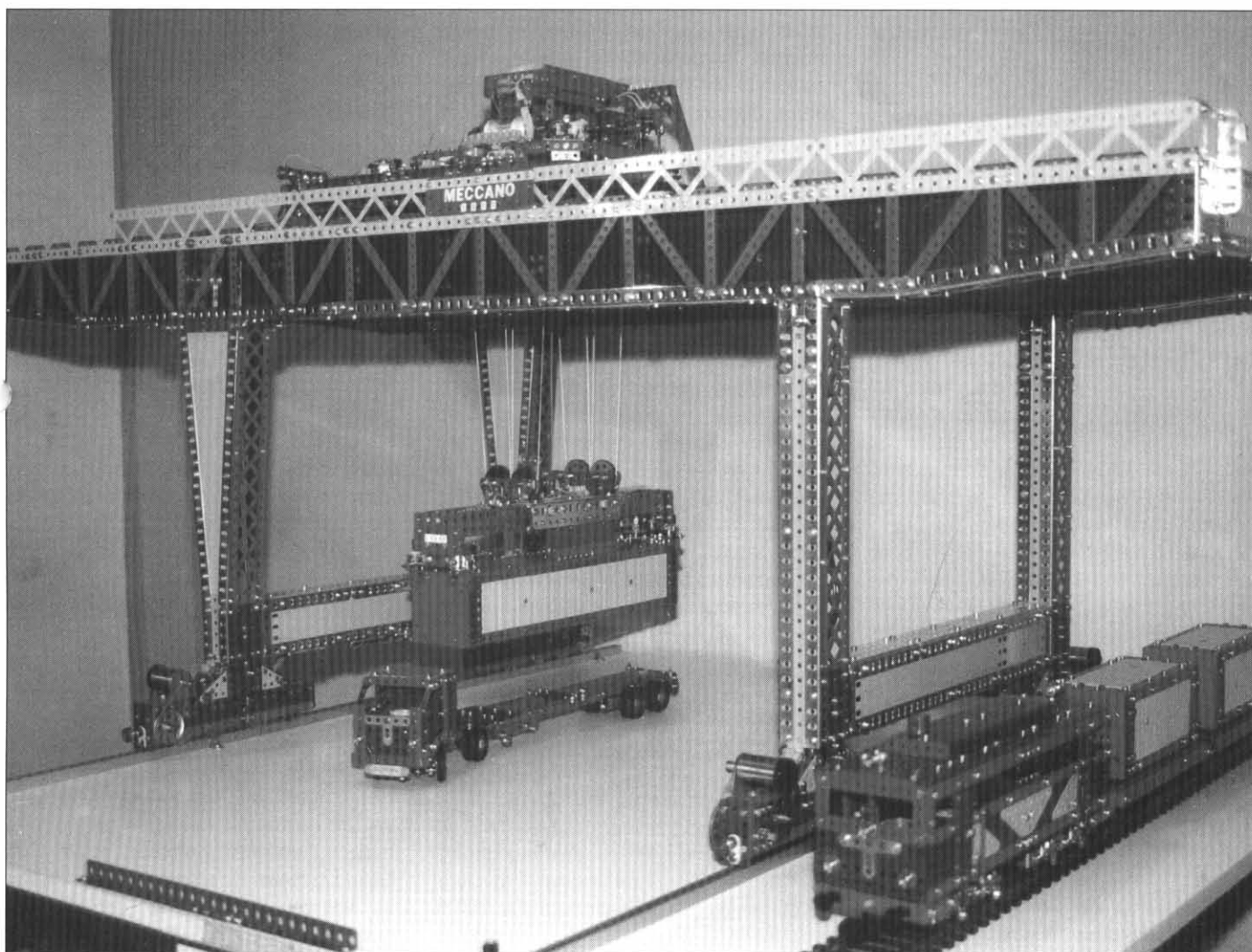
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 15 nummer 3  
Herfst 1997

**Meccano Nieuws** is het orgaan van de vereniging  
**'Meccano Gilde Nederland'**  
Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 - 316 59 23



Het laden van een 40-voets container op oplegger

In dit nummer o.a.: Containerkraan  
Stempel voor autokraan  
Verslag Wageningen, Leek en Ede

## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

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

Distributie en documentatiecentrum:  
Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: fiscus@worldaccess.nl

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemansdreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: C.J.Trommel@net.HCC.nl

Aanmelden / afmelden bij ledensecretaris:

D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297 561135

### Meccano Nieuws:

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging:

**Meccano Gilde Nederland.** Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers à f 3,50, exclusief verzendkosten, verkrijgbaar op het distributie-adres.

### Artikelen en advertenties

sturen naar hoofdredacteur:

B.N.M. Loerakker  
Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 3165923

Technisch redacteurs:

G.W. Faken  
F. Roost  
J. Geertsma

Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 45,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd.

**Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.**

## Van de redactie

### Jubileum

Toen de vorige editie van MN bij u op de mat viel had u een vakantie in het vooruitzicht. Een periode om weer op krachten te komen. Ook een periode om tot bezinning te komen, de gedachten te ordenen, ideeën op te doen, plannen te maken, te doen waar u niet aan toe kwam, wat geld bij te verdienen of iets anders. Kortom: een hele uitdaging. De vakantie is inmiddels ten einde en ik wil het met u gaan hebben over een andere uitdaging. Een uitdaging met een beperking in de werksfeer. De bouwuitdaging, waar de voorzitter reeds in MN 14.4 – maar ook daarna – over sprak. Aanvullende informatie hierover treft u aan in deze editie; wederom in de rubriek 'Van het bestuur'. Tot slot nog enkele mededelingen over de vorm. Zorgvuldige afwegingen hebben ons doen besluiten de jubileumuitgave te integreren in het decembernummer. Tevens wordt hiermee - voor het eerst - de mogelijkheid geboden dat u allen in één editie van Meccano Nieuws komt. Het is misschien raadzaam uw gedachten alvast te laten gaan over enkele aspecten van de legenda. Ik denk hierbij aan de vorm waarin u uw naam het liefst ziet afgedrukt. Bijvoorbeeld met 'de heer' of met uw voornaam. Maar ook de naam en beknopt het kenmerkende van uw model. Wij zullen rekening houden met uw wensen mits ze praktisch uitvoerbaar zijn.

### Soesterberg

Volgens welingelichte kringen organiseert *Ab Ritsema* de Meccano-bijeenkomst in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg dit jaar voor zowat de tiende keer. Bovendien is een groot deel, van de daar getoonde modellen, gebouwd door *Ab*. Elk bouwwerk - aan zijn rijke geest ontsproten - is een feest om naar te kijken. De fantasie waarmee hij zijn modellen vormgeeft getuigt van een verbeeldingskracht die nauwelijks te overtreffen valt. Voor mij is *Ab Ritsema* de man van het kwartaal.

Bert Loerakker

## Van het bestuur

### Van de voorzitter

#### Derde lustrum

Op zaterdag 11 oktober 1997 wordt het vijftien-jarig bestaan van het Meccano Gilde Nederland gevierd. Deze jubileumbijeenkomst zal worden gehouden in het zalencentrum van het NIMAC te Ede. De zaal is open van 9.30 uur tot 17.00 uur.

**Om 11.00 uur is de feestelijke opening met uitreiking van een badge van het Meccano Gilde Nederland.**

De leden die hebben meegedaan aan de bouwuitdaging doos 6 (ca. 1992) worden in de gelegenheid gesteld hun ontwerp te tonen. Deze ontwerpen zullen tijdens de bijeenkomst worden gefotografeerd. Het is de bedoeling een collage van deze foto's te maken, welke later wordt gepubliceerd. Bij de ingang zullen formulieren aanwezig zijn welke gebruikt worden om later de namen en de omschrijvingen bij de modellen te kunnen vermelden. Er zullen 5 à 6 fotografen aanwezig zijn. Zoals gemeld op de bijlage van blad 15.2 juni 1997 zal de jubileumtentoonstelling niet in Soesterberg zijn. Door allerlei complexe zaken van de zijde van het Militair Luchtvaart Museum hebben wij moeten besluiten deze daar niet te laten doorgaan.

**Zalencentrum NIMAC,  
Galvanistraat 13, Ede,  
tel.: 0318 633876.**

Route:

Vanaf de A12, afslag Ede:  
Rechtdoor tot de reclamezuil van Zeeman/Brons, hier linksaf de Galvanistraat in. NIMAC ligt ca. 400m verder aan de linkerkant.

Vanaf het station Ede-Wageningen:  
Bus 83 richting Veenendaal.

Voor een treintaxi (en verdere inlichtingen) kunt u contact op nemen met G.B. Anink, tel.: 023 5284877.

Gerard Anink

### Van de penningmeester

Van 9 leden die M.N. 15.2 aanvankelijk niet toegestuurd kregen i.v.m. uitblijven van de contributie hebben 4 zich alsnog bedacht en het nummer ontvangen. Gelukkig maar! De meesten waren daarbij zo sportief ook de hen in rekening gebrachte door het Gilde extra gemaakte kosten te betalen. Anderen lieten na aanmaning onmiddellijk weten *allang te*

## Meccano Nieuws 15.4

Het volgende nummer van het Meccano Nieuws zal ongeveer medio december 1997 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 november 1997.

hebben betaald; pas ruim twee weken later werd de betreffende betaling ontvangen! Tot ons Gilde behoren ook een aantal jeugd-/gezinsleden. Hoewel tijdens de jaarvergadering in april 1997 het voorstel van het bestuur werd bekrachtigd om het lidmaatschapsbedrag nagenoeg kostendekkend te maken vroeg een van de leden toch naar de mogelijkheid van één-tientje(s)-leden om junioren te trekken. Om de in M.N. 14.3 genoemde reden gaat het bestuur niet apart hierop in. Het lidmaatschap bedraagt voor deze groep per 1/1/98 f 20,-; dus twee tientjes!

Inmiddels heeft uw dienaar ook de computerbestanden voor de ledensecretaris grotendeels herschreven, zodat het beheer voortaan zonder enig probleem in Excel® op de Macintosh werkt als ook onder Windows op PC, waarbij ook makro-problemen voor Engelse of Nederlandse versie geheel zijn weggewerkt. Echt universeel werkend voor nu en altijd!

Uw penningen-incasseerder zat ook verder niet stil. Hij ging na of zijn taak nog beter ten uitvoer is te leggen middels automatische incasso. Hiermede zouden wellicht in een aantal gevallen **vergeten betalingen** - met alle kosten van dien - kunnen worden beperkt.

Anderzijds zou na eenmalige machtiging ook op de kosten van acceptgiro's kunnen worden bespaard en contributie vlotter binnenkomen. Omdat de leden niet verplicht kunnen worden via incasso te betalen blijft een nadeel dat aparte bestanden moeten worden bijgehouden voor wel en niet via incasso-betalenden. Als bovendien iedereen gewoon meteen na ontvangst van de acceptgiro zijn contributie betaalt, dan is incasso niet nodig! De enkeling die verwacht niet tijdig te kunnen betalen na ontvangst van de acceptgiro - b.v. door verblijf elders - en een herinnering met extra kosten - en zelfs roeyement wegens wanbetaling - wil vermijden kan aan de Postbank, ABN-Amro of de Rabobank een opdracht geven tot periodieke betaling van de contributie jaarlijks in januari onder vermelding van het lidmaatschapsnummer. Daarmede komt de betaling tijdig binnen bij de penningmeester, zodat het verzenden van een acceptgiro kan worden vermeden.

Denkt u er eens over na.

## Van de Ledensecretaris

Dit is dan toch de eerste maal, dat ik de mutaties in ons ledenbestand kan rapporteren in het blad. Er zit meer aan vast dan je zou denken en de overgang op een ander soort computer gaf problemen. Dank zij de inspanning van *Jan Schurink* is een en ander tot leven gekomen.

*Dick Bus*

## Mutaties in het ledenbestand

### Nieuwe leden

- 851** J.J. van der Staay,  
Meerweg 76, 2121 VC Bennebroek,  
023 5845426
- 968** J. Heijsters, Pas 72, B  
2440 Geel, BELGIE, 0032 14591598
- 969** M. Brouwer, Gondel 28-33  
8243 CS Lelystad, 0320 247955
- 970** H.O.A.X. Mechanicus,  
Bloemhofstraat 19 rood,  
2012 ZW Haarlem
- 971** G. Rijkema, Weezenhof 64-30,  
6536 AZ Nijmegen, 024 342597
- 734** H.A. Hendrixx,  
Gruttoweide 131, 6708 BE  
Wageningen, 0317 410179

### Adres- en/of telefoonwijzigingen

- 701** J.A.G.M. van Gulp,  
Baronielaan 77-A, 4818 PC  
Breda, 076 5216112

### Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

- 936** M. Braakhuis, Mander,  
**930** Phillip Edwards, San José  
California.
- 618** A.J. van Elzen, Terneuzen.  
**487** J.P.F. Hogema, Uithoorn;  
**170** Bkh. van de Moosdijk, Someren;  
**102** J. Wieringa, Wormerveer  
(Noordse Balk);
- 913** L.T.G. Pilon jr., Utrecht;  
**198** A.H.J. van den Hoogen, Ede;  
**145** A.H.C. van Drogenbroek, Montfoort.

### Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

- 266** De heer A. van Dijk, Ede.  
**25** De heer L.J. Visser, Emmeloord.  
Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 609.

*Jan H. Schurink*

## Documentatiecentrum

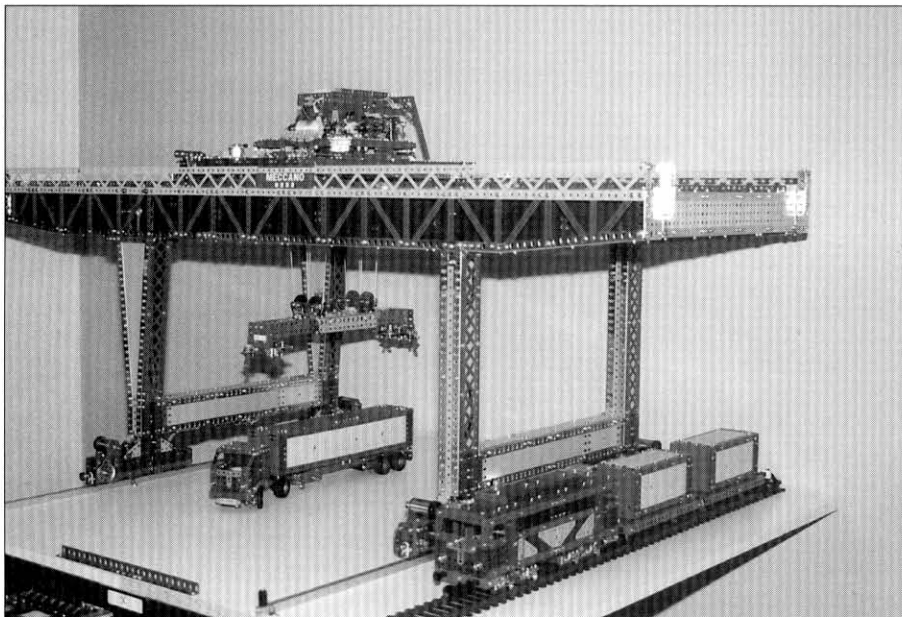
Er zijn recente Nederlandse vertalingen gemaakt van Engelse bouwbeschrijvingen. Kopieën van oude voorbeeldenboeken zijn leverbaar. Tevens liggen in de leeshoek jaargangen van Constructor Quarterly en andere interessante boekwerken voor u ter inzage. Ook artikelen, welke naar het oordeel van de redactie te groot zijn voor plaatsing in het blad, krijgen een plaats in het documentatiecentrum. U wordt hierover geïnformeerd door middel van een artikel in het blad, eventueel aangevuld met één of meer foto's. Het volledige artikel is dan verkrijgbaar tegen kopieerkosten. Onlangs heeft het Documentatiecentrum de Meccano-uitgave 1997 ontvangen. Dit is een collectie die bestaat uit vijf dozen. Te weten: nr. 4810 Defender Unit; nr. 4820 Meta Cruiser; nr. 4830 Detector Unit; nr. 4840 Space Explorer; nr. 4850 Space Base. Onze technisch redacteur *Frans Roost* was zo aardig de modellen alvast te bouwen. Op de bijeenkomst van zes september jl. te Benthuizen zijn deze modellen voor het eerst getoond. *Frans* maakt er te zijner tijd een volledige beschrijving van. We lichten alvast een tipje van de sluier op. De collectie bestaat uit drie vrij kleine modellen en twee wat grotere. De moeilijkheidsgraad is gerelateerd aan het formaat; hoe groter het model des te moeilijker om te bouwen. Het derde model is uitgerust met batterijen. Aan het vijfde - en grootste model - is *Frans* nog niet begonnen. Tevens zijn er twee onderdelen aan de collectie toegevoegd: een 95t tandwiel en zelfborgende moeren. Het tandwiel is voorzien van inwendige schroefdraad, voor gebruik in combinatie met een schroefdraadstang. De borgende werking van de moeren wordt verkregen door inwendig gemonteerde teflon-ringetjes. Verder is bij het DC binnengekomen: een educatieve videoband van de TU Delft. De band is getiteld: 'Beweegbare stalen bruggen'. Een Meccano-onderwerp bij uitstek. Deze buitengewoon boeiende en leerzame band zal een jaar lang met het DC meereizen. Tijdens de bijeenkomsten zal dan een doorlopende voorstelling gegeven worden. Echter, het effectieve beeldscherm van het DC is vrij klein. Indien u de beschikking heeft over video-apparatuur met een groter beeldscherm en bereid bent deze mee te nemen naar één of meerdere bijeenkomsten, dan wordt u verzocht contact met ons op te nemen. Hebt u vragen, wensen of ideeën omtrent bovenstaande belt u mij (ons) dan gerust.

*Gerard Anink*

## Meccano in Haarlem

G.W. Faken,  
Haarlem

**Jacobus Hendricus van 't Hoff (1852-1910) was volgens het straatnaambordje een internationaal befaamd geleerde en in 1901 winnaar van de Nobelprijs voor scheikunde. Wat nu, zult u zeggen. Ik ben toch niet geabonneerd op een verzamelkrant of een chemisch tijdschrift. Dit is toch Meccano Nieuws?**



De vrachtauto geladen met 40-voets container

### Over de man...

Toevalligerwijs woont in de gelijknamige straat in Haarlem eveneens een coryfee. Weliswaar op een geheel ander gebied, maar toch. Eigenlijk de primus-inter-pares van de Haarlemse Meccano populatie. Die ook nog, tussen twee modellen door als het ware, zojuist zijn 78ste verjaardag heeft gevierd. Een soort clan-oudste dus.

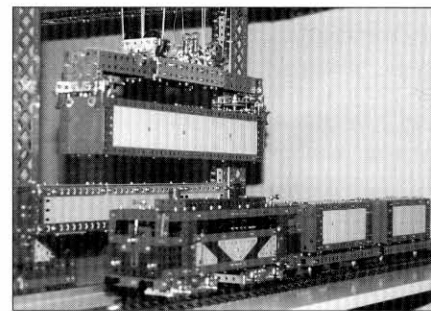
Over *Cor Luske* is al vaker geschreven (1) en op dit vlak heeft hij zichzelf ook niet onbetuigd gelaten (2t/m7). Waarom dan dit stukje? Welnu, tijdens de bijeenkomst te Heemstede op 12 april van dit jaar werd zijn jongste werkstuk, een prachtig uitgevoerd kraanmodel den volke getoond. Het stond voor de gelegenheid opgesteld in des voorzitters achterkamer, alwaar het door de bouwer met verve werd gedemonstreerd.

### En zijn werk

*Cor* bouwde in Meccano en Tecc een container stapelkraan. De maten en verhoudingen zijn afgeleid van een dispositie-tekening, hem door een oud-collega welwillend ter beschikking gesteld.

Het voorbeeld is door de firma Figee te Haarlem gebouwd voor een container overslagbedrijf.

Onderaanzicht laadbrug

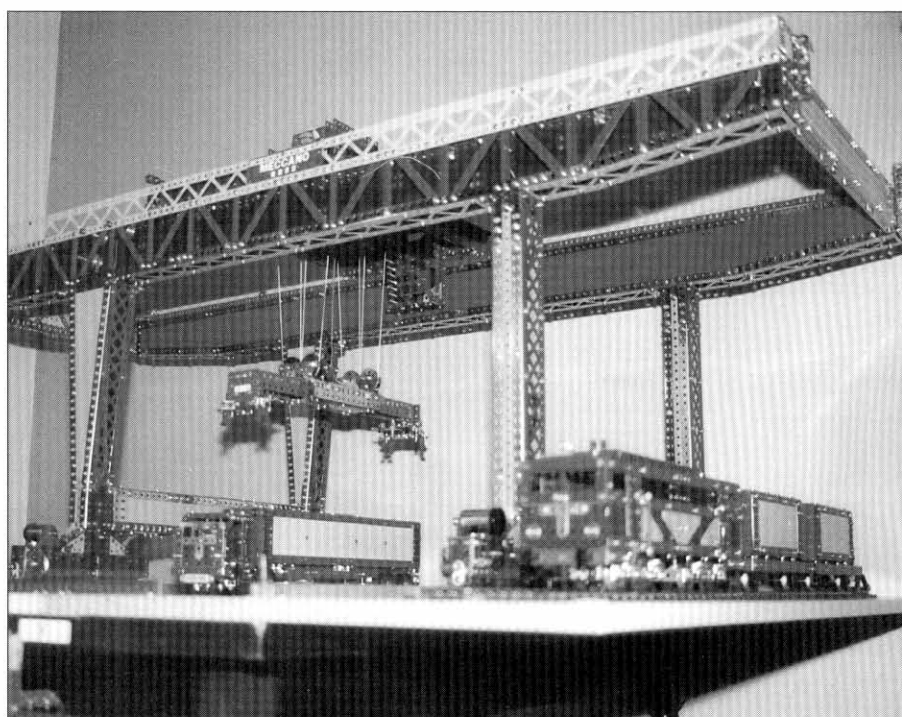


Container in spreader boven containerrein met dieselloc.

baar m.b.v. controlelampjes op het schakelpaneel. Op de loopkat is een kat zonder spil aangebracht die de hele hijsinrichting draagt en 360° kan draaien. De stroomtoevoer van deze draaikat geschiedt m.b.v. een meedraaiende lintkabel. De loopkat wordt op analoge wijze van stroom voorzien. Hier lopen de lintkabels over rollen en zij zakken m.b.v. een gewicht in de vaste poten van de kraan.

### Uitvoering

Het betreft hier meer een maquette dan een model. De schaal is 1:32, wat de kraan een lengte geeft van 1,6 m. Het geheel is op een vierkante grondplaat gemonteerd. De kraan is verrijdbaar over een kraanbaan bestaande uit twee lengtes Al-gordijnrails. Tussen de poten liggen spoorrails (Märklin spoor 1) met daarop 2 spoorwagens en een loc (Märklin thema-dozen). De koppelingen zijn door *Cor* in Tecc gekopieerd. Dit is op zichzelf al een hele prestatie. In de maak is nog een container heftruck met wielen van 1,6 m (in het echt). *Cor Luske* is voorstander van het gebruik van Tecc en Meccano in één model (7). Bepaalde delen van de con-



structie krijgen door combinatie of uitsluitend in Tecc een fijnere uitvoering en doen daarom realistischer aan. Het samenbouwen is onder andere mogelijk door de bij Meccano hoekbalken aanwezige sleufgaten.

### De vergankelijkheid

De ware liefhebber komt van tijd tot tijd voor een uitzonderlijk model te staan dat niet afgebroken zou mogen worden maar bijvoorbeeld in het Modelbouw-museum in Leiden moet komen te staan.

Of bepaalt de vergankelijkheid van Meccano nu juist mede de charme ervan? Ik ben hier nog niet uit. Maar dit is één van die modellen.

(1) Bonke, K. MN 12.3 (1994).

Een bezoek aan Cor Luske te Haarlem.

(2) Luske, C. MN 7.1 (1989).

Bouwbeschrijving van een polieprijper.

(3) Luske, C. MN 11.2 (1993).

Bouwtechniek 1; over stelpennen.

(4) Luske, C. MN 11.4 (1993).

Idem 2; een spiegel als vlakplaat.

(5) Luske, C. MN 12.2 (1994).

Idem 3; het gebruik van plakplastic.

(6) Luske, C. MN 12.3 (1994).

Idem 4; toepassing van eindschakelaars.

(7) Luske, C. MN 12.4 (1993).

Tecc, een systeem van metaalbouwdozen (samen met G. Anink, J. van der Avoort en P. Stok).

Zie ook: CQ 20 (1993/2). Tecc constructional outfits.



Bovenaanzicht van loop- en draaikat

## Wageningen, 8 februari 1997

Op nieuwjaarsdag van de Chinese jaartelling hield het MGN haar tweede regionale bijeenkomst van het gregoriaanse jaar.

Bert Loerakker

### Co assistent.

Voorzitter Gerard Anink werd in zijn functie als gastheer - bij het verwelkomen van de gasten - vertegenwoordigd door Co Stevens. Co, die door zijn aangeboren vriendelijkheid altijd een aardig woord voor anderen over heeft, had de zaken goed voor elkaar. Er was zelfs muziek; Bert Vrugt hield een virtuose voordracht op de piano.

René Muijen toonde het draaibare deel van een - in aanbouw zijnde - Twin Ring Crane. De draaikrans bevat vierentwintig dubbele aandrukrollen, afkomstig uit een videorecorder. Deze rollen zijn gemaakt van rubber en beschadigen zodoende de lak niet. Als het model gereed is, zal René ongetwijfeld weer van zich laten horen.

Harrie Meeusen had - evenals in Ede (19-10-1996) - een tandring met bijbehorend tandwiel uitgedokterd. De toepassingsmogelijkheden van deze combinatie zijn nog verfijnder en uitgebreider dan de vorige. De maker schrijft er te zijner tijd zelf over.

Ab Ritsema toonde een Meccano Ponton Crane. Dit is een, rond 1895 voor Japan gebouwde, drijvende bok waarvan de lengte en breedte respectievelijk 95m en 30m bedragen. De 360° draaibare kraanboom telt twee hijsblokken. Een 'zware takel' met een hefvermogen van 3500kN tot een hijshoogte van 60m, en een 'grote

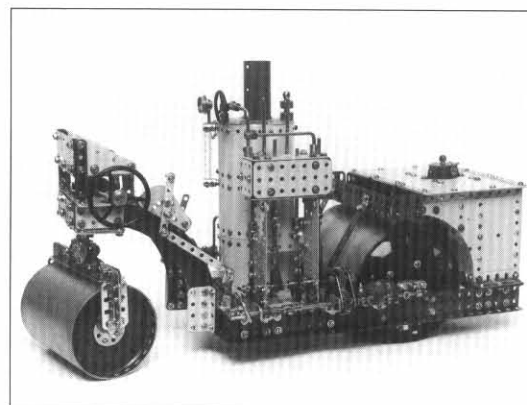
takel' met een indicatief hefvermogen van 1850kN tot een hijshoogte van maar liefst 85m. Een kraan van dit type is gestationeerd op het eiland Malta. Ab heeft het model in 1997 gebouwd in een tijd van tweehonderd uur. Dat is vijftienving dagen van acht uur.

### Zij-aanzicht met gestreken hef-arm



Jan Geertsma toonde een kermisattractie: de Whizzy-Dizzy. Jan schrijft er, voor hij zelf dizzy wordt, een artikeltje over in de vorm van een tip.

De heer Bloemendaal, gaf uitleg bij een door hem gebouwde stoomwals naar Amerikaans model, welke toentertijd werd gebruikt in Pennsylvania. De indirecte besturing op de achterterol - een oude koffiebuis links op de foto - geschiedt door middel van een worm/wormwiel overbrenging. Het stuurwiel bevindt zich aan de rechterzijde van de bedienaarszitplaats (stuurboordzijde). Een worm op de stuuras is aan de voorzijde in aangrijping met een 38t tandwiel. Als het stuurwiel naar voren gedraaid wordt, draait de rol rechtsom om z'n verticale as en de wals gaat naar links; en omgekeerd. Het ontbreken van een lange ketting vergemakkelijkt het manoeuvreren. De heer Bloemendaal zoekt nog aanvullende informatie over deze stoomwals en voorbeelden van soortgelijke modellen.



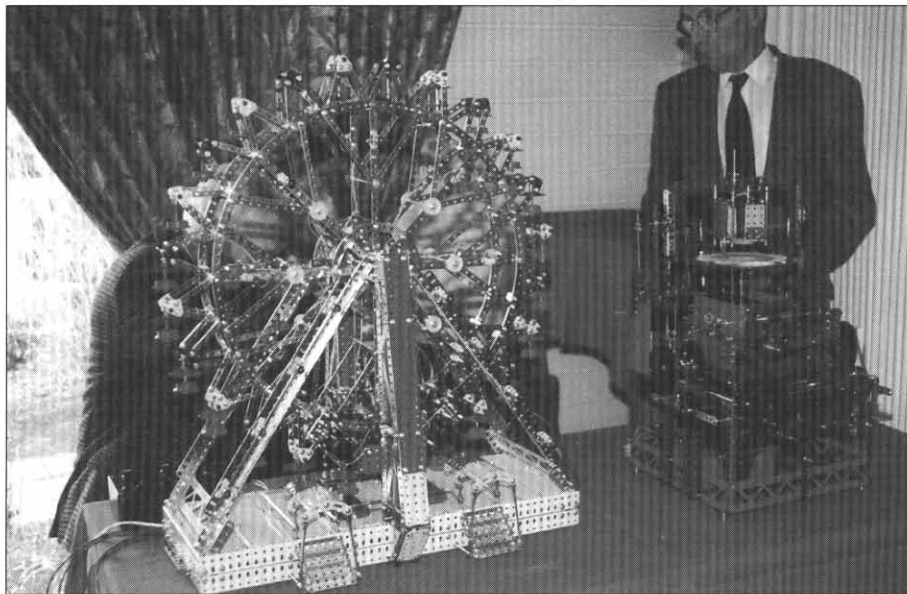
Stoomwals met achterterolbesturing

## Regionaal nieuws

### Leek leek te ver.

Op 1 maart 1997 - volgens de meteorologische indeling de eerste dag van onze lente - werd in Leek de derde regionale bijeenkomst van dit jaar gehouden. Vanuit Zoetermeer over de autosnelweg 532 retourkilometers, dus niet echt in onze regio. Echter, de ervaringen van vorig jaar waren voor ons aanlei-

brengt ook het attractieve karakter. De heer Bakker is bij de bouw van dit model geïnspireerd door een vaste kermisattractie in Leer, net over de grens in Duitsland.



**Links de heer Bakker verscholen achter zijn reuzenrad en rechts de heer Schuur met zijn in aanbouw zijnde harmonograaf.**

ding toch te gaan. In Leek bleek ook deze bijeenkomst - van 13.00u tot zolang er gasten zijn - weer alleszins de moeite waard. Bovendien is enkele uren ZOAB-zoeven in het noorden nog steeds een ontspannen bezigheid en hotel Leek is gemakkelijk te vinden. Evenals andere jaren werden de gasten welkom geheten door de heer *A.J. Dagelet*. De spreker benadrukte dat het 'koffiebesluit' daar als een deceptie ervaren wordt.

De heer F.J. Bakker uit Veendam demonstreerde een reuzenrad met vierentwintig bakjes en veel fraaigekleurde knipperlichtjes. Het rad zelf is door middel van twee naafbuswielen vrij draaibaar gemonteerd om een gefixeerde as. De aandrijving wordt verzorgd door vier motortjes, elk voorzien van een rubberen aandrijfrol. Rubber heeft uitstekende tractie-eigenschappen en is bij deze snelheid geruisloos. De aandrijfrollen worden door middel van veren tegen de omtrek van het rad getrokken. Systeem Solex. Voor een nóg betere veer karakteristiek zijn de veren twee aan twee aan elkaar gekoppeld. Dit is van groot belang omdat een reuzenrad nooit helemaal cirkelvormig is. De illuminatie verhoogt niet alleen de levensechtheid van het model, maar door de onregelmatige gang die dit met zich mee-

Lange tanden.

De heer *H.A. Schuur*, wiens lidmaatschapsnummer slechts één positie telt, toonde een in aanbouw zijnde harmonograaf. Een grondgedachte aangevuld met ideeën uit MN 14.4. Kenmerkend is de innovatieve wijze waarop - tot tweemaal toe - een aanzienlijke aandrijvingsverbreding tot stand gebracht is. Een variant op de conventionele as met spiebaan en het zogenaamde lantaarnrondsel (MN 12.3). Door het gat aan de vlakke kant van de rondsels op te boren tot de diameter van de kraag, wordt het mogelijk de tandbreedte zelf samen te stellen. De functie van de stelschroeven blijft daarbij intact. De heer *Schuur* had zo twee 'stukken saté' gemaakt: één met negentien en één met vijfentwintig tanden. Ik heb gelijk even voor u naar het spuitwerk gekeken. Dit was zoals altijd onberispelijk.

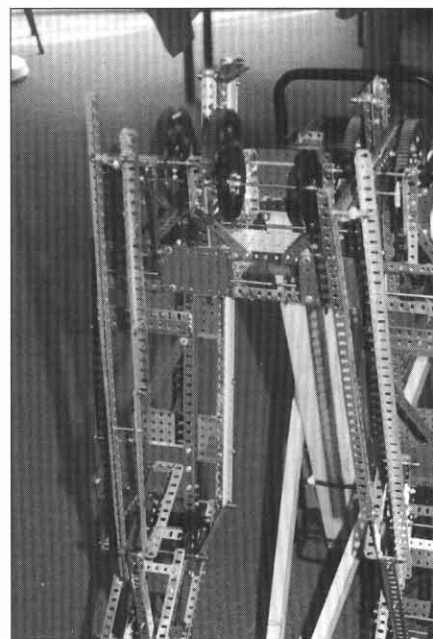
De heer *R. van Slooten* toonde een rijk gevulde tafel met modellen van landbouwwerktuigen zoals tractoren en tankwagens maar ook jeeps en een zaagmachine met pertinax glijlagers. Veel van deze modellen zijn opgebouwd uit 'Mekanika', een metaalbouwdoos van Nederlands fabrikaat. Voor de slangen van de tankwagens zijn rietjes gebruikt. Een deel van de collectie stond in een eveneens zelfgemaakte vitrine met scharnierende klep;



**Vitrine met modellen van de heer Van Slooten**

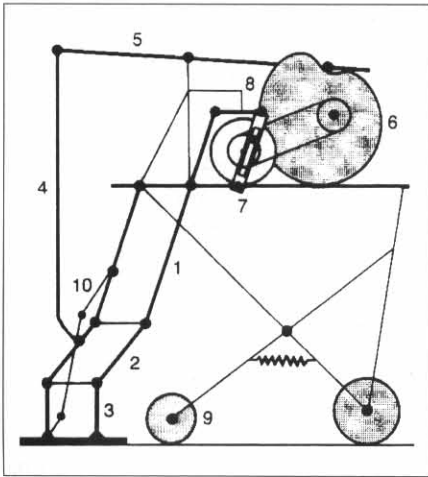
uitgevoerd in plexiglas. De modellen hebben voor de heer *Van Slooten* ook emotionele waarde omdat zijn opa er nog mee gereden heeft.

*Freak Dijk*, de man die wij kennen als een reusachtig(e) bouwer, verrast ons regelmatig met zijn modellen; ook nu weer. Nu toonde hij ons twee modellen: een monowiel en een in aanbouw zijnde looprobot. Een monowiel is, zoals het woord al doet vermoeden, uitgerust met slechts één wiel. Een wiel zonder naaf; net als een lager. Normaliter strekt het (bolle) loopvlak zich uit over de volle breedte. De besturing geschiedt door verplaatsing van het zwaartepunt. Het wegcontact komt dan door twee verschillende diameters tot stand. Deze uitvoering was - hoewel gecompliceerd nog te eenvoudig voor *Freak*. De verrassing was: een dubbel uitgevoerd Monowiel. Twee grote ringen, gemonteerd



**Robot op boodschappenwagentje van Freak Dijk**

als dubbellucht maken het geheel stabiel. Deze ringen worden op afstand gehouden door een gondel, met aan elke kant drie poten. Het deed mij enigszins denken aan een twee-schijfs wankelmotor.



Aan het uiteinde van elke poot is een wiel of een wieltje gemonteerd. Twee wielen heel laag en vrij dicht bij elkaar en één vrijwel loodrecht omhoog. De onderste twee zijn de draagwielen waarvan één tevens drijf wiel is (no. 21). Deze laatste worden aangedreven door tussenkomst van een differentieel. Twee stuursticks stellen de bestuurder in staat één kant af te remmen waardoor het wiel van richting verandert. De gondel is wat verzwaaard om de onvermijdelijke reactiekracht enigszins tegen te gaan. Het wiel is zelfs in staat kleine obstakels te nemen. Het monowiel is gebouwd aan de hand van een beschrijving. 'De Slegte' heeft veel op dit gebied. De Hornby-serie rechtstreeks van Cavendish voor f 75' aldus *Freak*. De looprobot, die nu nog ondersteund wordt door een soort boodschappenwagentje, komt te zijner tijd uitgebreid aan de orde.

De Heer *H.W. Sloots* demonstreerde twee locomotieven, waarvan er één door de kleine wielbasis bijzonder geschikt is voor het rijden over bochtige trajecten. Tevens was er een grote verscheidenheid aan wagons te bewonderen. Zo was er een wagon - waarschijnlijk bestemd voor het vervoer van huisvuil - welke aan de bovenzijde afgesloten kan worden met twee enorme kleppen. Ook een rongenwagon en een spoorwegongeval-

weerauto. Dit is een grotendeels in Meccano uitgevoerd model, compleet met schuifladder en slang. Met uitgeschoven ladder bedraagt de lengte van het gehele model naar schatting een meter. De ladder kan door middel van een worm/wormwiel overbrenging omhoog en omlaag bewogen worden. Het wormwiel is een 50t tandwiel dat origineel voorzien is van twee gaatjes. Een groot Meccanolager (no.167) vergemakkelijkt het zwenken. Het



Dubbelspoor met locomotieven en wagons van de heer Sloots

lenkraan ontbraken niet. Er zijn zelfs twee wagons uitgerust met een remmershuisje. De heer *Sloots* is behalve lid van MGN ook lid van de Stoomgroep Nederland. In deze hoedanigheid verzorgt hij met zijn perfect werkende treinen ook demonstraties in de openlucht.

voertuig is aan de voorzijde voorzien van halfelliptische bladveren en rondom zijn NECO-BO-wielen gemonteerd; achter uitgevoerd in dubbellucht. Zes Constructor-bandjes aan de achterzijde symboliseren de slang. Eveneens van dezelfde bouwer, een in het Tsjechische Merkur, uitgevoerde bestuurbare landbouwtractor. Deze metaalbouwdoos heet bij Bart Smit 'Tec' en is gebaseerd op millimetermaat.

De heer *H.S. Piersma* had drie modellen uit zijn indrukwekkende collectie meegebracht. Vooral een, uit Märklin opgebouwde, jaknikker zorgde voor veel instemming. Van dezelfde bouwer stond er een bestuurbare brand-

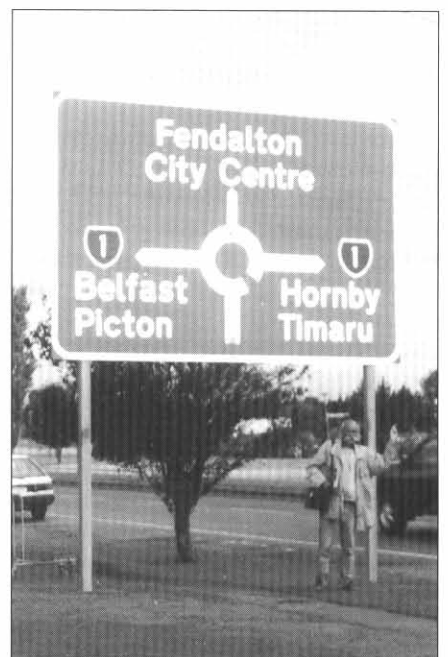
De heer *J. Wijngaarden* demonstreerde een bietenroommachine. Dit model wordt separaat beschreven.

## Meccano op vakantie

Als er een vakantie gepland wordt in een voormalige Britse kolonie, dan valt al gauw het zinnetje: er is misschien wel een partijtje te vinden. Dat viel in Nieuw-Zeeland in eerste instantie puur tegen. Jawel, in Auckland, aan de Mechanics Bay was een Mikano-restaurant waarvan de constructie deed vermoeden dat de architect in kwestie wel een paar dozen thuis had staan, maar verder was het noppes. 2500 Km op het Noord-eiland rijden en 500 antiekwinkels afgaan om elke keer te horen dat ze het in tijden niet gezien hadden of dat er een paar grote verzamelaars waren die alles net gekocht hadden. De inhoud van die ene bananendoos vol die er wel was, zag er uit of er drie jongetjes samen met de hond een trampoline-wedstrijd in hadden gehouden. Die staat nu dus nog steeds in Taupo. In Wellington was er de week voor onze aankomst een kist 10 geweest. "Ik was hem binnen 20 minuten weer kwijt". Knarsetandend namen wij de veerpont naar het Zuid-

eiland. Een schitterende vakantie overigens, we wilden niet meer naar huis en we willen nu gelijk weer terug. Het Zuid-eiland leverde wat meer op. De eerste dag was het raak. Leuke partij, leuke prijs en onderin glinsterde het felbegeerde nikkel. Kennelijk is die drie uur varen een barrière voor verzamelaars of ze zijn bang dat ze roesten. Er bleek ook een plaatsje te zijn dat Hornby heette, goed voor een foto. In Dunedin hoorden we dat in de maand april een container vol geveild zou worden! Weer 2500 km en 500 antiekwinkels verder hadden wij vier partijtjes, bij elkaar zo'n tien kilo, waaronder een Army-kit. En toen naar huis. Het overgewicht was geen probleem en de bagage-check in Christchurch evenmin. Toen kwam Sydney! En we voelden ons al zo flauw door het nicotinegebrek. Op weg naar onze Gate werden we gepraaid door een nerveuze juffer met een telefoon, die vroeg of we soms The Haze heetten. Toen we het beaamden, moesten we onmiddellijk en met

Han en lek de Haas



De heer De Haas op de goede weg



grote spoed doorlopen. Bij het hek stonden op ons te wachten: de veiligheidsman met pistool, de co-piloot, de hoofdsteward en de belader. Of die groene koffers van ons waren! Jawel, dat waren ze. Waar de sleutels waren! In de buitenflap van de deksels. Openmaken! Dat deden we. Inmiddels lagen wij al in een deuk van het lachen van de voorpret. De heren keken grimmig. Er waren bij het doorlichten niet thuis te brengen metaalmassa's geconstateerd en iets van een geweerloop. Dat soort koffers wordt niet ingeladen. Terecht overigens. Het vliegtuig was nu 10 minuten overtijd. De heren keken in de koffers

en begonnen daverend te lachen. Ze waren in de veertig en hadden alle vier met Meccano gespeeld. Er kon ingeladen worden. Het vliegtuig was nu 20 minuten overtijd. En toen begon voor ons het spitsroeden lopen naar de enige twee lege stoelen helemaal achterin. Leg maar eens uit aan 250 boze mensen die al die tijd in hun riemen hebben zitten wachten, hoe een vertraging van 30 minuten kan ontstaan. Bij de meeste mannen bleek het woord MECCANO een toverwoord.



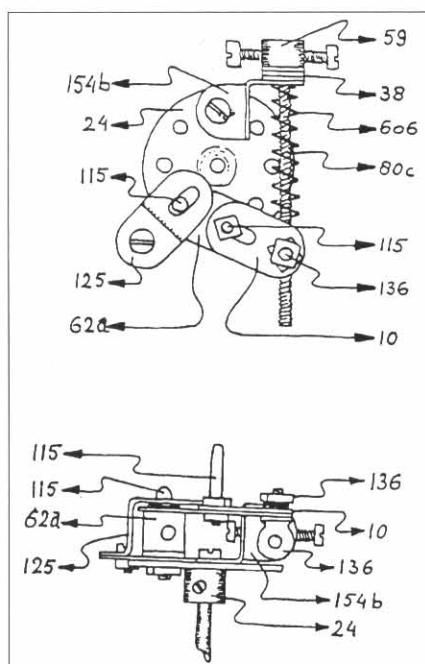
Inspirerende bovenverdieping

## Traploos verstelbare kruk

Bij tekenmachines is vaak een excentriek nodig voor de penbeweging. Deze wordt vaak gemaakt met behulp van een no.24 of no.109, maar die hebben maar beperkte mogelijkheden, zoveel als het aantal gaatjes.

De hier naast staande tekening geeft een oplossing met veel meer mogelijkheden. Het voordeel van dit excentriek is dat hij snel en gemakkelijk is te verstellen met de no.59 aan het eind van de draadstang. Een nadeel is echter de reproduceerbaarheid, dus dat de tekening voor de voorgaande (na verdraaien van de no.59) bijna niet exact hetzelfde te krijgen is, maar dit maakt het wel wat avontuurlijker.

Frans Roost

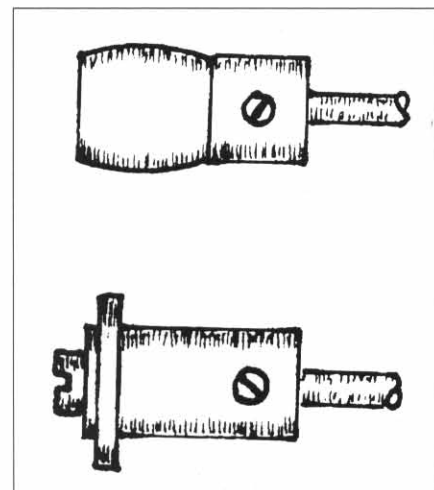


## Elastiek

Heel vaak wordt aan het begin van een aandrijving in een model met elektromotor elastiek of een rubber snaar aangebracht uit veiligheidsoverwegingen.

Regelmatig geven deze dingen de geest (die groene van René Mikkers misschien uitgezonderd) en dan heb je geen reserve meer. Wachten op de volgende bijeenkomst dan maar.

Dit kan ook anders. Zelf gebruik ik nu 'postbode elastiek'. U weet wel er liggen er tegenwoordig meer op straat dan om de post. Een nadeel van deze dingen is dat je geen twee vlakke poelies kan gebruiken omdat het elastiek er dan gegarandeerd af loopt.

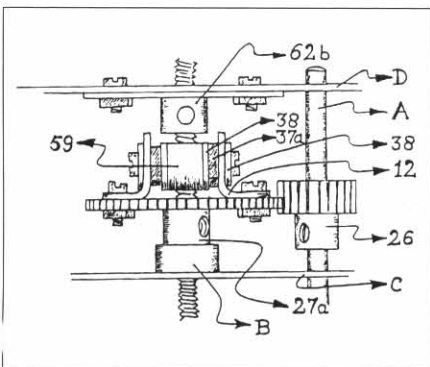
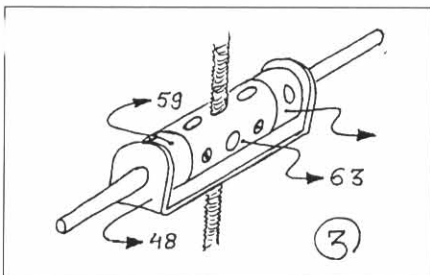
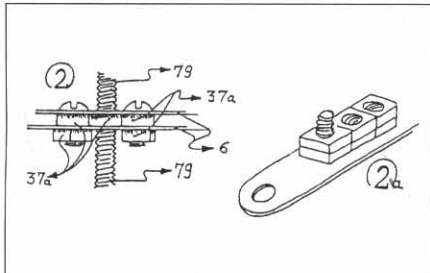
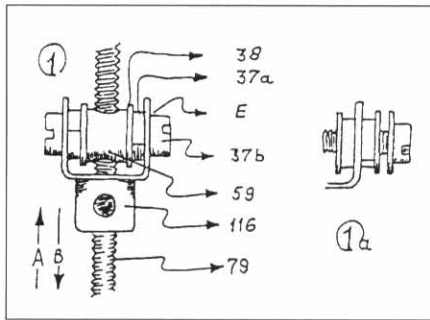


Om dit te ondervangen zou een van de twee poelies een ietwat ronde vorm moeten hebben, dus in het midden een iets grotere diameter dan aan de randen. Meccano heeft zo'n onderdeel niet, maar Mike Dennis maakt er wel een (hierover later meer) n.l. de MEC A23z. Maar er is ook een andere oplossing, die m.i. eenvoudiger is. Een koppeling no.63c wordt op de as van de motor vastgezet en hieraan vast komt een M4 sluitring die een iets grotere diameter heeft dan normaal, maar in ieder geval groter dan de diameter van de no. 63c (ca. 11 mm.). Een 'postbode elastiek' loopt hier prachtig omheen en loopt er niet af. Waarom dit zo is weet ik niet, maar het werkt. De aangedreven poelie kan vlak zijn.

Frans Roost

## Spindel

Om door middel van een draadstang iets te bewegen of te verplaatsen heb ik een aantal mogelijkheden bij elkaar gezet, waarvan fig.2 en 2a het eenvoudigst zijn. Bij 2a moet wel even worden gezocht naar twee moeren die als ze op elkaar

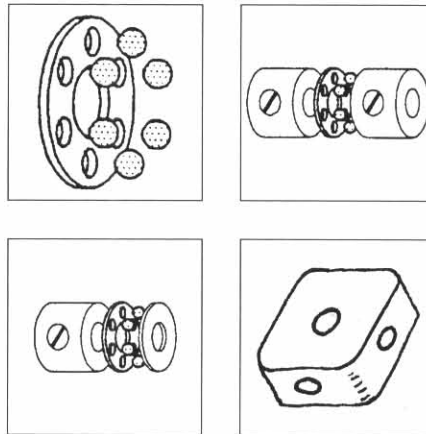


gedrukt worden door twee strippen no.6 de draadstang er soepel in kan draaien. Fig.1 en 1a geven een slankere oplossing te zien. De no.59 wordt hier op zijn plaats gehouden door de bouten 37b aan weerszijden in het as-gat, eventueel met een sluitring ertussen. Fig.1a laat zien hoe het geheel vastgezet kan worden in een model. Fig.3 geeft een oplossing voor het geval de draadstang ook heen en weer moet kunnen bewegen. Fig.4 tenslotte is een variant op Fig.1 in zoverre dat de aandrijving nu niet aan het einde van de draadstang zit, maar naast het mechanisme. Dit mechanisme bevat bij B een (kogel)drukklager (zoals H. Kroon die maakt en verkoopt), A is de aandrijfas en C en D zijn de strippen of platen waartussen het geheel is gebouwd.

Frans Roost

## Kogellager

Een tijdje geleden kreeg ik een klein plastic zakje in mijn handen gedrukt met de mededeling: "wil je hier eens naar kijken, misschien is het iets voor in ons blad". Na grondige inspectie (mijn bril moest er aan te pas komen) bleek er een kogellager in



te zitten. Dit moet wel het kleinste drukklagertje voor meccano-gebruik zijn. De diameter is gelijk aan die van een naaf, de hoogte is ca. 1mm en de afwerking is heel mooi.

Deze lagertjes zijn te bestellen bij mr. Hornsby op onderstaand adres. Nog even een tip voor als u dit lager gaat gebruiken, plaats dan niet de kogeltjes met een natte vinger of een magnetische schroevendraaier in de (messing) kogelkooi, maar gebruik een tandenstoker gedoopt in vet of olie. Zoals u al begrepen had is het bovenstaande niks voor puristen, maar het nu volgende is pas echt 'meccanoschennis'. MECAREP is een eenmansbedrijfje in Engeland van Mike Dennis en hij repareert niet alleen loszittende naven en kromme hoekbalken maar hij ontwerpt ook nieuwe onderdelen en zet naven aan allerlei onderdelen op elke gewenste plaats. Er zijn heel interessante onderdelen bij zoals MEC A63X, dit is een messing lagerblok van 0,5" x 0,5" x 0,25" met een as-gat door het centrum van het vierkante vlak en drie getapte gaten en een as-gat in de vier overblijvende vlakjes. Deze dingen zijn werkelijk multifunctioneel. Maar om te weten wat er allemaal te koop is kan u zijn catalogus met prijslijst aanvragen door twee internationale antwoord coupons (à f 2,50 op het postkantoor) op te sturen naar:

MECAREP  
102 Broadstairs Road  
Broadstairs. KENT CT10 2RU  
England

Frans Roost

## Brieven van lezers

Het is algemeen bekend dat Nederlanders niet graag verenigd zijn in een grote 'Club'. Voor slechts vijftien miljoen landgenoten zijn er zoveel politieke partijen, en maar liefst negentig christelijke geloofsrichtingen. Het was dan ook te verwachten dat het Meccano Gilde Nederland zich zou onderverdelen in twee of drie aparte clubs, maar dat is gelukkig niet gebeurd. Sinds bijna vijftien jaar ben ik dan ook een tevreden lid van de vereniging en bezoek graag een bijeenkomst. Ik heb alle respect voor een bestuur dat meer dan zeshonderd leden waaronder één aantal in het buitenland in één club verenigd houdt.

Met vriendelijke groeten.

Piet Geurts

1) In Meccano Nieuws - heerlijk blad! - adviseerde wijlen de heer A. Roozeboom in zijn artikel over smeermiddelen het synthetisch vet NLG1 00 of NLG1 000. Jaren geleden heb ik een jampotje vol van dit vet van hem gehad. Prima spul. Maar... 't raakt op. Wie weet waar dit vet (in kleine hoeveelheden, een drum is echt te veel!) te koop is?

2) Wat is de afmeting van de tafel nr. 107 voor de Meccanograaf van SM nr. 13?

3) Wie kan mij helpen aan originele exemplaren van Meccano Nieuws nummer: 1.01, 1.02, 1.03, 1.04, 2.01, 3.01 en 3.03?

Hartelijke groeten M. van den Berg (457), Pr. Schermerhornpark 68, 6716 ED Ede, tel.: 0318 625530

## Advertentie

### Aangeboden

Voor al uw onderdelen kunt u bij **Exacto** terecht. Standaard en niet standaard onderdelen. De enige die ook in **rood en groen** levert. Prijslijst f 2,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H. Schurink te Bathmen. Blue Gold ook leverbaar tegen meerprijs. Informeer apart. De beroemde **Meccano-stroppers** zijn nog te koop: voor f 35,- per stuk franco thuis. Bestel nu het nog kan en als u zich als gelijke ondergelijken wilt onderscheiden!

## Modellen en modeltekeningen op de jaarvergadering in Ede

Jan Geertsma

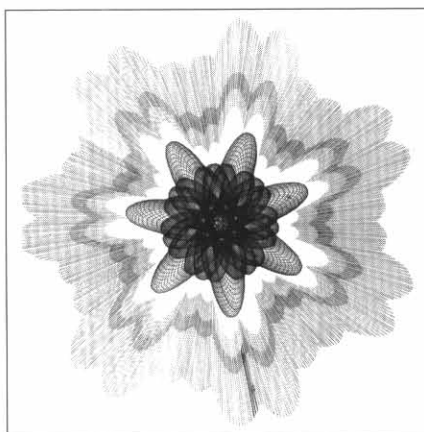
12 april 1997

Hoewel de bestuurlijke activiteiten in het zomernummer al de revue passeerden kwam de modellenshow nog niet aan bod. Over dus naar het modellen kijken en keuren, maar eerst iets anders. In de hal kon men op een PC-beeldscherm zg. Iso-Mec-illustraties bewonderen.

Nieuwsgierig geworden werd een grondig onderzoek ingesteld naar de mogelijk- en moeilijkheden van deze 'nieuwe' Meccano-tekentechniek. De ontwerper is Roger Hill van Foxgrove Design Studio, die voor de firma Corel software ontwikkelt. Het leek er eerst op, dat uw verslaggever, die geen PC maar een Mac bezit, daar niets mee kon beginnen. Maar twee bekende MGN-leden, te weten penningmeester *Jan Schurink* en ex-ledensecretaris *Co Stevens* bleken ook Mac bezitters te zijn. Die verzekerden mij dat IsoMec ook op de Mac zou moeten kunnen werken. Dat heb ik geweten! Inderdaad heeft Corel een aantal van zijn programma's ook voor de Mac geschikt gemaakt. Waaronder Corel Draw, maar in combinatie met andere programma's. Dat was een dure grap. Kosten noch moeite gespaard en zowel de Corel 6 Suite en IsoMec 2.1, de laatste betrokken van MW-Models, aangeschaft. Nieuw probleem: het IsoMec-programma bleek gecompriemd met een programma ZIP, dat veel gebruikt wordt in PC's, maar niet in Mac's. Maar juist op tijd had een Amerikaanse student een ZIPit uitpakprogramma gepubliceerd, gereproduceerd in Mac-Fan van juli/augustus als zg. 'shareware'. Dat programma werkt echt en dus kon er mee gewerkt worden. Inmiddels is IsoMec in twee delen, de onderdelen uit doos 10 en alle overige Meccano-onderdelen als clip-art in mijn Corel Draw 6-programma opgenomen. Nu moet er nog geleerd worden hoe er mee te werken. Blijf over de vraag hoe een fraai kleurenplaatje van een motorfiets in Meccano in Ede op het beeldscherm kwam. Dat kon geen standaard IsoMec illustratie zijn, al kan je IsoMec-onderdelen wel kleuren. Roger Hill hielp mij uit de droom door mij te schrijven dat hij een nieuwe toepassing, IsoMec 3D heeft voltooid, dat weer met een ander Corel-tekenprogramma, CorelCad gebruikt kan worden. Dat zit weer niet in de door mij aangeschafte Suite, dus daar blijf ik voorlopig maar met mijn vingers vanaf. De vraag is, en dat geldt ook voor IsoMec zonder 3D toevoeging, wie behalve Meccano leveranciers/importeurs en tijdschriftenredacties in zulke programma's geïnteresseerd zouden kunnen zijn. Een ander probleem is hoe we als compu-

ter-groep van het Gilde zouden kunnen samenwerken met programma's die alleen 'single-user' gebruik toestaan. Dat moeten wij Roger Hill maar eens vragen. Die schrijft namelijk 'if there is ever any way in which I can assist you, then just let me know'. En nu de modellen van mes-sing en zink:

De heer *Van de Avoort* toonde twee prima Meccanografen, mooi klein van stuk. Bij dit soort modellen valt vaak de naam Konkoly, een van de meest vindingrijke Meccano-bouwers. Nu we het toch over de Meccano-tekenmachines hebben, dient opgemerkt te worden dat ze op dit moment weer erg in trek zijn. Onlangs zagen wij de cyclograaf van *Hans van den Berg*, evenals de tekenmachine van de Rednall's. In Wageningen op een regiobijeenkomst, demonstreerde de heer *Van de Avoort* een rechthoekig werkende cyclograaf, dat wil zeggen dat de compositie uit ellipsen bestond, maar de tekening een rechthoekige vorm kreeg. Uw verslaggever wil nu ook een duit in het Meccanograaf-zakje doen. Toevallig staat er in de Constructor Quarterly van maart jl. (no.35, kopie op te vragen bij het DC) een tot bouwen uitnodigend ontwerp, ook al weer vagelijk gebaseerd op concepten van Konkoly. Maar het gaat hier om een constructie van Les Nightingale, beschreven door Keith Cameron. Zie ook de rubriek van *Frits Willems* in MN 15.2. Mijn bouw-werkte binnen drie dagen. Een probeersel vindt u als illustratie.



Een ander model waar je enthousiast van wordt was de Demag-kolentip van de heer *H.Kitzen* uit Born. Dit MGN-lid had deze kolentip jarenlang in het echt zien functioneren, en bouwde een kopie. De kolentip staat haaks op een kade van een haven. Kolenwagons worden op de kade langs de kolentip aangevoerd en via een draaischijf in de tip-hefinstallatie op een plateau gereden. Het plateau wordt met

behelp van vier kabels aan de vier hoekpunten loodrecht omhoog gehesen met behulp van trommels, die op een verrijdbaar raamwerk bovenin de kolentip worden aangedreven. Op die manier kan de wagon horizontaal boven een schip aan de kade worden gereden. Na vastzetten van de wagonwielen worden de kabels aan de plateau-achterkant verder omhoog gehaald, waardoor de wagon voorover helt. Wanneer de voorklep van de wagon wordt geopend stort de koleninhoud in het ruim van het schip. Tenslotte wordt de volgorde omgekeerd en komt de lege wagon weer op de kade terecht. Eén en ander wordt met een aantal motoren in de juiste volgorde geregeld. Mooi werk, maar ik dacht in dit verband aan het Fischertechnik computerstuurprogramma, waar ik onlangs na veel moeite beslag op wist te leggen. Via de printeruitgang van een PC en het z.g. Lucky Logic programma zou je die motoren mooi op schema kunnen schakelen. Dat stuurprogramma weet echt niet of het motoren in Mec-cano- of Fischertechnikmodellen activeert.

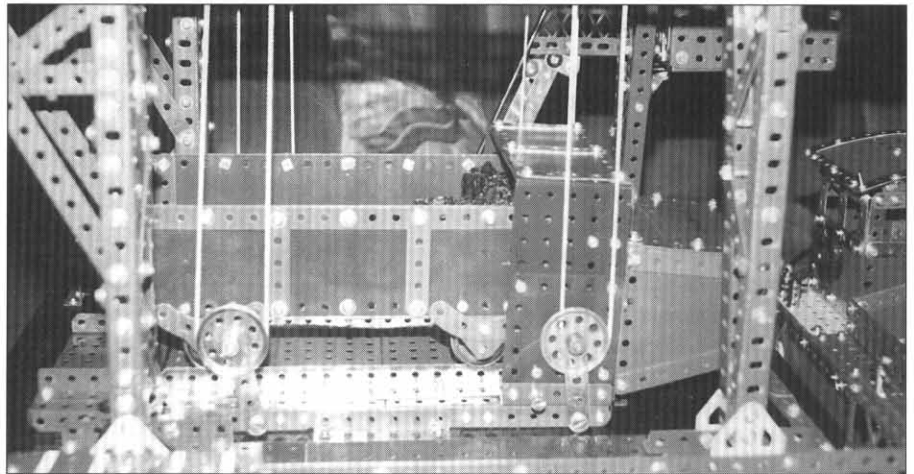
Dan was er ook een luchtfiets van de heer *Derksen*. Dat is een leuk model, ontworpen door Bernard Périer, in detail beschreven in CQ van juni 1995. Zelf heb ik dit model ook al eens gebouwd, maar er zaten nogal wat haken en ogen aan. Het voertuig van de fietser is namelijk wat zwaar voor de mast, die wel stevig is uitgevoerd, maar toch wat kan gaan doorhangen. Het gewicht zit hem vooral in de motor plus batterij.

De heer *Derksen* heeft het voertuig veel lichter weten uit te voeren door de massieve wandplaten no. 52 te vervangen door een skelet van stroken en balken. Daardoor werd de 'kooiconstructie' tevens veel toegankelijker. Een lichtere en kleinere motor kon worden gevoed met batterijen in batterijhouder no. 720. De laatste kan tevens dienst doen als 'lijf' van de fietser. Dit alles geeft zoveel 'verlichting' dat de steunmast minder doorbuigt en de fietser minder last heeft van de aansluitpunten van de rails. Door een kettingspanner in de aandrijving in te bouwen is de situatie verder verbeterd.

Het afgelopen halfjaar heeft *Hans van den Berg* ons op bijeenkomsten verwonderd doen afvragen, wat zijn nieuwste creatie, een stapel horizontale ringen met verticale aandrijving, te betekenen had. Er was een kantelring bij en het geheel zag er zoals gewoonlijk zeer inventief uit. Welnu in Ede stond een schitterend in geel

uitgevoerd kermis-kantel-draaiplateau opgesteld. Een kermisattractie van de eerste orde met op het plateau ook nog ronddraaiende zitjes voor de argeloze kermisklanten. Langzaam maar zeker begint het platform te schommelen alsof het draaien op zich nog niet genoeg was. Een fantastisch project.

Kolentip van de heer J. Kitzen



## De Meccanograaf van Andreas Konkoly gemodificeerd

Gert Faken, Haarlem

**Niettegenstaande de drukte op de bijeenkomst in Kerk Avezaath van 17 november jongstleden trok een onbekend iemand onwillekeurig toch mijn aandacht. Gezeten achter een tafeltje midden in de zaal overstemde hij met gemak het geroezemoes, onderwijl college gevend over de door hem meegenomen modellen. Als overigens, maar dat terzijde, de toeloop die jag afgemeten mag worden aan de bezetting van de tafels en de bar, mogen wij (én de uitbater) niet klagen. Er was geen vinger meer tussen te krijgen, zelfs niet door de schrijvende pers. Gelukkig had ik mijn Samsonite lap-top meegenomen.**

Weliswaar al geruime tijd behorend tot de jongere ouderen, ben ik niettemin nog steeds zeer leergierig; altijd geweest trouwens. Vandaar dat bovengeschetst tafereeltje direct mijn aandacht trok. Zonder verder na te denken schuifde ik in zijn richting, om even later op een gepikte stoel naast de instructeur aan te schuiven. Het kennismakingsritueel verliep ongeveer als volgt: "Ik ben *Van der Avoort*, zeg maar *Jos*, en mijn lidmaatschapsnummer is 558. Altijd makkelijk om te weten, voor het geval je later nog wat te vragen hebt jongeman [sic]; jaja, IK ben al 77".

Kijk, beter kan een verslaggever het niet treffen: een half woord haalt een heel verhaal uit met nog een compliment toe.

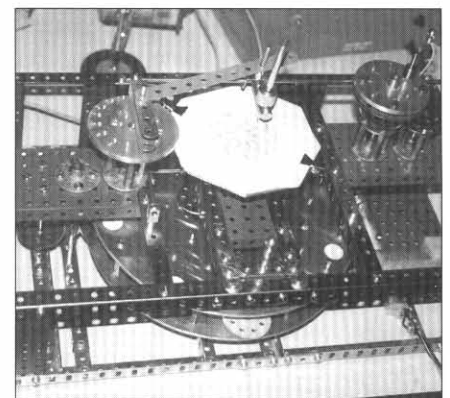
Voor wat betreft de techniek gaat het hier dus over twee Meccanografen. Eén afgekeken van het prototype van de Hongaar Andreas Konkoly (1) en een ingenieuze modificatie daarvan. Alvorens er nader op in te gaan, toch eerst nog een paar biografische bijzonderheden... *Jos* die geen technische opleiding genoot, werkte zijn hele leven in het familiebedrijf (een verffabriek) tot hij het op 67-jarige leeftijd voor gezien hield. Teneinde hemzelf en háár de nodige rust te waarborgen, kwamen hij en zijn echtgenote overeen dat een gedeelte van de uitkoopsom gebruikt zou worden voor het inrichten van een knutselkamer en de aankoop van een Meccano-uitrusting. Vaak slaat in het leven het noodlot genadeloos toe; zo ook hier. Juist toen *Jos* lekker aan het sleutelen zou gaan, werd hij voor enige tijd uitgeschakeld. De daaropvolgende revalidatieperiode werd door hem echter benut voor het bestuderen van Konkoly's voorbeeld. Maar het eerste model voldeed toch niet

helemaal. Het aantal mogelijkheden was te beperkt; voor iedere nieuwe serie tekeningen moesten de tandwielen verwisseld worden. Een beetje Meccanocien ligt hier natuurlijk niet wakker van, maar iemand met uitvindingsbloed houdt niet van ad-hoc gedoe en denkt in structurele oplossingen. Met alle respect, maar vergeleken met de 'ingewikkelde' apparatuur ontworpen door professionals als *Boerdijk* (2) (waarom is die man eigenlijk geen lid van ons Gilde?) en *Rednall* (3) is het idee van deze amateur geniaal in z'n eenvoud. Kort gezegd, *Jos* bedacht een mogelijkheid om snel van overbrenging te kunnen wisselen. Hij tekende dit nauwkeurig uit op millimeterpapier en liet vervolgens twee aluminium schijven vervaardigen waartussen hij acht(!) onafhankelijk van elkaar werkende tandwielstelsels monteerde, uiteraard na het nodige afteken- en boorwerk. Van het prototype werden nog wél het principe van de bewegende pen en het ronddraaiende tekenpapier aangehouden. Veel aandacht werd voorts besteed aan het uitlijnen en de lagering, waarbij kwistig gebruik gemaakt werd van naafbuswielen (24/24b) (waar komt zo'n benaming toch vandaan?) en dubbele krukken (62b). Uiteindelijk verkreeg *Jos* dus de volgende instelmogelijkheden:

- een verschuifbare as tussen de aandrijfmotor en de rest van het mechanisme geeft de keuze tussen twee vertragingen (1:2 en 1:3);
- een draaibare unit met 8 sets tandwielen en
- twee alu instelschijfjes met respectievelijk 8 en 16 gaten, waarvan de penen de beweging van de schrijfstift aansturen.

Er zijn dan  $2 \times 8 \times 8 \times 16 = 2048$  verschillende figuren mogelijk (dat is precies 2 tot de 11e macht of in computertermen 2kB). De tektijd per figuur varieert van 2 tot 6 minuten. Een gemiddelde is nauwelijks te berekenen; laten we dit voor het gemak stellen op 4,21875. We krijgen dan een totaal van 8640 min = 144 uur = 6 etmalen. "Dus *Jos*, als je 6 dagen dag-en-nacht flink doordraait, heb je alle mogelijkheden gehad. Daarbij komen dan nog ongeveer 20 van die flip-over albums om alle tekeningen compleet met de instellingsgegevens netjes op te bergen. Je bent dus nog wel even bezig. Het schrijven van dit stukje kost heel wat minder tijd; ontvang dus inmiddels mijn welgemeende complimenten!"

- (1) Sheffield Meccano Guild Magazine, no. 20 (dec 1987);
- (2) Constructor Quarterly, no. 2 (dec 1988);
- (3) Constructor Quarterly, no. 14 (dec 1991)



Meccanograaf met revolversysteem

## Het tongenorgel

Bert Loerakker

Op de opendag van de Fischertechnikclub te Schoonhoven op 9 november 1996 toonde **Piet Leemans** vier modellen. Een orgel, een unit, een draaimolen en een "stroomwals".

De unit bestaat uit een elektromotor, een vertragingkast en een pulley. De 'stroomwals' is een stroomwals uit de dertiger jaren met een 'dynamo' boven de rookkast. Dit model verzorgt de stroomtoevoer naar de unit en de draaimolen. De unit drijft het orgel aan door middel van snaren. In deze configuratie is de slinger van het orgel vervangen door een groot houten 'Meccano-wiel' no.19b, maar dan met een diameter van ongeveer twintig cm.

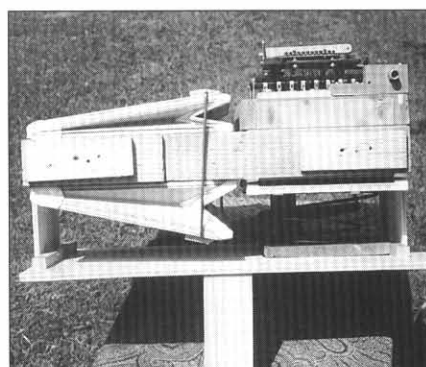
Om met een kleine diameter (op de unit) tóch een groot koppel over te kunnen brengen wordt gebruik gemaakt van een vijfvoudige snaaraandrijving. *Piet* heeft de vijf dunne maar even lange snaren zelf vervaardigd, door Polycord door een nozzle (mondstuk) te trekken. Op die manier kunnen aandrijfsnaren in elke gewenste dikte verkregen worden. Daarna heeft hij de uiteinden, van de afzonderlijke snaren, met behulp van een soldeerbout aan elkaar bevestigd.

Het tongenorgel, van het merk Ariosa, is honderd jaar geleden gebouwd als een automatisch werkend muziekinstrument. De toestand waarin het orgel verkeerde, toen *Piet* hem kocht, was zó abominabel dat het niet meer gerepareerd leek te kunnen worden. Leek, want de man die wij allemaal kennen als 'honderd procent *Piet Leemans*' heeft hem volledig gerestaureerd. Geheel in stijl, heeft hij een nieuwe kast getimmerd, geschilderd en met de hand biezen getrokken. Tevens heeft hij er een ander binnenwerk ingezet. Een binnenwerk dat hij eens gekocht heeft van een oude gepensioneerde orgeldraaier. Twee 'scheppers' in het orgel brengen de 'magazijnbalg' op druk. De scheppers zijn door middel van twee stangen aan elkaar gekoppeld. Als de één in gaat, gaat de ander uit. Bij  $\pm 10$ cm waterkolom (1cm waterkolom=1hPa) treedt een afblaas-klepje in werking. De lucht uit de magazijnbalg wordt door achttien tongen naar buiten geblazen. Deze tongen - alle verschillend van lengte - brengen nu geluid voort. Allemaal tegelijk en allemaal verschillend van toonhoogte. Aan deze kakofonie kan een einde gemaakt worden door een speciale ring op het orgel plaatsen. Dit is een ring met een breedte van zo'n vijf à zes cm en een buitendiameter van naar schatting twintig cm.



**Piet Leemans met tongenorgel, stroomwals en draaimolen**

Deze ring drukt achttien penntjes tegen de veerdruk in naar binnen. Elk van deze penntjes sluit nu, door middel van een hefboompje en een klepje, de luchttoevoer naar een tong af. Het orgel produceert dan geen geluid meer. De ring is voorzien van twee aandrijfsporen en achttien muzieksporen. Een muziekspoor is een spoor van langwerpige gaatjes. De gaatjes zijn niet allemaal even lang. Te vergelijken met de ponsingen in een draaiorgelboek. Door nu de schijf met gaatjes



**Scheppers d.m.v. stangen aan elkaar gekoppeld**

over de verende penntjes te laten draaien gaan de penntjes afwisselend omhoog en omlaag. Elk muziekspoor bedient één penntje; aan of uit.

Toen al een binair systeem. *Piet* heeft de originele, maar defecte zinken ringen vervangen door aluminium ringen. Hij heeft er nu in totaal ongeveer twintig; allemaal zelfgemaakt.

Georg Friedrich Händel (1685-1759) zou trots geweest zijn. Ten gerieve van de mede-exposanten had hij er minstens vijf bij zich. *Piet*, die tevens lid is van de Kring van Draaiorgel-vrienden en van de Citerclub, is nu bezig met een automatische zestig-snarige citer; van het merk Chordephon. 'Alles zelf maken en afregelen is een hele klus'. Als de citer klaar is wordt hij een keer getoond aan de Meccano-vrienden.

NB: De spellingscontrole van onze computer kent het woord '*Leemans*' niet; wél 'lumineus'.  
Helemaal mee eens.

### Gehoord

De chirurg die een verkeersslachtoffer op de operatietafel kreeg riep verschrikt: 'Dit is mijn zoon'. Toch was de chirurg niet de vader van het slachtoffer.

## ♪ Happy days are here again ♪

Na ons bezoek aan de NMMG-bijeenkomst in Oxton zijn we zondag 18-01-'97 even afgezakt naar Portsmouth aan de Engelse zuidkust, waar in het City Museum de tentoonstelling 'The Wonderful World of Meccano' werd gehouden over de opkomst, bloei en ondergang van Meccano. (snik).



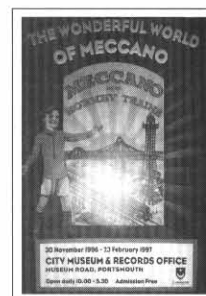
De grote drie op toerneer

Het ging daarbij nadrukkelijk om een historisch beeld van de producten van Liverpool. Dus naast (enkele) Meccano modellen ook veel omliggend materiaal zoals dozen, drukwerk, Meccano Magazines, (uitvergrote) krantenknipsels en natuurlijk veel onderdelen, maar uiteraard ook Hornby (Dublo) treinen, Dinkey Toys, Bayko etc. Het stond er allemaal mooi opgesteld in ruime vitrines en in een aantal, speciaal voor deze gelegenheid nagemaakte, ouderwets ogende winkel-etalages, compleet met antieke belettering en glas in lood bovenlichten. Mooi

hoor. Wij stonden daar, net als die Engelse knulletjes op die bekende voorplaat van een MM uit 19-zoveel (zie ook CQ no.26 van december 1994) te kijken in niet één maar een paar etalages vol met al het moois dat Liverpool destijds produceerde. Met een bezoekersaantal (in het weekend) van ca. 1800 tegen 300 normaal, liep deze tentoonstelling dus erg goed volgens de dames achter de balie. Ook tijdens ons bezoek was het behoorlijk druk en overall klonken kreten van herkenning. Uitgaande van het aantal keren dat ik daar hoorde zeggen 'Look... I've got that

one...' en men een knetteroud onderdeel of een heel bijzondere Dinkey Toy aanwezig, moet er nog veel moois liggen te wachten op de verzamelaar. Heel bijzonder vonden we een soort 'treinospel' dat we nog nooit gezien hadden. Het zag eruit als een platte doos (formaat schaakbord) die omgekeerd op tafel is gezet. Op de buitenkant van de bodem is een patroon van rechte, kromme en doodlopende rails en wissels geperst die vanaf de zijkant door hefboompjes worden bediend. De bedoeling is om met de wissels het (veer)treintje zo lang mogelijk te laten rijden zonder dat het op een doodlopend stuk komt. Het schijnt door Märklin voor Liverpool te zijn geproduceerd en door het uitbreken van de oorlog abrupt te zijn beëindigd. Voor zo ver bekend zijn er ook maar heel weinig verkocht. We hebben uitgebreid kunnen spreken met Mr. Fred Peskett, verzamelaar en initiatiefnemer van deze tentoonstelling die bijna zijn hele verzameling hier had staan, terwijl er ook bijdragen waren geleverd door Jim Gamble en Geoff Wright. Helaas mochten we geen foto's of video-opnamen maken, maar Mr. Peskett beloofde ons foto's te zullen sturen die gemaakt worden voor de

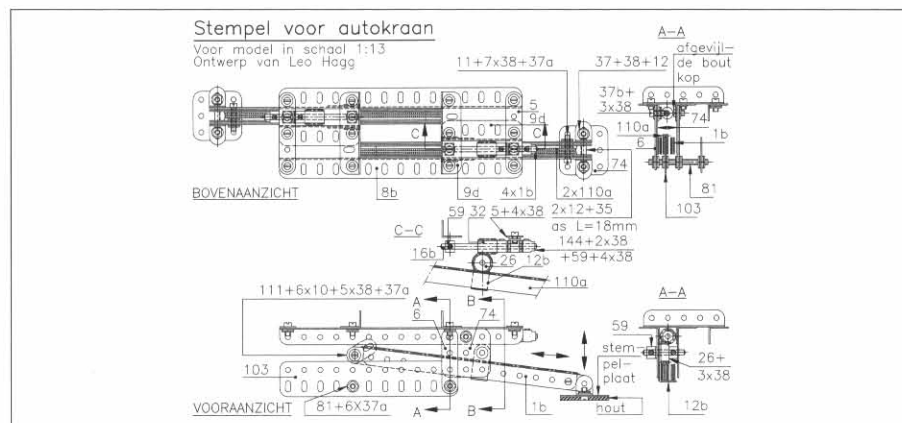
expositie wordt afgebroken. Dus u houdt nog wat tegoed.



Sjaak v.d. Ruit,  
Hans Klarenbeek  
en Kees en Ria  
Trommel.

## Stempel voor autokraan

Een belangrijk onderdeel van een autokraan is de stempel. De stempels zijn er voor om de stabiliteit van de kraan te verhogen en het doorverren van truckvering en banden te voorkomen. Als voorbeeld voor dit model is gekozen voor de bij lichtere autokranen (tot 20 ton) voorkomende constructie met één cilinder. Hierbij zorgt één hydraulische cilinder voor het uitschuiven van de stempel. Doordat de stempelplaat een elliptische baan beschrijft ontstaat er zowel een horizontale als een verticale beweging. Door de cilinder door een tandheugel te vervangen, is deze constructie in Meccano te realiseren. Het model heeft een ingeschoven breedte van 19 cm en uitgeschoven 40 cm (hart op hart stempelplaten). Het vooraanzicht laat één stempel zien. In het bovenaanzicht is ook de tweede stempel zichtbaar, deze is qua constructie gelijk aan het eerste. De stempel is met een dubbele tandstrook uitgevoerd om scheeftrekken te voorkomen. Doorsnede C-C geeft het principe van de aandrijving met het scharnierpunt weer. De stempel wordt ter plaatse van de klauwkoppeling (144) met een slinger in- en uitgedraaid.



Leo Hag

## Een truc met een differentieel

Hans van den Berg,  
Voorschoten

# Een moderne Harmonograaf

### Aanvulling op het artikel in Meccano Nieuws 14.4

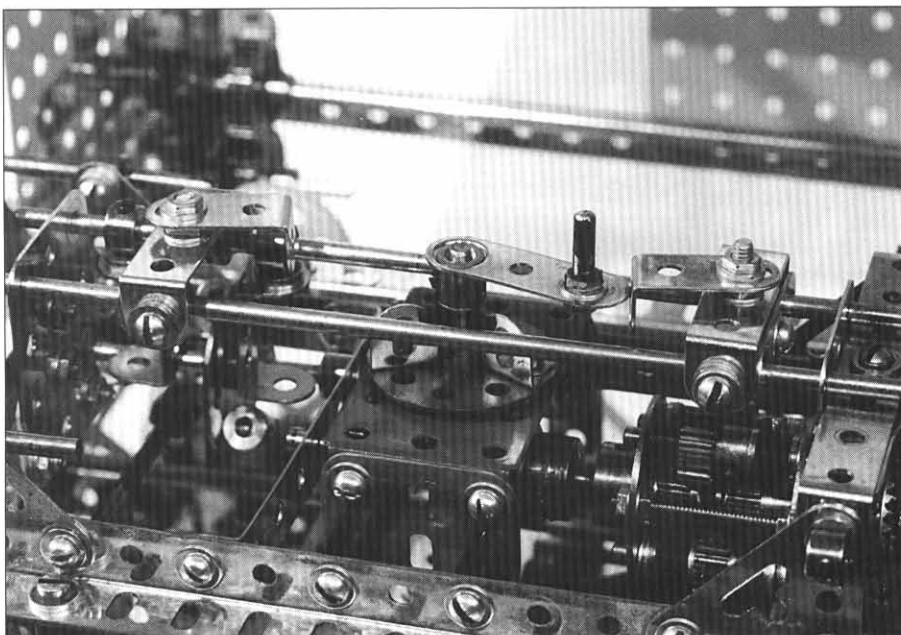
Om de mogelijkheden van mijn Harmonograaf verder uit te breiden heb ik de heen-en-weer gaande beweging van de tweede tafel intermitterend gemaakt. Wanneer deze tafel naar één van zijn uiterste standen gaat, blijft hij daar stilstaan gedurende de tijd die hij voor een oversteek nodig zou hebben en begint dan pas aan de oversteek terug. Gangbare methoden om bewegingen te onderbreken zijn het uit en daarna het weer in aangrijping brengen van tandwielen. Een dergelijke truc werkt echter niet in een tekenmachine omdat niet gegarandeerd kan worden dat de juiste tanden weer met elkaar in aangrijping komen. Met een differentieel kunnen we één aandrijving splitsen in twee aandrijvingen die elkaar onderling beïnvloeden; denk aan een auto waarvan één van de aangedreven wielen slipt, waardoor het andere aangedreven wiel blijft stilstaan.

Bij het toepassen van een differentieel in de Harmonograaf bereiken we dat alle tandwielen in aangrijping blijven; door beide uitgangen belast te houden worden schokkende bewegingen vermeden. Het differentieel wordt aangedreven op één van de halve assen. Als nu de andere halve as wordt vastgehouden gaat de kooi van het differentieel draaien in dezelfde richting maar met de halve snelheid. Wordt de kooi vastgehouden dan gaat de andere halve as draaien in tegengestelde richting en met dezelfde snelheid als de aangedreven halve as. Door op de andere halve as

een interruptor aan te brengen, d.w.z. een inrichting die de as beurtelings laat draaien en deze dan weer vasthoudt, gaat de kooi afwisselend stilstaan en weer draaien. Om binnen de krappe plaatsruimte te kunnen blijven is een recht differentieel toegepast en dit moet dan nog zo kort mogelijk gebouwd worden. De kooi bestaat uit twee 6-gats naafbuswielen met de naven naar buiten gericht. Op de halve assen zijn 19t rondsels aangebracht evenals op de satelliet-assen. De aandrijving van de kooi naar de kruk van de tweede tafel gaat via een H-koppeling naar een 26t conisch tandwiel; op de verticale krukas is eenzelfde tandwiel en de sliprem aangebracht.

Door de H-koppeling en door het 26t conische tandwiel is de andere halve as t.b.v. de interruptor naar buiten gevoerd; een 25t ronsel hierop drijft een 50t tandwiel aan met op dezelfde as een 8-gats naafbuswiel. Het naafbuswiel, als het draait, draait met dezelfde snelheid als de kooi en als de kruk. Op het naafbuswiel zijn twee kragen geschroefd tegenover elkaar op een middellijn maar de éne aan de kant van de naaf en de andere aan de platte kant. Het naafbuswiel wordt omvat door een soort vork; wordt de vork naar de ene kant verschoven dan stuit één van de kragen er tegen terwijl bij verschuiven naar de andere kant de andere kraag er tegen vastloopt. Dan gaat de kruk draaien, en de tafel bewegen. Komt de tafel in een uiterste stand dan schuift de kruk een

soort brug opzij waaraan de vork bevestigd is. De vork schuift van de kraag op het naafbuswiel weg zodat het naafbuswiel kan draaien d.w.z. de andere halve as van het differentieel kan draaien en de tafel blijft stil staan. Het naafbuswiel kan nu blijven draaien totdat de andere kraag tegen het andere been van de vork stuit en de tafel weer gaat bewegen. De genoemde brug bestaat uit twee parallelle assen aan weerszijden van de kruk (iets lager) door twee 3-gats dubbel gebogen strippen en kragen aan elkaar verbonden. De assen kunnen los heen-en-weer schuiven. M.b.v. kragen zijn twee 2-gats dubbel gebogen strippen aan één van de assen aangebracht zodanig dat zij, naar beneden wijzend, de vork om het naafbuswiel vormen. Het principeschema van blz.62 van Meccano Nieuws 14.4 wordt nu anders; het omliggende gedeelte met het opschrift "eerste tafel" wordt vervangen door het bijgaande schema. De oorspronkelijke overbrengingsverhouding naar de kruk van de tweede tafel is niet gewijzigd door de 1:2 vertraging in het differentieel. Enkele constructieve details. De as van het 60t tandwiel onderaan rechts in het schema "eerste tafel" waar het 25t ronsel op zat, wordt gesplitst in twee halve assen met daartussen een koppeling (63). In het middelste gat met schroefdraad wordt een draadeind nut-locked bevestigd; met dit draadeind wordt de koppeling vastgezet aan een steunstuk (10). Het steunstuk is gemonteerd op het middelste gat van



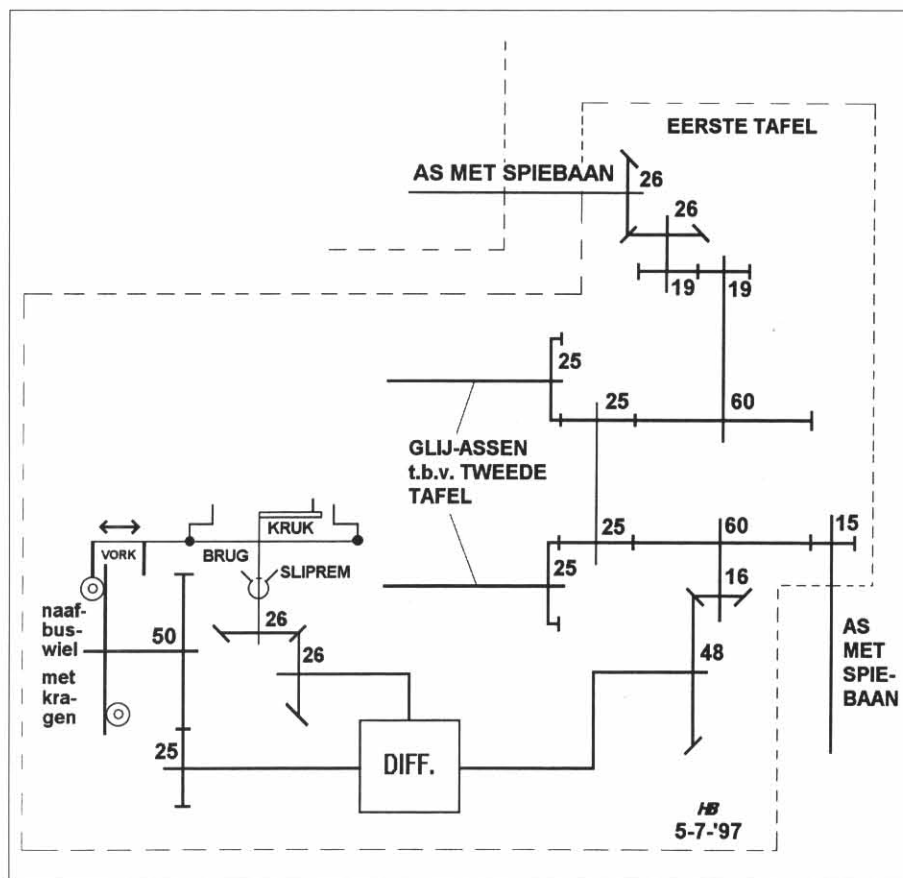
**Bij de foto: Bovenaanzicht van de eerste tafel. De tweede tafel is verwijderd; links zijn de teruggetrokken glijassen voor de tweede tafel nog zichtbaar. Rechts van het driehoeksteunstuk is het 48t conische tandwiel op de ingaande as van het differentieel te zien. Links daarvan zien we het differentieel. Onder de flensplaat links van de H-koppeling bevinden zich de 26t conische tandwielen.**

**Eveneens onder de flensplaat en verder naar links is de 25/50t ronsel/tandwiel combinatie die het, helemaal links, naafbuswiel met de kragen aandrijft. De benen van de vork waartegen de kragen moeten stuiten zijn ter weerszijden van het naafbuswiel te zien.**

een 7-gats dubbelgebogen strip die is aangebracht tussen de toppen van de twee rechter driehoeksteunen t.b.v. de glij-assen voor de tweede tafel. De achterste halve as wordt in de koppeling vast gezet; deze dient om draaien van de koppeling tegen te gaan. De voorste halve as bevat behalve het 60t tandwiel ook het 16t conische tandwiel. Het middelste transversale gat van de koppeling is het lager voor de ingaande as van het differentieel waarop het 48t passende conische tandwiel zich bevindt. Op de achterbalk van de tweede tafel naast het naafbuswiel met de kragen is een steunstuk draaibaar aangebracht zodat, als het naar binnen gedraaid wordt, het draaien van het naafbuswiel constant wordt geblokkeerd en de tweede tafel weer constant beweegt. De inbouw van het differentieel heeft tot gevolg dat de kruk voor de tweede tafel iets hoger komt. De tweede tafel moet daarom gewijzigd worden; de glij-as voor het krukkenlager en de as met spiebaan onder de tweede tafel moeten 1 gat verhoogd worden door b.v. de tweede tafel tot 4 gaten te verhogen. De as met spiebaan heb ik 1 gat hoger geplaatst door de opbouw op de eerste tafel (zie foto III op blz. 59) te wijzigen zodat deze as nu vanaf het hoogste niveau van de opbouw aangedreven wordt. Tussenschakeling van twee 19t rondsels was daarvoor nodig. De opbouw werd versterkt door de beide bovenhoekpunten van resp. de voor- en de achterplaat te

verbinden m.b.v. 7-gats dubbel gebogen strippen; deze zijn ook nodig om halweg m.b.v. het naafbuswiel een lager te kun-

nen maken. De verhoogde tweede tafel heeft tot gevolg dat het penmechanisme ook verhoogd moet worden.



**Meccano Harmonograaf**  
**Schema Intermittierende Beweging**

## Agenda

### Regiobijeenkomsten

#### 1 oktober: Ede jubileumbijeenkomst

Het bestuur van het Meccano Gilde Nederland nodigt alle leden uit voor de jubileumbijeenkomst in het zalencentrum NIMAC, Galvanistraat 13 te Ede. De zaal is open vanaf 9.30 uur. De feestelijke opening is om 11.00 uur.

#### 1 november: Hengelo (O)

De eerstvolgende regiobijeenkomst in Oost-Nederland wordt gehouden op zaterdag 1 november 1997, in het 'Wandelhuis', Twekkelerweg 249, Hengelo (O), tel.: 074-2435835. Aanvang 10.00 uur, einde ca. 16.00 uur. Inlichtingen: R. Mikkers, tel.: 074-2774327

#### 16 november : Kerk-Avezaath

Op zondag 16 november, vanaf 11.00 uur, wordt in het dorps huis 'De Avezaath', Daver 46 te Kerk-Avezaath tel.: 0344-681469 een bijeenkomst van het MGN gehouden. Route: Rijksweg A15 (Deil-

Tiel), afslag Tiel-West/Buren, richting Buren en na ca. 300m rechtsaf. Direct aan de linkerkant is dan het dorps huis. Treinreizigers, wilt u uw komst vooraf melden aan F.Dam, tel.: 0344-681416, in verband met het regelen van vervoer naar het dorps huis.

### Gebeurtenissen

#### za 27 en zo 28 september Modelbouw Steenwijk '97

Deze wordt gehouden in het multifunctionele centrum 'De Meenthe' in Steenwijk. Beide dagen open van 10.00 uur tot 18.00 uur.

#### 3 t/m 5 oktober Genk (B)

Grote internationale tentoonstelling 'Euromodelbouw'97' van de Hoeseltse Treinclub in de Limburghallen. Jaarbeurs-laan 6. Openingsuren (1995) vrijdag 13.00 tot 20.00 uur, zaterdag en zondag van 9.30 tot 18.30 uur. Oppervlakte >10.000m<sup>2</sup>. Inlichtingen: Sjaak van de Ruit. Tel.: 010 11362921.

#### 12 t/m 19 oktober: Soesterberg

De modelbouwshow in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg wordt gehouden van 12 t/m 19 oktober. Opbouwdagen 9 en 10 oktober; open zondag 11.00 u; overige dagen 10.00 uur; dicht 16.30 uur. Op de beide zondagen zal het wat drukker zijn dan normaal en op de tussenliggende maandag en zaterdag wat rustiger (dit laatste omdat het museum die dagen normaliter gesloten is). Toegang gratis. Voor meer informatie: Ab Ritsema te Hilversum tel.: 035 6211965.

#### 8 en 9 november Verzamelaars Jaarbeurs in de Jaarbeurs in Utrecht.

Open zaterdag 10.00 uur tot 18.00 uur, zondag 10.00 uur tot 17.00 uur.



## Buitenlandse bladen

### The Transvaal Meccano Guild Newsletter

Een interessante (touw)vlechtmachine, een bouwbeschrijving die werd ontleend aan Meccano Magazine, oktober 1963; met het apparaat kunnen drie strengen in elkaar worden gevlochten. Methode voor het 'oplussen' van ketting door Jacques Rossouw; aangezien een ketting niet netjes op een trommel kan worden gewonden, worden met de hier beschreven methode gelijke lussen gevormd. Een echappement voor een klok door Dave Heathcote; een bijdrage bestemd voor hen die weinig ervaring met het bouwen van Meccanoklokken hebben.

#### Nummer 21 (mei 1997).

Model van een stoomcultivator uit 1858 door 'Spanner', overgenomen uit Meccano Magazine, mei 1968.

### Midlands Meccano Guild Gazette

#### Nummer 18 (april 1997).

Gelukkig is na twee jaar eindelijk weer een nummer van dit fraaie blad verschenen; de normale frequentie is eenmaal per jaar. Bob Thompson is de opvolger van de overleden redacteur Roger Wallis. Scheepswerfkranaan, ontworpen en beschreven door John Fuller met fraaie foto's van Ken Wright; helaas ontbreekt een onderdelenlijst aan deze uitvoerige bouwbeschrijving. Een 2-D-2 Diesel-locomotief door Dave Barrett; een experimentele locomotief met directe dieselaandrijving die in 1951 door de Britse spoorwegen werd getest. De bouwbeschrijving beslaat zes pagina's inclusief een onderdelenlijst. Ontwikkeling van Meccano planetaria door Alan Partridge, geïllustreerd door een beschrijving van de bouw van zo'n installatie, met foto's en een tekening.

### Canadian MeccaNotes

#### Nummer 6 (juni 1997).

De rubriek 'Ideeën' bevat enige tips. Het probleem van de door eikenhout veroorzaakte corrosie van verzinkte stroken wordt door Lloyd Spackman uitvoerig

besproken. Handleiding (met maatschetsen) voor het maken van een houten kist voor doos 10 door Greg Rahn. Chemische brandblusser uit 1895, gebouwd en beschreven (met onderdelenlijst) door Don Redmond. Draaimomentversterker door Hubert Hogle, die in zijn artikel een verbetering geeft voor een model besproken in Constructor Quarterly nr. 19 (maart 1993), pp 40-42.

### Constructor Quarterly

#### Nummer 36 (juni 1997).

'A little bit over the top!', een autobaanontworpen en beschreven door John W. Machin. Dit is een model van een Duits blikken stuk speelgoed uit omstreeks 1932, waarbij een autootje langs een helling achteruit rijdt, door een paar armen wordt opgetild en neergezet op een hoog baangedeelte; dit klapt vervolgens door het gewicht van het autootje aan één kant omlaag, zodat het weer naar beneden kan rijden en de cyclus opnieuw kan beginnen. Een weefgetouw voor het werken met kralen, door Dr. Keith Cameron. Een zeer uitvoerige (acht blz.) en uitstekend geïllustreerde bouwbeschrijving van de moderne Meccano Harmonograaf van 'onze' Hans van den Berg. 'De Dunmow Spoorweg - een eenzame zijlijn in de wildernis van Essex' door Dave Taylor, die met dit model de eerste prijs verwerfde op SkegEx'96. In dit lange artikel beschrijft de bedenker van dit bijzonder leuke en knappe model de verschillende elementen waaruit het bestaat; Nigel Barker verzorgde de eenentwintig fraaie kleurenfoto's. Een Meccano knikkerspel, waarbij knikkers uit een heen-en-weer bewegende buis op een hellend speelveld worden gebracht en omlaag rollen in een aantal verzamelgoten, die elk een verschillende puntenwaarde hebben. Model en bouwbeschrijving zijn van Stephen Miles.

### The Meccano Newsmag

#### (North Midlands Meccano Guild)

#### Nummer 78 (juli 1997).

'Meccino wordt volwassen', door Howard Somerville. Dit gaat over een computerprogramma voor het opzetten en bijhouden van de inventaris van een Meccano

collectie. Het bevat een catalogus van onderdelen (met afbeeldingen) en kolommen voor aantallen, kleur en prijs, zodat de waarde - door het programma kan worden berekend met inachtneming van een globale ouderdomsfactor. Ook kan de inventaris in de vorm van grafieken worden weergegeven. Het programma kan worden aangeschaft bij M.W. Models te Henley. In Constructorproject 70 'Torenvalk' door Jim Mortimer wordt een statisch model beschreven van deze vogel. Het ziet er realistisch uit, en het is het zoveelste voorbeeld van de veelzijdigheid van Meccano. 'Een eenvoudig Martiarium' door Pat Briggs. In dit model worden de rotatie van Mars en de bewegingen van de Mars'manen Phobos en Deimos met behulp van Meccano weergegeven. In de rubriek 'Notes en Quotes' zijn de nummers 403, 405, 406, en 408 voor sommige lezers interessant. In 'Leaflet 10.14 rebuilt by Tony Parmee' wordt het daar beschreven model van de Eiffeltoren technisch verbeterd en uitgebreid met een automatisch werkende liftinstallatie. Tony Brown geeft een overzicht van boeken over oude graafmachines met vermelding van ISBN-nummers en prijzen.

### The International Meccanoman

#### Nummer 21 (mei 1997).

'Een dapper schip - H.M.S. Endeavour', bouwbeschrijving van het model van het 18e eeuwse schip van kapitein Cook, door John Ince, Nieuw-Zeeland. Negentien tips.

### Voorts ontvangen:

The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter nr. 32 (maart 1997), en nr. 33 (mei 1997). Meccano & Erector Club Newsletter (Southern California) nr. XXI - april 1997.

*Frits Willems*

### Opmerkelijke opmerkingen

#### Meccano Gilde Nederland:

Als u er een 'gat' meer in ziet

## A.J. PRINS

de oudste Meccano Dealer

levert :  
verzendt :  
bel voor

Kist 10

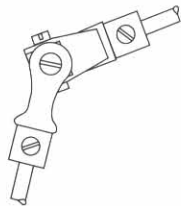
- TreinenShop
- Alle dozen
- Alle onderdelen
- Ordergrootte kortingen

A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937

# MECCANO-NIEUWS

**m  
gn**

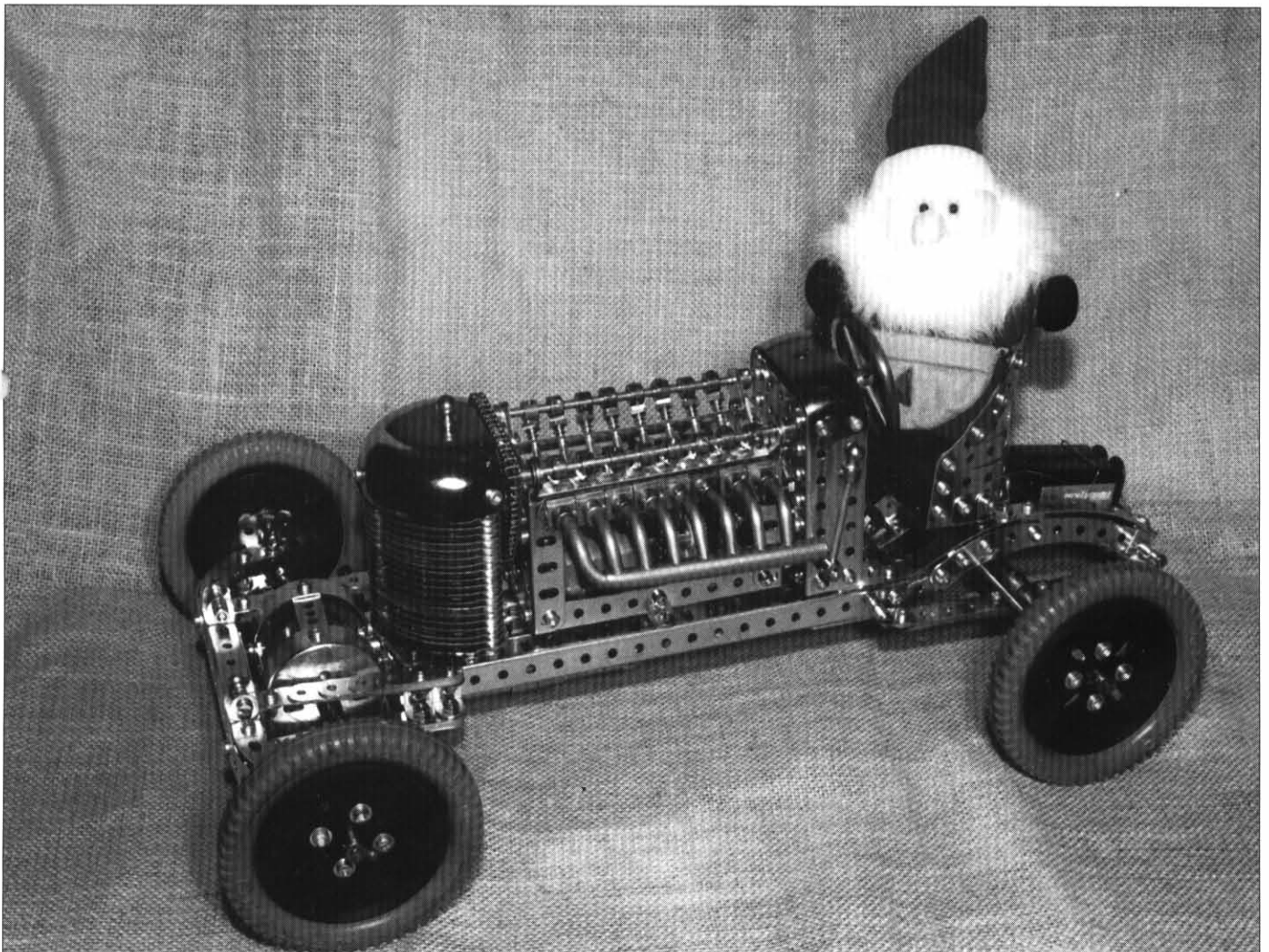
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 15 nummer 4  
Winter 1997

**Meccano Nieuws** is het orgaan van de vereniging  
**'Meccano Gilde Nederland'**  
Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

Redactie-adres: Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 - 316 59 23



Kerstman in race-auto van Marc Hageman

In dit nummer o.a.: Crystal Palace  
Slenteraar  
Demag Superlifter CC 12000

## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

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

### Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: fiscus@worldaccess.nl.

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemansdreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: C.J.Trommel@net.HCC.nl

### Aanmelden / afmelden bij ledensecretaris:

D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297 561135

### Meccano Nieuws:

Meccano Nieuws is het orgaan van de vereniging: **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers á f 3,50, exclusief verzendkosten, verkrijgbaar op het distributie-adres.

### Artikelen en advertenties

sturen naar hoofdredacteur:  
B.N.M. Loerakker  
Dunantstraat 993  
2713 TK Zoetermeer  
Tel.: 079 3165923

### Technisch redacteurs:

G.W. Faken  
F. Roost  
J. Geertsma

### Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 45,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd.

**Het geheel of gedeeltelijk overnemen van publicaties uit 'Meccano Nieuws' is alleen toegestaan met schriftelijke toestemming van de hoofdredacteur.**

## Van de redactie

### Jubileum

Op 11 oktober 1997 heeft het Meccano Gilde Nederland haar derde lustrum gevierd. Deze feestelijke gebeurtenis vond plaats in het NIMAC zalencentrum te Ede. Vijftien jaar geleden werd door een aantal heren, gedreven door enthousiasme en kennis, de basis gelegd voor het nu zo bloeiende Gilde. De bakermat van het Gilde is het restaurant van de dierentuin Apenheul te Apeldoorn. Op 4 september 1982 is het Meccano Gilde Nederland als rechtspersoon ingeschreven in het verenigingen/stichtingenregister dat door de Kamer van Koophandel te 's-Gravenhage wordt beheerd. De juridische status is *vereniging*. Sinds het voorjaar van 1991 staat het Gilde onder voorzitterschap van de heer *G.B.M.M. (Gerard) Anink*. Gerard is een geboren leider, welke voldoet aan de hoogste verwachtingen. Een man die door consistent beleid, schijnbaar moeiteloos en in alle rust het Gilde heeft geleid naar een eenzame hoogte. Onder zijn bekwaame leiding is het Gilde uitgegroeid tot een solide bolwerk met een faam die de continenten overschrijdt. Van het grenzeloze optimisme waarmee hij het grootste Meccano Gilde ter wereld leidt gaat een sterk bemoedigende invloed uit. Hij heeft er als voorzitter van de raad van kennis - met de bescheidenheid en doortastendheid hem eigen - voor gezorgd dat er op elk bord professioneel geschaakt wordt. Onmisbaar, in elk opzicht, is zijn echtgenote *Ans*. Naast haar stuwende kracht in algemene zin, is zij de motor achter het documentatiecentrum en vervult zij een hoofdrol bij de verzending van het blad. Bovendien is door voortreffelijk samenwerken van beiden, het totaal meer dan de som der delen. Hulde!

### Overige mededelingen

#### Herinnering

Sinds de vorige keer dat dit onderwerp ter sprake kwam, is er weer een aantal mensen lid geworden van het Gilde.

### Meccano Nieuws 16.1

Het volgende nummer van het Meccano Nieuws zal ongeveer medio maart 1998 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 februari 1998.

Aanleiding voor ons weer eens onder de aandacht te brengen dat voor leden de mogelijkheid bestaat tot gratis adverteren. Meccano Nieuws is een voortreffelijk medium om alle leden te bereiken. Vragen, mededelingen, kopen, verkopen; het kan allemaal. Bovendien is adverteren goed voor de Meccanoband.

### Terugblik

Een voorbij jaar leidt tot bespiegelingen. Overeenkomstig de toekomstverwachtingen van vorig jaar kunnen we het volgende mededelen: De functiewisselingen hebben hun beslag gekregen. Voor het tekort aan fotografen, verspreid over het hele land, is een even eenvoudige als doeltreffende oplossing gevonden. We gebruiken de, doorgaans uitstekende, foto's van de bouwer zelf. Al het retourmateriaal komt bij de rechtmatige eigenaar terug. De rubriek 'brieven van lezers' heeft zijn intrede gedaan. Er zijn zelfs extra rubrieken bijgekomen: opmerkelijke opmerkingen, gehoord en nu ook een jaaroverzicht. In Meccano Nieuws, een medium dat doorlopend in beweging is, zijn in de layout weer enkele ruimtebesparende maatregelen genomen. Nu onder andere in het colofon en de rubriek 'mutaties in het ledenbestand'. Onze penningmeester Jan Schurink heeft een definitieve overeenkomst gesloten met het Franse Meccanoblad CAM over het uitwisseling van artikelen.

### Toekomstverwachtingen

De penningmeester verwacht het komende jaar nog meer van dit soort overeenkomsten te sluiten. Los hiervan overweegt het bestuur het blad ook in de Engelse taal uit te brengen. In verband hiermee zijn wij op zoek naar leden die in staat en bereid zijn met behulp van een vertaalprogramma het blad te vertalen.

Vorig jaar hebben we u gevraagd zelf te schrijven. Velen hebben hieraan gehoor gegeven. Misschien heb ik u daar toen niet voor bedankt. Dat doe ik straks. Blijf schrijven als u prijs stelt op continuering van het blad. Als u goed bent voor het blad, is het blad goed voor u.

Rest mij u te danken voor uw: aanwezigheid, bijdragen, andere inspanningen, toezeggingen, enthousiasme, hartelijkheid en andere plezierige reacties.

De redactie wenst U en de Uwen gezegende kerstdagen, prettige jaarwisseling en een zeer voorspoedig 1998 met veel gezondheid.

## Van het bestuur

### Van de voorzitter

Het 15-jarig jubileum hebben we gezellig met velen gevierd in de zalen van de NIMAC in Ede. Gedurende de dag waren er meer dan 300 bezoekers. Door allerlei omstandigheden, waaronder verkeers-technische nabij Ede, waren er nogal wat deelnemers pas na 11.00 uur aanwezig. Voor degenen die er niet konden zijn vindt u de openingstoespraak in de jubileumbijlage. Zelf heb ik deze dag als een prettige en geslaagde dag ervaren met veel Meccano-creativiteit en vriendschap.

Van iedereen die aanwezig was met een model is een foto gemaakt, van het model wel te verstaan. De doos 6-bouwuitdaging vindt u op en in de bijlage. Wij hebben gekozen voor een mapje waarin de bladen met foto's zitten. Buitenop het mapje vindt u een doos 6-model in kleur. De foto's in het mapje zijn zwart-wit, dit is zoals u zult begrijpen om prijstechnische redenen gedaan. Voor degenen die de inhoud van het mapje graag in kleur willen hebben is het mogelijk een complete set in kleurenkopie A3-formaat te bestellen waarvan de prijs f 40,- zal zijn, (excl. verzendkosten). Deze kleurenkopieën zijn bij het Documentatiecentrum te bestellen. Zoals u zult kunnen zien hebben we niet alleen alle aanwezige modellen afgedrukt, maar zijn we ook verder teruggeslagen in de historie van ons Meccano Gilde. Er zijn kleine en grotere modellen aan bod kunnen komen. Al bladerend door de honderden foto's van het Meccano Gilde, zijn we onder de indruk gekomen van alle creativiteit die er aanwezig is in onze club. Het idee is nu ontstaan om enkele keren per jaar fotobladen uit te geven in zwart-wit van modellen van leden. Als u foto's van uw nieuwe model hebt kunt u deze insturen naar het Documentatiecentrum met gegevens erbij.

Wij zullen begin 1998 een jubileumtentoonstelling houden. Deze zal in het Oude Ambachten en Speelgoedmuseum in Terschuur bij Barneveld gehouden worden. Leden die mee willen doen met deze tentoonstelling die duurt van maart 1998 tot augustus 1998, wordt gevraagd contact op te nemen met G. Anink.

Wij wensen u veel genoeg met dit speciale jubileumnummer en goede feestdagen.

Gerard Anink

### Van de penningmeester

Het verenigingsjaar 1997 van ons Gilde is alweer bijna voorbij en het nieuwe van 1998 is aanstaande. Om die reden verzoek ik u de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie te voldoen. Dit kan middels de acceptgiro die u in dit nummer van het Meccano Nieuws aantreft indien u zich niet voor 1 december afmeldde. Natuurlijk meldde u zich niet af, want er is niets leukers dan ons Gilde! Graag de feitelijke betaling vóór de daarop vermelde datum. *Misschien kunt u het nu zelfs eerst doen.* Gebruik s.v.p. deze acceptgiro, want hierop staan namelijk alle gegevens die van u bij mij als penningmeester bekend zijn. U kunt deze gegevens zonnig corrigeren en ik kan uw contributiebetaling vlotter administreren. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk.

Indien u tijdig betaalt zult u in maart het eerste nummer van de zestiende jaargang van het Meccano Nieuws ontvangen. Betaalt u -na een herinnering- te laat dan brengt dat voor mij extra werk en voor het Gilde extra kosten met zich mee. Deze kosten zullen aan u moeten worden doorberekend.

Ik wijs u er nog op, dat de gezinsleden een bedrag van f 20,- verschuldigd zijn. Dit op grond van het tijdens de jaarvergadering 1997 goedgekeurde voorstel van het bestuur.

Ook laat ik u nog weten, dat het bestuur geen bezwaar heeft tegen een extra gift overgemaakt op girorekening 5484519 van het Gilde dat u zo na aan het hart ligt!

#### To our foreign members in Holland

Please use the in this issue enclosed 'acceptgiro' for paying your 1998 membership dues. You are requested to send it within three weeks to the Postbank or your own Bank after placing your signature.

#### To our foreign members abroad

You are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. This in view of the extremely high transfer charges (f 11,-). Just check the data printed only and inform me about corrections needed. For paying your subscription fee use either an Eurocheque or International Money Order to the value of f 45,-. Alternatively you may send this amount in Dutch banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right countervalue and add another f 5,- to cover exchange costs. You are requested to do so within three weeks as this is easier for me and you will be sure of continuation of your loved issues of Meccano Nieuws.

Paying by Creditcard is not possible.

#### Aan onze leden in België

Als u problemen mocht ondervinden bij de betaling van uw contributie op één van de hierboven aangegeven manieren neemt u dan alstublieft contact op met uw landgenoot de heer Jean Ransbotyn uit Brussel, tel. 02 4791336. Hij is bereid uw betaling in België te ontvangen tezamen met uw lidmaatschapsnummer(!) en in staat deze aan mij -of een der bestuursleden- over te dragen tijdens de eerstvolgende regionale bijeenkomst in Benthuizen of Heemstede. Het is bovendien een snelle methode.

Rest mij u toe te wensen dat de Kerstdagen u mogen geven wat u ervan verwacht en voorts dat 1998 voor u een productief Meccano- en/of Exacto-jaar wordt in goede gezondheid.

Jan H. Schurink

### Van de Ledensecretaris

Bij de afsluiting van het jaar 1997 zijn degenen, die in de loop van het jaar bedankt hebben en nog niet waren vermeld, opgenomen in dit overzicht. We zien een daling van het ledental.

#### Mutaties in het ledenbestand Nieuwe leden

**972a** M. Beiler,  
Verlengde Hooggravenseweg 146,  
3525 BK Utrecht, 030 2891463  
**973** P.D. Hollinga, Wijnstraat 38,  
3311 BW Dordrecht, 078 6147524

#### Adres- en/of telefoonwijzigingen

**19** J. van Dee, Achterstraat 6,  
4011 EP Zoelen.  
**964** A.J. Temmink, Oranjeweg 27-G,  
6991 WG Rheden, 026 4953106  
**202** F.J. Mallee, Postbus 10686,  
2501 HR Den Haag, 070 3644849

#### Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

**812a** J. Best, Yde;  
**321** R. ten Bos, Maastricht;  
**810** Q.A.M. Eijsbouts, Eindhoven;  
**605** H.W. Hoes, Haarlem;  
**254** H. Nobel, Lopik;  
**219** L. Kleinekoort-v. Beukering, Voorburg;  
**392** W.G. van Olm, Amsterdam;  
**785** M. Oostvogel, Rotterdam;  
**439** J.F. Schuster, Leuth;  
**556** P.W. Verbeek, Nootdorp;  
**115** F.H. de Wolff, Delft;

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 600.

Dick Bus

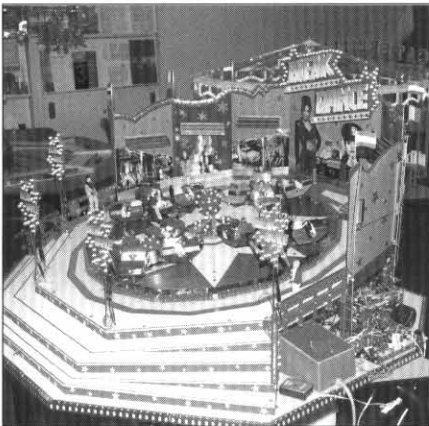
Tips voor de vips

## Regionale bijeenkomst Maastricht

**De dag aansluitend aan de enige vrijdag de dertiende die dit jaar telt werd voor het Meccano Gilde Nederland allerminst een ongeluksdag. Wij waren voor het eerst - en als het aan ons ligt zeker niet voor het laatst - te gast bij organisator/gastheer Harry Peels.**

Vijf minuten zoeken naar de Capucijnenstraat werd in de gelijknamige zaal rijkelijk beloofd. Wij werden door Harry verwelkomd, en onthaald op koffie met koek. Hans Klarenbeek had gezorgd voor draai-orgelmuziek; een andere passie van Hans. Harry is een aimable man met uitstekende contactuele eigenschappen en een verbluffende begaafdheid op het gebied van modelbouw. Zeer kunstzinnig zijn de door hem gebouwde kermisattracties.

Kenmerkend voor veel kermisattracties is de cirkelvormige bouw. Harry verwierf grote faam op dit gebied. Reeds in MN 9.2-36 werd een heldere uiteenzetting over cirkelconstructies van zijn hand gepubliceerd. De cirkelspecialist had drie kermisattracties meegebracht.



**Break Dance van Harry Peels**

### Break Dance

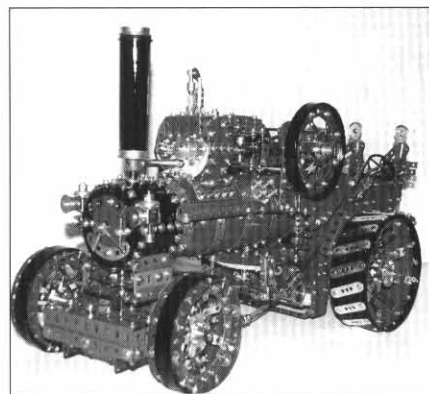
Dit model ziet er, door rijkelijk gebruik van sierornamenten, met leds en lampjes zeer realistisch uit en het is teruglopend. Dat wil zeggen: de draairichting van beide snelheidscomponenten is tegengesteld. De opbouw draait linksom en de vier maal vier zitjes draaien rechtsom. Het geheel wordt bestuurd door een schakelwals met veel programma's. Zes van deze schakelprogramma's zijn nodig om dit model goed te laten functioneren.

### Rups

Dit is een attractie van het merk Caterpillar met een cirkelvormig en golvend plateau. Op het plateau bevinden zich zestien wagentjes die allemaal verbonden zijn met een draaibare spil. Elk wagentje biedt plaats aan enkele mensen tegelijk. Tussen de wagentjes en de spil bevinden zich zestien kappen in opgetrokken toestand. Deze kunnen op een ingenieuze wijze over de wagentjes heen gedaan worden. 'Dat is voor het vrijersminuutje' fluisterde Harry mij toe. Als een koperen bus geblokkeerd wordt, worden de touwen daaromheen gespannen en de kappen worden over de wagentjes getrokken. Bij deblokken gaan de kappen weer omhoog. Een knap systeem waarbij twee draaiende delen door een rem aan elkaar gekoppeld worden. 'Zo werkt het in het echt ook.' Om het geheel te kunnen de- en monteren zijn de touwtjes voorzien van uiterst kleine schroefkoppelingetjes. Harry heeft voor de aandrijving de wat minder courante 6" pulley no. 19c gebruikt en een projectiemotor vanwege de overcapaciteit.

### Dart Plane

Dit is een soort draaimolen waarbij zeven vastevleugelvliegtuigen en één helikopter, als bommenwerpers over acht vakken kunnen draaien. Een zeer succesvol gokspel, als het de exploitant lukte acht deelnemers bij elkaar te schooien. Als alle deelnemers een dubbeltje ingeworpen hadden kwamen de bommenwerpers in beweging. Bij het indrukken van een knop werd een dart afgeworpen. Het hele systeem is beveiligd: niemand kan in het vak van een ander gooien. Met een flinke dosis geluk had je voor een dubbeltje een grote doos bonbons. Het geheel stond op een muziekstandaard.



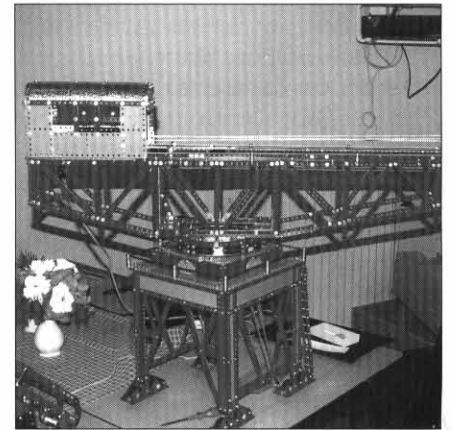
**A Fowler BB1 Steam Ploughing Engine van de heer Kitzen**

14 juni 1997

Bert Loerakker  
Zoetermeer

De heer *Kitzen*, die gekomen was met zijn levensgezellin, had twee Meccano-modellen meegebracht. A Fowler BB1 Steam Ploughing Engine en een uniek demonstratiemodel voor aandrijfsystemen. Inspiratiebron voor het eerst genoemde model was een foto in Meccano Magazine van June 1969. Deze machine herbergt aan de onderzijde een lierinstallatie welke bedoeld is om een ploeg door het land te trekken. Een andere machine trekt de ploeg terug. Een Engels systeem dat gedemonstreerd is op de Almere Stoomdagen. Het tweede model is een fantasiemodel dat - als een soort vrije oefening - geheel ontsproten is aan het brein van de bouwer. Het is een rechtopstaand tableau met diverse bekende maar vooral minder bekende aandrijfsystemen met drijfrijmen, kettingen en tandwielen.

De heer *G. Brokken*, een veelbelovend bouwer uit Tilburg, is vorig jaar lid geworden en bezoekt nu zo veel mogelijk bijeenkomsten om zich te oriënteren en ideeën op te doen. De heer *Brokken* gaat zich toeleggen op het bouwen van een vorkheftruck.



**Block-setting crane van Bernard Lennaerts**

De heer *Bernhard Lennaerts* demonstreerde een block-setting crane. Voor de bouw van deze ingenieuze havenkraan waren verschillende leveranciers nodig, met Tecc als hoofdleverancier. Océ leverde een industriemotor met regelbare snelheid en Meccano zorgde voor de kettingen. Onderdelen waar niet aan te komen was, werden door de heer *Lennaerts* zelf vervaardigd. Onder andere de railing. Maar ook het draaistel en de wielen (voor loopkat en rem) werden door de heer *Lennaerts* zelf gedraaid. Er zijn vier functies te onderscheiden: hijsen/zakken, zwenken, loopkat en rijden. Drie daarvan kunnen gelijktijdig worden bediend. Bijvoorbeeld: hijsen/zakken, zwenken en loopkat of rijden. Zwenken en rijden komen van één as. De liertrommel wordt in- en uitgeschakeld door de liertrommel

inclusief -as in axiale richting te schuiven. Dit principe geldt ook voor de loopkat. Als de liertrommel en de loopkat uitgeschakeld zijn, staan zij automatisch op de rem. Van de heer Lennaerts stond er ook een ladderauto, maar die houdt u van ons tegoed.

### Crystal Palace

*Maurits Sijnja* is niet alleen een van de meest ervaren mannen van het Gilde, maar ook een van de trouwste bezoekers van de bijeenkomsten. Vaak wordt hij daarbij gebracht en gehaald door zijn zoon. *Maurits* verrast ons regelmatig met een bijzonder interessant model en een al even interessante beschrijving. Ook nu weer. In Maastricht werd een model getoond van het architectonische wonder: Crystal Palace. Aan de bouw van het model ligt een merkwaardige ontdekking ten grondslag. Het bouwwerk vertoont namelijk een opvallende parallel met Meccano. Een beschrijving hiervan treft u elders in dit blad aan.

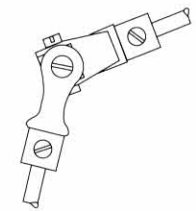
### Afrekenen met speling

Eenenzestig jaar na de dood van de grondlegger van Meccano, *Frank Hornby*, wordt het fenomeen 'speling' nog steeds als een van de grootste uitdagingen van Meccano beschouwd. Moeten we leren leven met een 'landbouwpassing'? Vluchtgedrag vertonen door dan maar iets anders te bouwen? Moeten we speling zien te elimineren of moeten we er op een andere manier mee omgaan? Zo nu en dan wordt er een oplossing gevonden voor bepaalde situaties. *Frans Roost* geniet grote bekendheid op het gebied van speling bij tandwielen. Ook de heer *Van de Avoort* is erin geslaagd tandwielspeling te elimineren. Dit werd gedemonstreerd met een uit Tecc vervaardigde Design Machine met verticale tekentafel. Bij dit model kan met behulp van een handwiel de belaste tandflank van elk tandwiel in de aandrijflijn naar één kant gebracht worden.

NB De heer *J.J.C. Couwenberg* heeft (geruime tijd geleden al) een dimensie aan

Meccano toegevoegd. Hij heeft, voor zover ik weet, als eerste de speling op een bijzonder intelligente wijze weten te benutten. Zie hiervoor eerder uitgebrachte publicaties.

Voor ik er erg in had was de dag ten einde. *Hans* nam zijn cassettebandjes weer mee naar huis en de stralende echtgenote en kleinzoon van *Harry* keken hoe hij, zichtbaar voldaan, alle delen van de inmiddels gedemonteerde kermisattracties zorgvuldig een plaats gaf in de daarvoor bestemde doosjes, bakjes, vakjes, zakjes, mandjes en korfjes.



## Meer over tandwielcombinaties

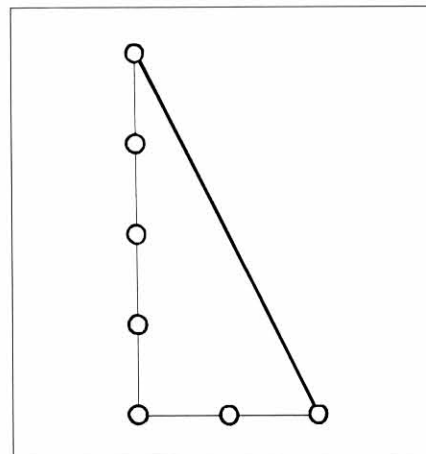
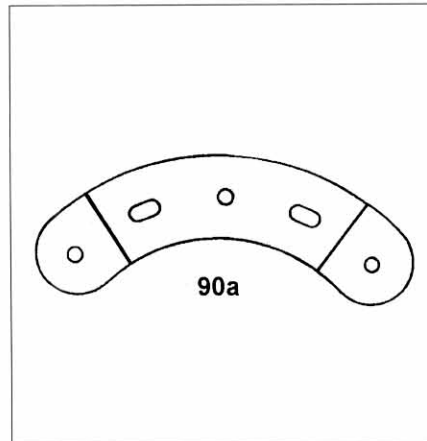
U kent natuurlijk allemaal de gangbare tandwielcombinaties die mogelijk zijn met Meccano-tandwielen en een rechte strook. Bij een rechte strook is de hartafstand van drie opeenvolgende gaatjes 1 inch. Bij een gebogen strook is die afstand méér dan 1 inch. Dat betekent een uitbreiding van het aantal mogelijkheden ten opzichte van de rechte strook. Zo is met de gebogen strook no. 90a de tandwielcombinatie 25/57 mogelijk.

Nog een mogelijkheid. Construeer een driehoek met rechthoekszijden van drie en vijf gaatjes. De hypotenusa is gelijk aan de hartafstand van de tandwielcombinatie 38/133. Dit geeft een overbrengingsverhouding van 1:3,5.

NB  $(1:3,5) \times (1:3) = 1:10,5$ . Dit is precies de overbrengingsverhouding van cirkel 167a (uitwendig 168 tanden) en rondsel 167c (16 tanden) beide met grove vertanding.

Deze twee tandwielcombinaties en nog 51 andere zijn in MN 6.04-17 op een voortreffelijke wijze uiteengezet door de heer *M.P.D. Sijnja*.

Bert Loerakker



### Oproep

Enige tijd geleden ontving de redactie vijf leuke foto's uit een Metallbauwkästen aus Böhmen. Afzender was de heer *A. Zweers* uit Emden. De heer *Zweers* wil graag meer weten over dit systeem. De foto's reizen - tot een jaar na publicatie van deze oproep - met de hoofdredactie mee naar de bijeenkomsten.

### Vermist

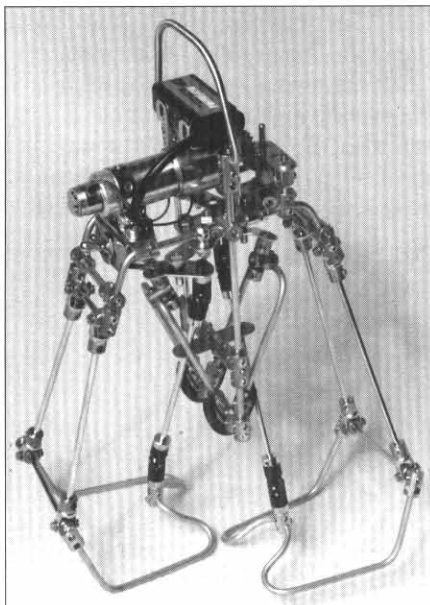
Op 11 oktober jl. stond er in de entree van het NIMAC zalencentrum te Ede een kartonnen plaat die een robot voorstelt. Aan het einde van de dag stond het ventje er nog, maar gelukkig heeft iemand zich over hem ontfermd. Acht dagen later zagen we hem in de ir. H.A. Vreeburghal in Soesterberg waar de Nationale Modelbouw Manifestatie werd gehouden. Weer was hij z'n granny kwijt (of andersom). Hij logeert nu bij ons. Wij noemen hem *Rikkel Nikkel*. Als de begeleider van *Rikkel* ons even belt, brengen wij hem naar het station of we nemen hem mee naar de eerstvolgende bijeenkomst.

Bert Loerakker

## De slenteraar maakt een ommetje

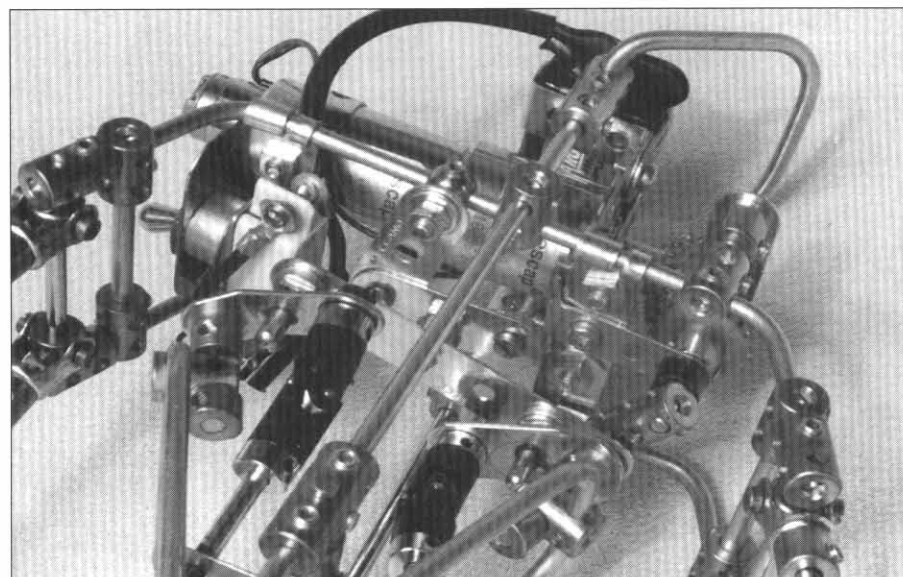
Marc Hageman  
Nieuwerkerk ald IJssel

Een zekere R. Ach heeft het Amerikaanse octrooi, nr. 3,509,661, verkregen voor een lopende pop, zie figuur 1. Hij heeft duidelijk geëxperimenteerd met MECCANO: de tandwielen en de powerdrive motor herkent men goed. Figuren 2 en 3 geven de werking aan: De pop heeft roterende benen. Wanneer het gewicht van de pop op de linker voet rust, draait de rechter voet naar voren om vervolgens het gewicht te dragen. De voeten zelf zijn voorzien van excentrische gewichten om het zwaartepunt van de pop over te brengen van de ene naar de andere voet.



Slenteraar in beweging

Ik wilde een mechanisme maken, dat meer het menselijke lopen zou imiteren: het gewicht van het lichaam beweegt zichzelf telkens boven het dragende been. Dit bleek



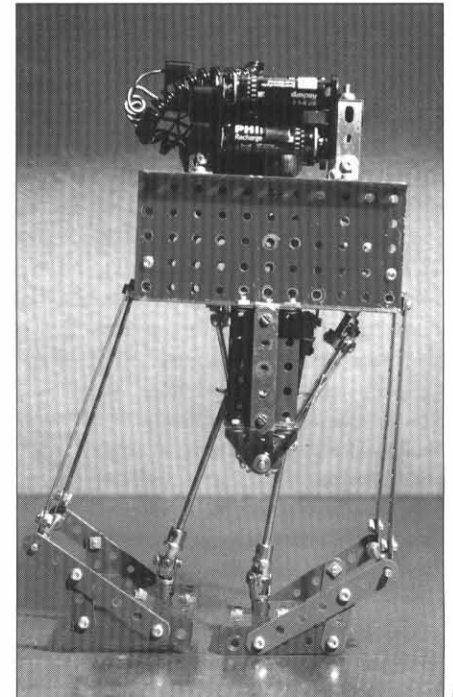
Mechanisme van Meccano-assen

moeilijker dan gedacht.

De meeste MECCANO-modellen hebben een vast bepaalde, overzichtelijke positie ten opzichte van de aarde: het geraamte staat op de tafel, het mechanisme beweegt daarin. De moeilijkheid van een lopend mechanisme - zelfs nu het model af is! - bestaat hierin, dat de beweging van de diverse delen van het mechanisme ten opzichte van het geraamte nog wel te volgen is; wanneer echter één poot op de grond wordt gezet, beweegt het geraamte zichzelf door de ruimte, waardoor de toeschouwer elk referentiekader verliest. Zo beoogde ik de loop te realiseren als in figuur 4; het zwaartepunt zou een rechte lijn volgen, terwijl afwisselend elke poot zich - op de vloer en rechtlijnig - onder het zwaartepunt zou bewegen, met de andere poot er - door de lucht - in een boogje omheen gaand. De praktijk bleek anders te zijn, zie figuur 5. De poten bewegen zich rechtlijnig en parallel naast elkaar, en het zwaartepunt voert een slingerbeweging uit, zó, dat het zich bevindt boven de poot waarop het geheel staat.

Het prototype is gebouwd met MECCANO-platen, dat de mogelijkheid geeft te experimenteren met de plaats van de draaipunten (zie foto's). Toen de maatvoering van het ontwerp vast lag ben ik overgegaan op een gestel van MECCANO-assen (zie foto's) dat door zijn open structuur meer zicht geeft op het mechanisme. Het afstellen van de lengtes is nu nog maar mogelijk door een as-uiteinde te verschuiven binnen de lengte van de kraag van een koppeling, d.w.z. maar enkele millimeters.

Nu naar figuur 6: Als een ladder wordt verschoven met punt A over de grond en punt B langs de muur, dan beschrijft het midden



Prototype van de slenteraar

M een cirkel (!). Hiervan heb ik gebruik gemaakt om de beweging van de poten volgens figuur 4 te realiseren. Het middelste gat M van een driegatsstrip (nr. 6A) wordt draaibaar bevestigd aan een ring (nr. 24). De kraag van de ring wordt bevestigd op een door een motor aangedreven as. Verder wordt één gat, A, een gedwongen rechtlijnige beweging opgelegd (in mijn geval door de lange U-vormig gebogen beugel. Aan het andere gat, B, wordt één poot bevestigd. Als nu de ring (nr. 24) een halve draai maakt, beschrijft punt B een rechte lijn. Als punt A nu wordt vastgehouden ter plaatse van de hartlijn van ring (nr. 24), maakt de driegatsstrip samen met de ring een halve draai. Hierdoor beschrijft punt B een halve cirkel. In totaal beschrijft punt B een stuk rechte lijn plus een halve cirkel, zie figuur 6. Een identieke constructie voor de tweede poot wordt dan met bij voorbeeld tandwielen als in figuur 3 aan elkaar gekoppeld. Een trapezium-achtig stangenstelsel geleidt verder het geheel voor een stabiele stand van het 'lijf' ten opzichte van de voeten tijdens de voortgang.

Nu vond ik dat koppelen met tandwielen te ingewikkeld. Wederom gebruikmakend van een rechtlijnige beweging met behulp van het stangenstelsel van Watt, kon ik de cirkelbeweging voldoende benaderen, zie figuur 7.

Ondanks een kennelijke obsessie van mij voor rechtlijnige bewegingen, volgt de slenterende machine echter een gebogen pad doordat hij telkens met één van de voeten blijft slepen op de grond. Vandaar dat de slenteraar een ommetje maakt.

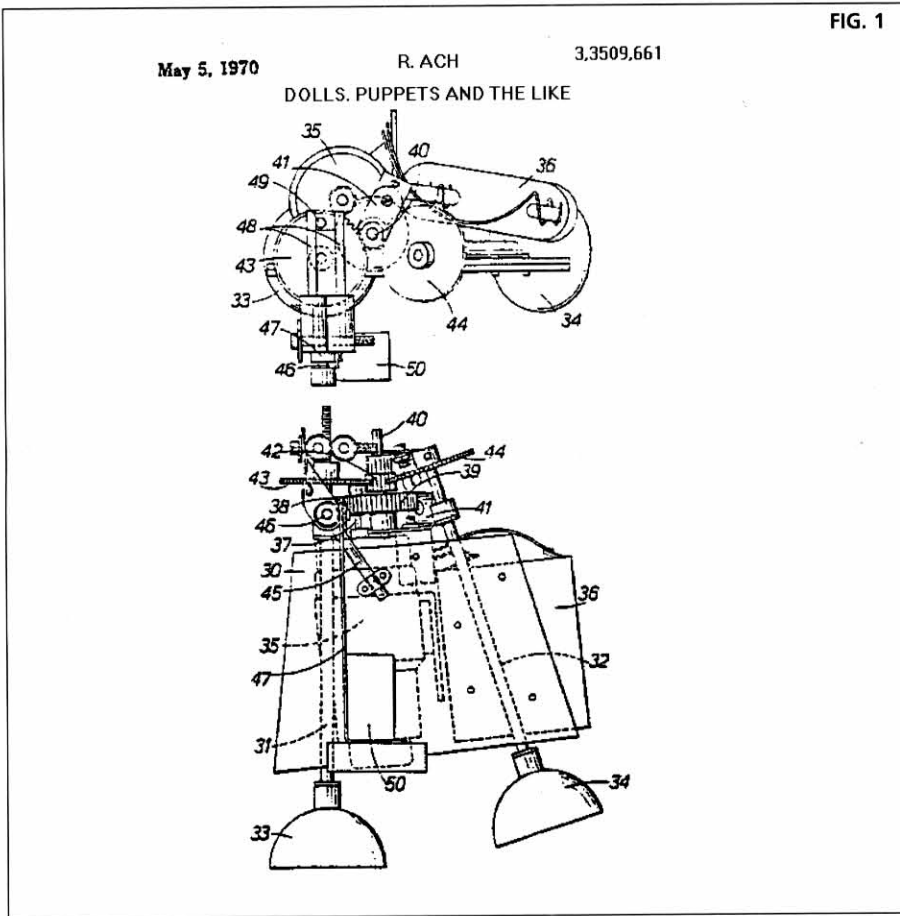


FIG. 1

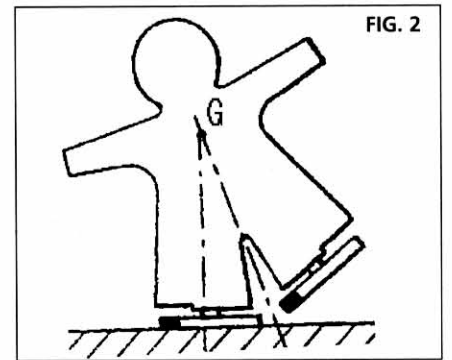


FIG. 2

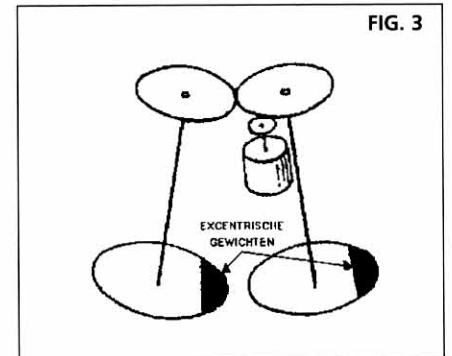


FIG. 3

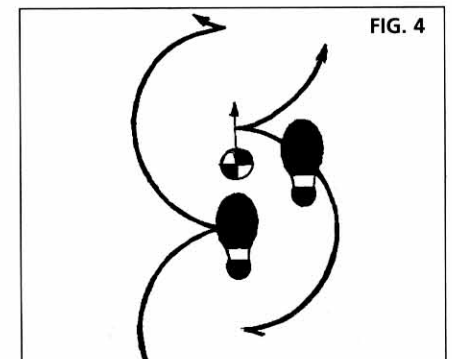


FIG. 4

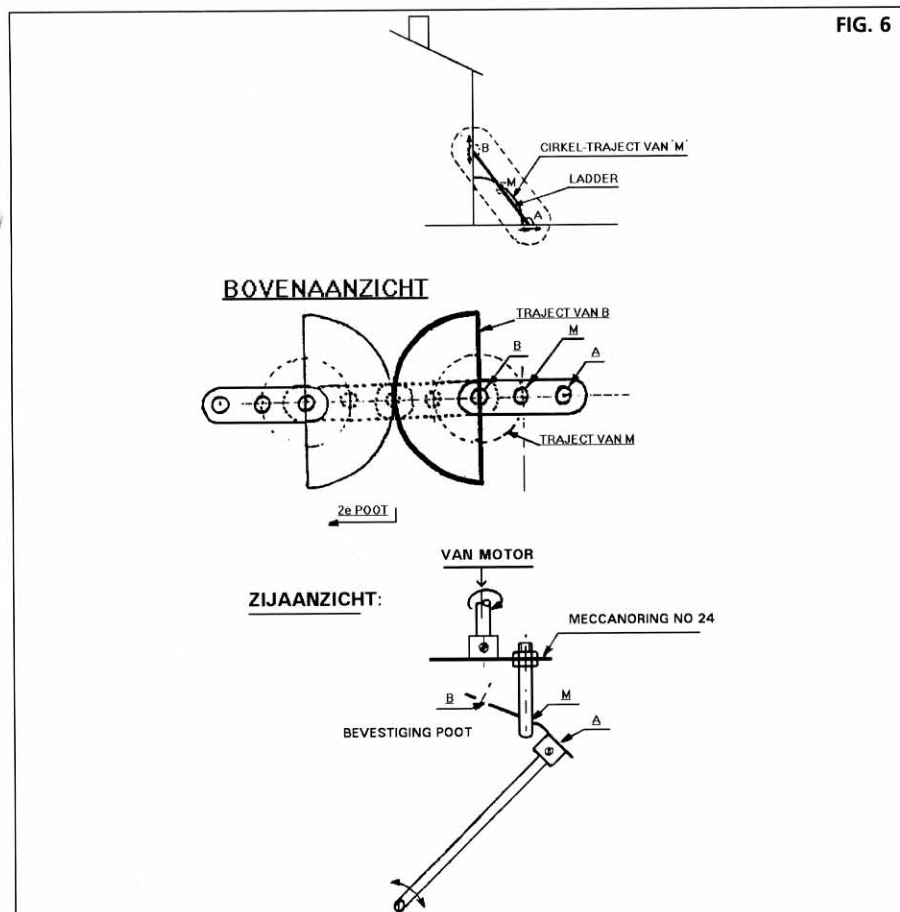


FIG. 6

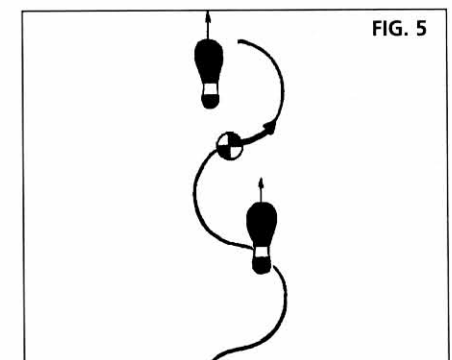


FIG. 5

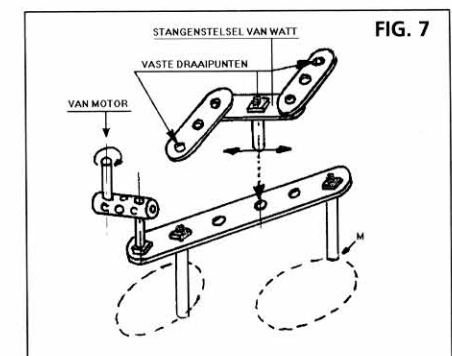


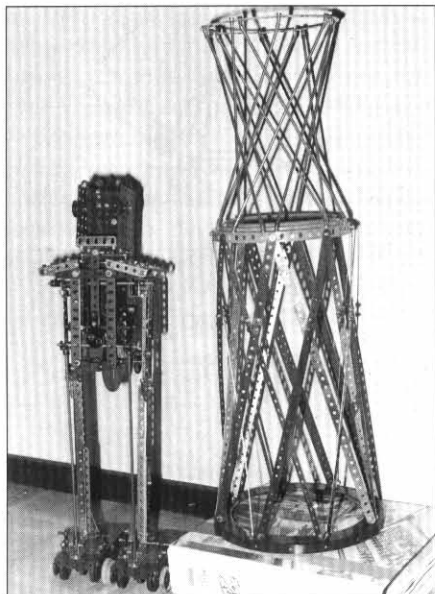
FIG. 7



McAnno\* 1990

## De Engelse Meccanodoos in de westerse cultuur

Freak Dijk  
Rottevalle



Holle constructie met rechte assen

De bespreking in de Volkskrant d.d. 20-07-1990 (M. de Wolff) van het boek V.G. Suchov: 'Die Kunst der sparsamen Konstruktion' heeft me geïnspireerd tot dit overzicht met sleutelwoorden als MECCANODOOS, constructies, G. Eiffel, I.K. Brunel, P. Levi, W. Tatlin en G.A. Ilizarov. Vele technieken in het oude Rusland en de latere sovjetijd zijn gebaseerd op voorbeelden uit het Westen. Spoorwegen, treinen, paleizen, schepen (tsaar Peter de Grote) en auto's. Toch zijn er zeer oorspronkelijk prestaties geleverd bij het pionierswerk in hun techniek, de ingenieursarchitectuur en de exacte wetenschappen. Uit die periode van de industriële revolutie der 19e eeuw zijn veel sleutelfiguren niet genoemd, net als Gustav Eiffel die in de Franse architectuurgeschiedenis nauwelijks genoemd wordt. De Russische Eiffel waar dit geschrift over gaat is de architect Vladimir G. Sjoechov (1853-1939). Zijn prestaties op het gebied van de Gietijzer-constructies zijn ongelooflijk. Hij is hier vergelijkbaar met de Engelse ir. Isambard K. Brunel. En daar is weer de relatie met Meccano.

In 'Meccano Magazines' vol.7 staat in de index blz. 24 I.K. Brunel's Most Remarkable Structure, en op blz. 293 staat zijn naam boven op de afbeelding van de Royal Albert Bridge, (MM augustus '49, no.8). Het NS-station in Heerenveen heeft een Brunel-Award verkregen met zijn boogconstructies. Sjoechov groeide op in St. Petersburg. Hij studeerde werktuigkunde in Moskou en had grote aanleg voor

wiskunde. Hij koos voor de praktijk. Zo ontwierp hij 500 bruggen en oeververbindingen, 200 watertorens, vuurtorens, radio- en elektriciteitsmasten, ijzeren stationsoverkappingen, tentoonstellingshallen en winkelpassages (Goem warenhuis aan het Rode Plein). Alles in een unieke functionele stijl. Ook deed hij baanbrekend onderzoek bij de aardolie-destillatie (patent op kraak-procedé) en de aanleg van olieraffinaderijen met pijpleidingen. Inderdaad, Sjoechovs werk is gesitueerd in het universum van de Meccanodoos. Hij dacht louter in termen van ijzer en gebruikte het gietijzer als een volwaardig bouw materiaal. Kunst was het niet, maar wie beter kijkt ontdekt in zijn werk de oorspronkelijkheid van een onfeilbaar talent. Streng maar rechtvaardig zonder concessies en met voelbare liefde voor de constructie. Sjoechov was door zijn grote wiskundige verbeeldingskracht een meester in constructies waarbij besparing van materiaal het succes bepaalde. In zijn ontwerp voor de draagconstructie van watertorens komt dit tot uiting. Wat gebeurt er als men de cilindrische vorm als die van het conservenblikje uitrekt? De hoeveelheid materiaal blijft gelijk, de hoogte wordt groter en de wanden van het blikje zullen naar binnen worden gebogen; de rechtwandige cilinder vervormt tot een diaboloid, die in de meetkunde wordt aangeduid als hyperboloïde. Wiskundig afgeleid van de hyperbool, kegelsneden en omwentelingsfiguur rond asymptoot. Deze vorm zal in de twintigste eeuw terugkeren in de koeltorens van elektriciteitscentrales. Langs het holle oppervlak krijgt men de mogelijkheid rechte raaklijnen te construeren, die de boven- en onderzijde van het 'blikje' verbinden, schuin ten opzichte van de denkbeeldige hoogtelijn. Tevens heb je dan krachtige driehoeksverbindingen. Het gevolg is duidelijk: met een minimum aan materiaal en met elementen die in standaardvorm te produceren zijn (cirkels en rechte staven) is een skelet te maken dat tegelijkertijd hoog, stabiel en flexibel is. (Tekening van A.G.W. Nijs, elastiek, cirkels als intermezzo). Alan Partridge toont in CQ June 1993 no. 20 blz. 27 en no. 23 1994 blz. 40, zijn hyperboloidal gears!

Ruim 240 studenten hebben onlangs bij de 25e verjaardag der faculteit bouwkunde aan de TU te Eindhoven een 30 meter hoge toren gebouwd volgens dit principe. 2000 Bamboestokken (3m lang, 5cm dik) uit China zijn met PTT-elastieken, ijzer-

draad en touw in dit Sjoechov-kunstwerk gebruikt. Met onze Meccano-onderdelen aan strips, cirkels (143, 145, 167b etc.) zijn er zeker fraaie torens mee te bouwen. Deze hyperboloïdevorm werd in Moskou toegepast in het project van de zgn. Sjabolovka-radiotoren uit 1918, een gebouw zonder lichaam, langgerekt, doorzichtig en geheimzinnig als een geestverschijning. De hoogte van dit kegelvormige bouwwerk moest 350 meter worden, veel hoger dan de Eiffeltoren, maar desondanks zou het gewicht van Sjoechovs telegrafietoren minder dan een kwart daarvan bedragen. De Russische kunstenaar W. Tatlin, een constructivist, ontwierp een model voor de communistische Internationale. Deze toren moest 500m hoog reiken met drie roterende inwendige vormen. Dit bleef een utopie.

De Engelse Meccanodoos is in de negentiger jaren via onze media: radio, tv en krant vaak genoemd bij monumentale constructies. Een verzameling onder het motto: 'Ligt onze Meccanodoos nog bij jullie?'

1988: 16 kettingtandwielen op voorkant van 'Uitleg Min. van Onderwijs'. 1992: Van de schachten van hun Belgische mijn, die liefdevol in elkaar geknutseld lijkt uit een Meccanodoos. Duyvis reclame met Meccanowiel. In Delft maken jonge uitvinders een dominobaan met een Meccanotrolley erin (Jeugdjournaal). Grote Franse Meccanoboot ter ere van Columbus.

1993 In de literatuur: Primo Levi, 'Liefde en Meccano'.

Citaat: F. Pointl (De kip die over de soep vloog), blz. 45; Ze hadden Meccanodozen, opwind- of elektrische treinen, stoommachines. Ik had mijn plakboek 1993: Reclameobject Machinefabriek Kepsers. Fa. Kepsers Machinebouw e.d. te Cuyk, heeft een prachtig reclameobjectwerkje gemaakt met de Meccanodoos als basis, n.a.v. Expo te Roden o.l.v. P. Duyff.

Actuele Onderwerpen (AO), no. 2449, een prachtig AO over Meccano (P. Duyff). 1994: Ontwerpwedstrijd Delftse TH-studenten; foto van demonstratie Meccano Omniped, waarbij ook voertuigen van Lego en Fischertechnik meeliepen. In NS trein een collage op een Meccano schildersezal gezien (R. Boomsma).

Taxatiedag van speelgoed in Gemeentemuseum Harlingen met Meccanokraan.

Trouw heeft artikel: de ziel kan zonder DNA, met een kleine lopende robot op slechts twee poten. Navraag levert een brief op van Multi Motions, gespecialiseerd in interactieve animatronics (P. van Lith, Purmerend). Verkoop nageaapt Meccano verboden. (AD nov '94)

In het technisch-historische boekje 'Over Leonardo en anderen, van prof A. Wegener Sleswijk (o.a. publicist NRC) is een Meccanomodel van Wu Deren's zuidwijzend karretje (AD 1107), gemaakt door Alan Partridge (blz. 18). 1995: Vlaamse jeugdserie 'Interflicx' laat Hopplynus telefoneren met een Meccano-apparaat met waaiër erop.

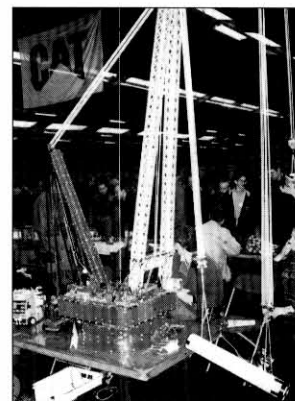
1996: De radio noemt de oude Zaltbommelbrug een antieke Meccanodoosconstructie als de grote nieuwe brug wordt geopend. Hierbij herinner ik aan onze MGN bruggenbouwers dhr. Visser (Brienoord) en dhr. Nijs (Erasmusbrug). Afgezien van de Fabeltjeskrant E. en W. Bever heb ik nu nog één voorbeeld dat tot de verbeelding spreekt. De Russische orthopeed dr. Gavril A. Iizarov (1921-1994) heeft met moeite een frame ontwikkeld, wat uitwendig toegepast wordt bij ernstige beenbreuken en afwijkingen. Deze Iizarov fixatuur wordt beschreven als een Meccanodoos met ringen, stangen en moeren (Triakel blad AZ Groningen, 6 1996). Het geheim van deze beenreconstructie-techniek ligt deels in het vermogen van botweefsel om zich te vernieuwen. Beenverlengingen bv gaan in etappes van een millimeter per dag. Het been wordt doorboord met dunne gaatjes. Hierdoor gaan staaldraden (1,5mm), die op 130kg spanning aan het frame komen. Deze fixatuur neemt dan tijdelijk de draagfunctie over, terwijl dagelijks de schroefstangen iets verlengd worden. In westerse ziekenhuizen als het AZ Groningen en het AZ Utrecht wordt deze techniek nu ook toegepast. Panta Rei, Meccano is meer.

## Tentoonstelling te Ochten

Co Stevens, Achterveld

Op 26 april van dit jaar (dat is alweer ruim een half jaar geleden!) werd te Ochten in de veilinghal 'De Betuwe' de zesde tentoonstelling gehouden van modelkranen en -voertuigen voor zwaar transport (aankondiging stond in MN 15.1). Eigenlijk dekt die omschrijving niet geheel de lading. Hetgeen daar te zien was, is modelbouw in de ruimste zin van het woord: modellen die zijn gebouwd met gebruikmaking van alle denkbare materialen en in alle denkbare schalen, en die variëren van tot in detail uitgewerkte maquettes tot zeer beweeglijke radiobestuurde modellen. Voor ieder was er ruimte en faciliteit om zijn bouwwerk te laten bewonderen en/of te demonstreren. Dit alles werd omringd door een groot aantal stands, waar niet alleen van alles te koop was, wat te maken heeft met modelbouw op dit terrein, maar ook boeken, tijdschriften en andere documentatie. In een deels verduisterde zijhoek van het gebouw werden films en video's vertoond van allerlei kranen en voertuigen, die op locatie hun werk deden. Allemaal om van te smullen en ideeën op te doen. Het was dus helemaal niet verwonderlijk, dat een bezoeker in een dergelijke entourage ook Meccanomodelen tegenkwam. Die waren er dan ook. Van ons Gilde waren daar aanwezig (en ik hoop van harte dat ik niemand oversla!) *Ab Ritsema, Han Schouwenaar, Erwin Niemantsverdriet, René Muijen*, en last but not least *Peter Jonges*. Zonder afbreuk te willen doen aan de kwaliteit van de modellen van de andere bouwers wil ik toch even stilstaan bij de kraan van *Peter*

*Jonges*. Het is een Demag kraan, voortbewogen op rupsbanden. Lengte van de geheel uitgebouwde kraanarm: ca. 6 meter, totaalgewicht: ca. 150 kg, hefvermogen: verscheidene tientallen kilo's. Om een dergelijk gigantisch model tot een goed einde te brengen moeten heel wat technische problemen worden opgelost, die zeker wel enige technische kennis vereisen. De cijfers geven duidelijk genoeg aan, welke eisen er worden gesteld aan de sterkte van elk onderdeel van deze constructie: één foutief opgebouwd onderdeel kan desastreuze gevolgen hebben... ik moet er niet aan denken! Er worden twee artikelen van Peter geplaatst waarin een kraan beschreven wordt. Eén treft u aan in deze editie en één houdt u tegood (red.). Al met al was deze tentoonstelling een interessante gebeurtenis, die heel druk werd bezocht. Een aanrader voor ieder, die belangstelling heeft voor kranen en zwaartransportvoertuigen. Om je ogen op uit te kijken en inspiratie op te doen!



**Bovenbouw  
4800 Twin  
Ring Crane  
met drie  
hijsblokken  
schaal 1 : 10  
van René  
Muijen**

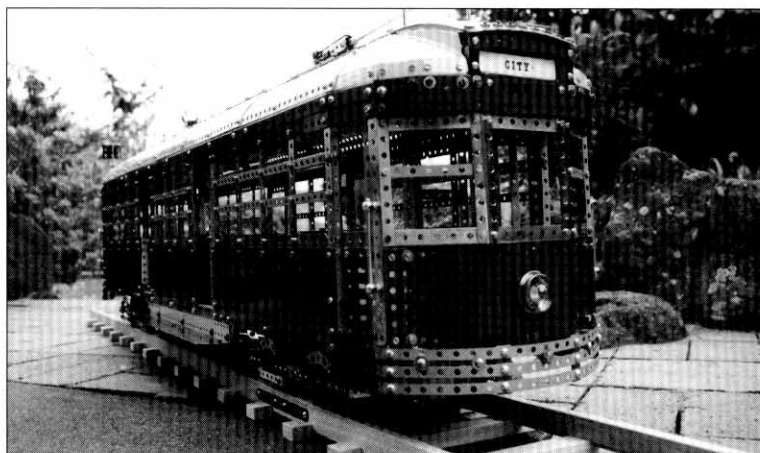
## Antipode Meccano-bouwer

Jan H. Schurink  
Bathmen

In M.N. 14.4 werd in *Over Grens en Evenaar* geschreven over *Eduard Bolte*. Eerder dan gepland was hij met zijn vrouw na ongeveer 10 jaar opnieuw in Nederland, maar nu als Meccano Gilde lid. Het was zijn intentie de bijeenkomst in Benthuizen te bezoeken: modellen te zien en mensen te spreken. Maar door datumverschuiving enerzijds en een zeer druk familieprogramma anderzijds kon dat niet worden gerealiseerd. Gelukkig konden hij en ik een middag vinden waarop we in het zonnetje de hele meccanowereld overhoop hebben gehaald. Heel gezellig, u weet wel wat ik bedoel. We spraken over zijn grote modellen, waaronder zijn laatste trots een schitterende Melbourne tram. Weet u dat er op de wereld maar weinig steden zijn met trams? Zijn modellen staan trouwens gewoon rechtop en niet

top-down! Om de Meccano zelf toch tastbaar te hebben had ik mijn minimodelletjes meegenomen: boorplatform, Fokker 50 en 100, de affuit, de tankauto, de

Meccano jo-jo's en ook de K-oliekan. Zo heb ik *Eduard* toch een stukje van ook zijn eigen Meccano Gilde kunnen meegeven. Hartelijke groeten, mijn vriend!

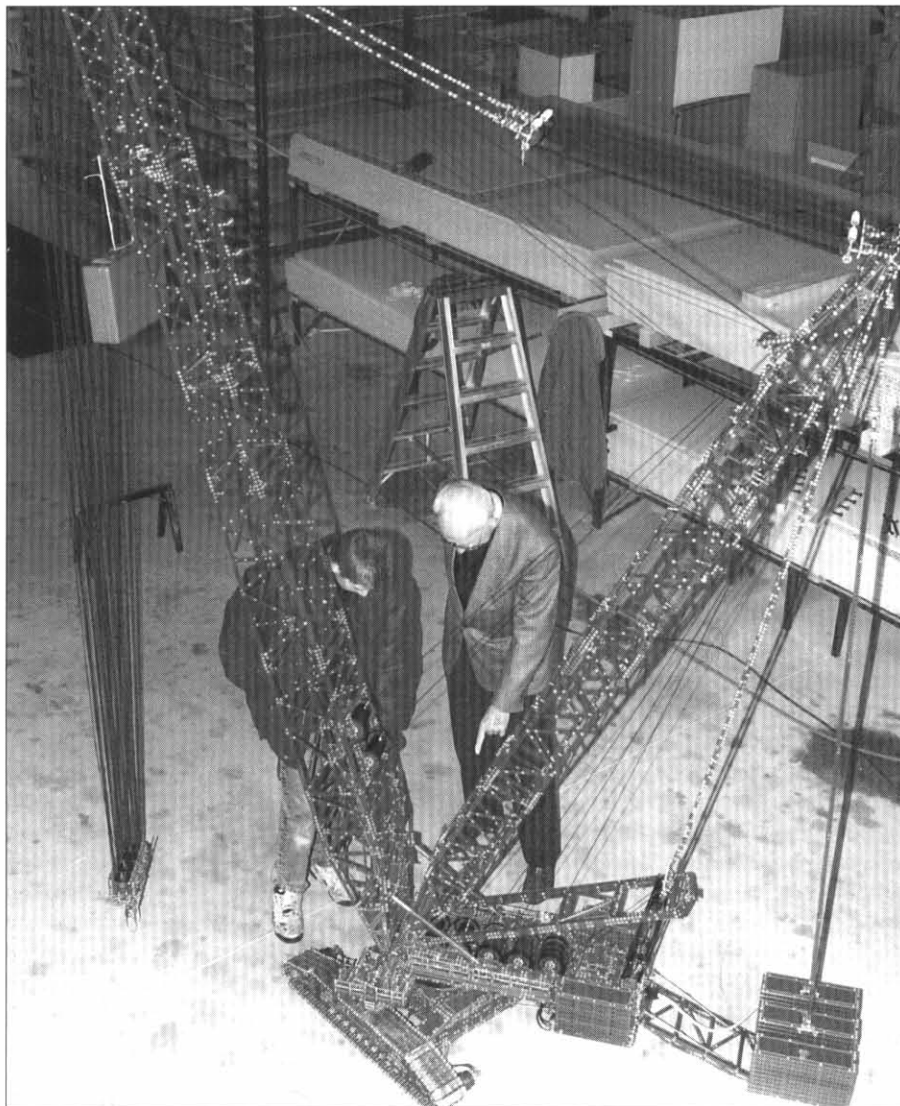


**Melbourne  
tram van  
Eduard Bolte**

## Demag Superlifter CC12000

Peter Jonges  
Apeldoorn

De CC12000 was tot voor kort de grootste rupskraan ter wereld, met een hefkracht van ca. 950 ton bij een vlucht van 43 meter en een hijshoogte van ongeveer 106 meter.



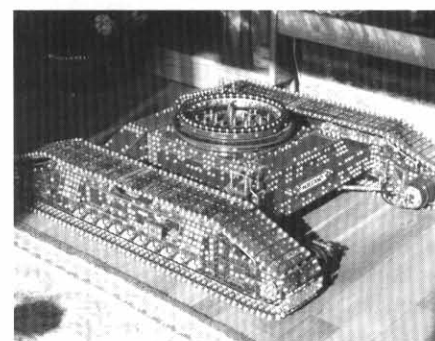
Gehele kraan opgezet met hoofdmast, superlift en contragewicht. Bij de kraan: vader en zoon van de bouwer

Reeds in 1975 nam Demag de beslissing om de truckkranen met opgebouwde giek uit te breiden met hydraulische onderwagens. Reeds een jaar later verscheen de CC1200 en elk jaar daarna werd een nieuw model op de markt gebracht. De totale ontwikkelingstijd tussen de CC1200 en CC12000 bedroeg ruim tien jaar. Mannesmann Demag besloot bij het concept van een vrij verrijdbare rupskraan met superlift/contragewicht te blijven, waarbij de ballastdrager wordt opgetild zodra de kraan wordt belast. De bovenwagen is uitgerust met vijf hijslierwerktuigen, die om transportredenen slechts met 4 pennen zijn te ontkoppelen. De 16 ton wegende draaikrans is met 106 stuks M64 bouten aan de onderwagen bevestigd. In totaal telt de kraan zeven trommels, waarvan

twee in de hoofdgiek. Vier trommels zijn bestemd voor het hijsblok, twee voor de superlift en één voor de zgn. a-bok, waarmee de hoofdmast en superlift gelijktijdig kunnen worden gevierd.

De gigantische onderwagen is voorzien van rupsen (tracks) met een breedte van 2,4 meter, een hoogte van 3,1 meter en een totale lengte van 14,6 meter die worden aangedreven door hydro-motoren met een capaciteit van 4 x 260 ton. Met last en ballast wordt dan ruwweg zo'n 4000 ton verplaatst. De breedte van de track van 2,4 meter was noodzakelijk om te voldoen aan de eis van de bodemdruk die kleiner moest zijn dan  $60 \text{ ton/m}^2$ . Om een idee te geven van de ongelooflijke afmetingen is het aardig te vermelden dat alleen al de tracks een eigen gewicht heb-

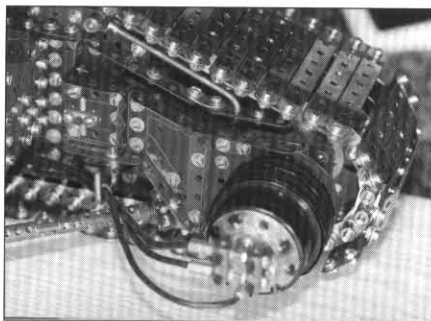
ben van 168 ton. Hoewel de feitelijke aanleiding voor het ontwikkelen van de CC12000 was het hijsen van een koepelvormig dak van een kernreactor in opdracht van een Italiaanse firma, zijn er natuurlijk tal van andere toepassingsmogelijkheden, met allerlei giekvarianten, met of zonder gebruik van de superlift. Een uiterste uitvoering op dit punt is het gebruik van een hoofdmast van 108 meter lengte, gecombineerd met een 102 meter lange beweegbare hulpwiek met gebruik van de superlift. Hiermee kan een maximale hoogte worden bereikt van 211 meter bij een vlucht van 35 meter. Zoals bij al dit soort kranen kan de toepassing nog verder worden uitgebreid met het zgn. ringliftprincipe, waarbij de hefkracht vergroot kan worden, hetgeen dan wel ten koste gaat van de mobiliteit. Voor het verplaatsen van dit 'monster' zijn meer dan 260 trailers nodig. Maar zoals met alles in het leven staat ook hier de ontwikkeling niet stil en heeft Demag inmiddels al weer een nieuwe kraan ontwikkeld de CC12600 met uiteraard een nog grotere hefkracht. Maar ongetwijfeld zal het ook hier niet bij blijven en zullen in de toekomst nog vele opvolgers worden gepresenteerd.



Onderwagen met hoofdlager

### Het model

Geïnspireerd door foto's en schetsen van deze megakraan, vroegen een andere Meccano-liefhebber uit Apeldoorn, Jan van Dijk en ik ons af, of dit wellicht een interessant model zou kunnen zijn om van Meccano te bouwen. Per slot van rekening zijn wij beiden kranenbouwers en leek ons deze technisch gecompliceerde kraan een enorme uitdaging. Een van de eerste vragen die opkwam was de schaal waarop we zouden moeten c.q. konden bouwen en welk onderdeel hierbij bepalend zou zijn. Het bouwen op een kleine(re) schaal

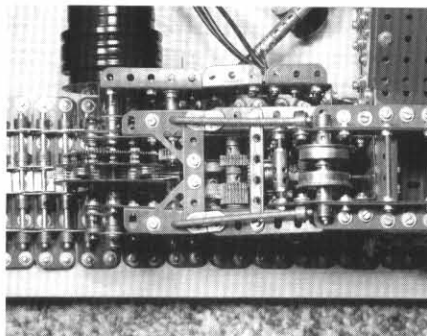


**Deel van binnenzijkant van een van de tracks**

heeft m.i. het voordeel dat er niet zoveel onderdelen nodig zijn en het gewicht hanteerbaar blijft. Zeker bij het vervoeren en bij het opzetten op tentoonstellingen etc. is dit een enorm voordeel. Het nadeel echter vind ik, dat op het punt van detaileringen de mogelijkheden beperkter worden naarmate de schaal kleiner wordt. Dat wil overigens niet zeggen dat detailleren op kleinere schaal niet kan. Blader de diverse magazines maar door en je komt voldoende prachtig gedetailleerde modellen tegen. Een grote(re) schaal heeft dus voor- en nadelen. Een belangrijk aspect dat echter onlosmakelijk verbonden is met het bouwen op grote schaal, is het constructieve element. Je kunt niet ongestraft maar stroken, hoekbalken, platen etc. aan elkaar blijven bouten zonder het risico te lopen dat er uiteindelijk op kritische punten dingen compleet fout kunnen gaan met alle gevolgen van dien. Denk bijv. dat door ongecontroleerde gewichtstoename gebouwde elementen onherstelbaar kunnen vervormen of gewoonweg spontaan in elkaar kunnen zakken met als gevolg vroegtijdig de bouw moeten staken of op z'n minst een niet of nauwelijks werkend model. Technische kennis en inzicht zijn dus noodzakelijk bij het bouwen van dit soort modellen op grotere schaal. Maar ondanks alle voor- en nadelen kwamen we toch tot de conclusie dat deze specifieke kraan die zoveel 'kleinere' details heeft, het best gebouwd kon worden op een grotere schaal zodat uiteindelijk gekozen werd voor een schaal van 1:20. Als we geweten hadden wat voor een gigantisch model het zou worden en welke hoeveelheid onderdelen erin zou gaan zitten, zouden we ons misschien nog wel eens achter de oren hebben gekrabbd. Maar na een lange voorbereiding gingen we dan uiteindelijk toch van start. Het werd een soort gezamenlijk project, waarbij we allebei onze eigen kraan bouwden ieder op z'n eigen manier en inzicht met als enig gemeenschappelijk uitgangspunt de schaal. Uiteraard moesten alle functies operationeel zijn conform het echte model.

Ik begon de bouw van mijn kraan begin 1992 en hij was uiteindelijk voltooid begin 1997 (zie foto). Slechts één keer hebben we beide kranen tegelijk tentoongesteld. Dat was in april 1996 tijdens de modelbouwshow van graaf- en hijswerktuigen en zwaar transport in Ochten. Een tweede keer gezamenlijk tentoonstellen zal er nooit komen, want *Jan* heeft zijn kraan inmiddels al weer 'gesloopt'. Ikzelf heb mijn kraan ook dit jaar weer mee naar dezelfde show in Ochten genomen en had tevens alle voorbereidingen getroffen om hem daarna mee te nemen naar de jaarlijkse bijeenkomst in Skegness in Engeland. Echter door ziekte moest ik alle afspraken op het allerlaatste moment afzeggen. Gelukkig had ik mijn meccano-vriend *Huib van Wijngaarden* die voor mij een aantal zaken op een uiterst plezierige wijze in Engeland heeft geregeld. Huib nogmaals bedankt!

Het zal duidelijk zijn dat het ondoenlijk is een uitgebreide beschrijving te geven van zo'n groot en gecompliceerd model. Het zou mij niet alleen zeeën van tijd kosten maar het zou ongetwijfeld resulteren in een compleet boekwerk en daar zit naar mijn smaak niemand op te wachten. Ik beperk me dan ook tot een globale beschrijving van de hoofdbestanddelen van dit model.



**Aandrijfwiel van een van de tracks**

#### Onderwagen

De onderwagen (zie foto) bestaat uit een frame waar de tracks zijn bevestigd en waarop tevens het hoofdlager is gemonteerd. De tracks worden afzonderlijk aangedreven door decapermmotoren, (decaperm zegt iets over het vermogen red.) welke centraal gehuisvest zijn in het frame van de tracks. De aandrijfsnelheid van de tracks is 0,5 rpm. De uitgangssnelheid van de decapermmotoren zonder de standaard bijgeleverde ingebouwde vertraging is 8250 rpm, zodat een uiteindelijke vertraging van 1:16500 noodzakelijk was. Deze vertraging die ik op conventionele wijze tot stand heb gebracht geeft een enorme kracht aan het aandrijfwiel, waardoor de onderwagen zich moeiteloos kan verplaatsen. Doordat beide tracks

afzonderlijk worden aangedreven is het niet alleen mogelijk voor- en achteruit te rijden, maar door de beide tracks in tegen-gestelde richting aan te drijven, is het tevens mogelijk de onderwagen te laten draaien. De onderwagen is hoofdzakelijk opgebouwd uit hoekbalken, platte steunbalken en vlakke platen versterkt door schroefdraadstangen en lange bouten. Elke track bestaat uit 61 schakels, die op hun beurt per schakel weer zijn samengesteld uit een 4,5" platte steunbalk (no. 103c) waarop aan de buitenkant 2-4,5" stroken (no. 2a) zijn bevestigd die aan beide uiteinden dusdanig zijn gebogen, dat de boutkoppen het grondoppervlak niet raken (zie foto). Dit is noodzakelijk om bij het rijden de weerstand te minimaliseren en te voorkomen dat de boutkoppen ergens achter zouden kunnen blijven haken. Aan de binnenkant van elke schakel zitten vervolgens 2-2,5" x 0,5" gebogen hoekstroken (no. 48), waarin 2 hoeksteunen (no. 11) zijn aangebracht. Deze hoeksteunen worden onderling verbonden door platte steunstukken (no. 10), die d.m.v. 3,5" assen (no. 16) en 4 kragen (no. 59) op hun plaats worden gehouden. In het aandrijfwiel (zie foto) zijn smalle stroken bevestigd die uitsteken en zodoende bij het ronddraaien achter elke as grijpen, waardoor de kraan zich kan verplaatsen. Elk rupsframe heeft 21 geleidewielen, bestaande uit 2 x 21 flenswielen (no. 20) aan de binnenzijde versterkt door 25 mm riemschijven (no. 22). Aan de uiteinden van elk frame zijn 2 samengestelde wielen - opgebouwd uit 3" cirkelplaten (no. 146b) - aangebracht, waarvan er één wordt aangedreven. De andere is het spanwiel waardoor het mogelijk is de track te spannen, zoals bij de ketting van een fiets.

Het hoofdlager bestaat uit 2 x 3 flensringen (no. 167b), waarvan de bovenste flensring van het onderste lager en de onderste flensring van het bovenste lager aan de binnenzijde zijn versterkt met gebogen stroken, waarbij tevens op een geringe afstand eveneens gebogen stroken zijn aangebracht, waarop 46 stuks 0,63" kogels (niet Meccano) zijn gelegd. Het is uiterst belangrijk dat de straal van de binnenstroken exact overal gelijk is, daar er anders geen egaal plat vlak ontstaat waarop de kogels rusten met als gevolg dat bij het star bevestigen van het bovenste lagerdeel op het onderste lagerdeel op sommige punten speling ontstaat, waardoor bij het draaien weerstand optreedt. Indien dit echter goed wordt uitgevoerd verkrijgt je een lager dat zeer soepel draait en een enorme belasting in axiale richting kan opnemen. Tussen de flensringen van het onderste lager zijn

tevens 8 kwadranten (no. 167a) voor de aandrijving aangebracht en voor versterking 5 Argentijnse platte ringen (no. 167d).

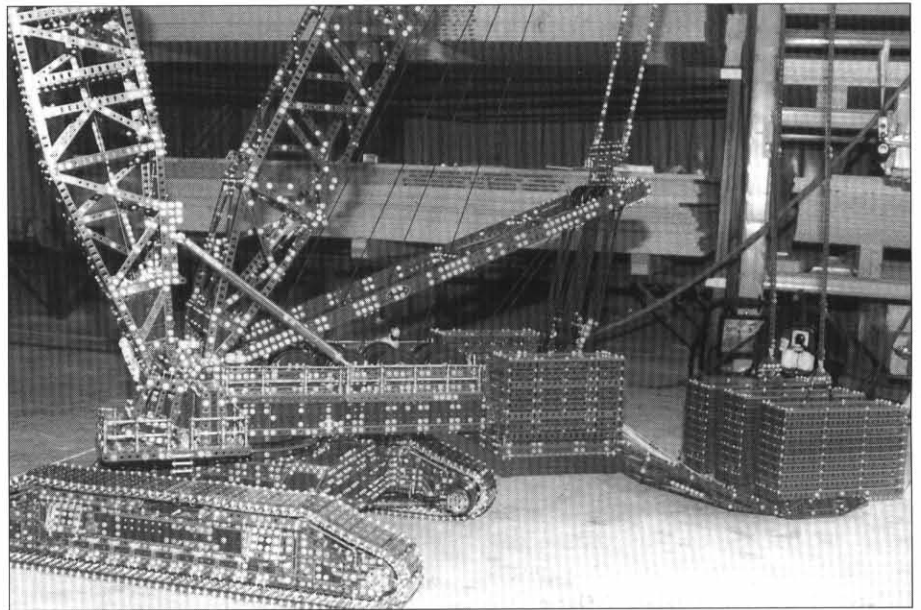
### Bovenwagen

De bovenwagen (zie foto) is samengesteld uit 2 dubbelwandige framewerken in het midden verbonden door 5 bruggen. Deze bruggen vormen tevens de fundaties waarop de kabeltrommels zijn bevestigd en waarin de afzonderlijke aandrijvingen zijn aangebracht. De gehele elektrische bedrading van alle functies van de kraan is opgesloten tussen de dubbele wanden van de beide zijkanten. De afzonderlijke aandrijving van de 5 kabeltrommels heb ik uitgevoerd d.m.v. laagtoerige Bühler motoren. Hierdoor was slechts een vertraging van 1:10 benodigd, hetgeen binnen de beperkte ruimte gemakkelijk realiseerbaar bleek. Onder in de bovenwagen is tevens de aandrijving van de draaikrans aangebracht. Ik heb hiervoor een zeer sterke eveneens laagtoerige motor (32 rpm) gebruikt, zodat een vertraging van 1:64 noodzakelijk was om het uiteindelijk vereiste toerental van 0,5 rpm te verkrijgen. Door deze combinatie bleek de aandrijfkracht voldoende sterk om de zware totale bovenbouw moeiteloos rond te kunnen draaien.

Om het giekstelsel bestaande uit een hoofdgiek en superlift in z'n totaliteit te kunnen laten vieren wordt gebruik gemaakt van een zgn. a-bok. Deze a-bok heeft z'n draaipunt aan de voorkant van de bovenwagen. Voor het kunnen optrekken van de superlift is het noodzakelijk dat deze a-bok bijna 180° naar voren kan draaien. Zodra de superlift in deze positie aan de a-bok is bevestigd wordt deze opgetrokken waarna de superlift op zijn beurt weer de hoofdgiek kan optrekken. Deze wijze van werken is noodzakelijk omdat bij deze enorme kraan praktisch geen gebruik kan worden gemaakt van hulpkranen en de kraan als het ware zichzelf moet oprichten. Om de a-bok te kunnen laten vieren zijn op de achterkant van de bovenwagen en aan het uiteinde van de a-bok schijven bevestigd, waarin totaal 2 x 18 stuks 2" riemschijven (no. 20a) zijn aangebracht (zie foto). De bekabeling hierbij is één doorgaande draad, waarvan zowel het begin als het eind op dezelfde trommel zijn bevestigd. Om bij het op- en afwinden eventuele lengteverschillen op te kunnen vangen is het noodzakelijk, dat 2 van de 36 riemschijven worden gebruikt als evenaar.

De kraan heeft 2 vaste contragewichten op de bovenwagen en een apart contragewicht voor extreem zware lasten, die aan de superlift wordt bevestigd en van de grond wordt getild zodra de kraan wordt

belast. De 2 contragewichten van de bovenwagen zijn elk opgebouwd uit 8 platen, bestaande uit twee 9,5" hoekbalken (no. 8a) en twee 3,5" hoekbalken (no. 9b), waartussen een strookplaat 9,5" x 2,5" (no. 196) is bevestigd. Ondanks dit behoorlijke gewicht bleek het echter noodzakelijk de contragewichten verder te verzwaren. Hiertoe heb ik binnen de



Onder- en bovenwagen met deel van de hoofdmast, superlift en zwevend contragewicht

afzonderlijke platen van elk contragewicht overal 5 stuks 5,5" x 2,5" vlakke platen (no. 70) aangebracht, hetgeen een extra gewicht geeft van totaal 80 van deze vlakke platen (no. 70), waardoor het totaalgewicht van de beide contragewichten 7 kg bedraagt, hetgeen voldoende is.

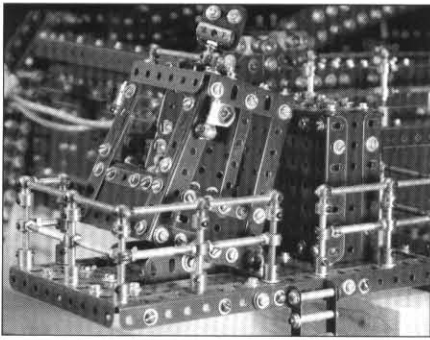
Een ander opvallend onderdeel van de bovenwagen is de cabine. Het grondoppervlak van de cabine incl. machinehuis en bordessen bedraagt 4,5" x 9,5" (resp. de nummers 9a en 8b). Omwille van de hoogte van de hoofdgiek is het wenselijk voor de kraandrijver dat de cabine ca. 30° naar achteren kan kantelen (zie foto). In mijn model heb ik dit opgelost door de motor voor de kantelaandrijving in het machinehuis te plaatsen achter de cabine. De aandrijving zelf is gesitueerd direct onder de bordesvloer en dusdanig uitgevoerd dat de hoogte niet meer bedraagt dan de zijde van de hoekbalk van het bordes en daarmee volledig aan het zicht is onttrokken.

### Gieken

Zoals bij al dit soort kranen is de uitvoering mogelijk in verschillende giekvarianten. Zo kan alleen een hoofdgiek worden toegepast, een hoofdgiek met superlift maar ook varianten waarbij beweegbare hulpgieken worden gebruikt. In maximale uitvoering kan een hoogte worden bereikt

van 211 meter. Mijn model kent twee varianten. Bij de eerste variant wordt alleen de hoofdgiek toegepast, die in lengte kan variëren van minimaal 2,70 meter (4 segmenten) tot maximaal 6 meter (9 segmenten). Deze variant kan worden uitgebreid met toepassing van de superlift. De superlift heeft een vaste maat, hetgeen neerkomt op een lengte

van 2,70 meter (4 segmenten) bij de toegepaste schaal van 1:20. De hoofdgiek heeft een doorsnede van 9,5" x 7,5", (resp. de nummers 8a en 8b), aan de onderzijde, versmald tot 7,5" x 5", (respectievelijk no. 8b en een ingekorte no. 9) aan de top. Elk gieksegment heeft een standaardlengte van 24,5", (no. 7). De patronen van de diagonaalsgewijs geplaatste verstevigingsstroken aan de zijden van de gieksegmenten zijn exact gekopieerd van de echte en zijn op sommige plaatsen dubbel soms zelfs drievoudig uitgevoerd. In het onderste deel van de hoofdgiek zijn twee van de vier kabeltrommels t.b.v. het hijsblok aangebracht. Voor onderhoudswerkzaamheden aan deze trommels zijn bordessen aangebracht, bereikbaar via een ladder vanaf de bovenwagen. In de kop van de hoofdmast zijn 28 x 2" riemschijven (no. 20a) aangebracht, waarvan 20 voor de hijsdraden en 8 voor de geleiding van de draden van en naar de trommels. Aan de beide zijkanten van de kop zijn twee 3,5" flenswielen (no. 137b) aangebracht. Deze geleiden de hoofdgiek bij het optrekken wanneer deze op de grond ligt, waardoor de weerstand tijdens het optrekken tot een minimum wordt beperkt en tevens het vloeroppervlak beschermt tegen beschadigen. Verder kan de hoofdgiek t.o.v. de superlift gevierd worden d.m.v. twee blokken van



**Cabine in overhellende stand**

elk 20 x 2" riemschijven (no. 20a) die gemonteerd zijn in de kop van de superlift.

Het hijsblok bestaat in feite uit zeven individuele blokken, waarbij in vier van deze blokken vier maal vijf 2" riemschijven (no. 20a) zijn gemonteerd. Alle blokken zijn dusdanig scharnierend met elkaar verbonden, dat ze onafhankelijk van elkaar kunnen bewegen, waardoor eventueel scheeftrekken deels kan worden opgevangen, zonder dat daarbij de hijsdraden in één of meerdere blokken slap komen te hangen. Het kan echter voorkomen dat bijv. bij een ongelijk toerental van een van de hijsmotoren het scheeftrekken niet meer gecompenseerd kan worden door de scharnierpunten in het hijsblok. Om toch te kunnen corrigeren zijn in de bedieningskast tussen de aansluiting van de hijsmotoren diodes aangebracht, waardoor de spanning van één of indien gewenst meerdere motoren enkele volts kan worden verlaagd, waardoor het toerental afneemt en het scheeftrekken kan worden gecorrigeerd. (Een uitvinding van *Ian van Dijk*). Dit vergt in de praktijk wel enige oefening maar werkt prima. In totaal zitten er in het hijsblok twintig 2" riemschijven (no. 20a). Dit betekent 2 x 20 = 40 hijsdraden. Het kan een enkele keer voorkomen, bijvoorbeeld bij sterk scheeftrekken, dat er één of zelfs meerdere draden van de schijven aflopen. De riemschijven zitten echter dusdanig in het blok opgesloten, dat je er onmogelijk bij kunt komen en je dus een bijna onoplosbaar probleem zou hebben indien dit zich voordoet. Je zou de draden dan niet meer om de riemschijven kunnen leggen. Om dit op te lossen, heb ik de blokken waarin de riemschijven zijn aangebracht, dusdanig gemonteerd, dat ze simpel d.m.v. 4 schroefnaven (no. 64) per blok zijn te demonteren van de overige delen. De riemschijven zijn dan direct bereikbaar, waardoor de afgelopen draden er eenvoudig weer opgelegd kunnen worden. Een bijkomend voordeel is dat de hoofdmast niet hoeft te worden gedemonteerd. Het probleem kan daardoor worden

opgelost waarbij de kraan gewoon opgezet blijft. Het euvel is dan in slechts enkele minuten verholpen.

#### Tenslotte

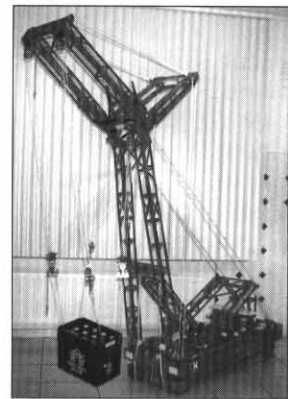
De kraan is zo samengesteld, dat ik hem in hanteerbare delen kan vervoeren en wat minstens zo belangrijk is, van zolder kan krijgen. Je moet hier tijdens het bouwen al rekening mee houden, anders kom je achteraf voor verrassingen te staan, hetgeen niet de eerste keer zal zijn bij grote en zware modellen. Denk maar aan de Eveningstar van *Brian Rowe* en de wielgraver van wijlen *Niels Gottlob*, die als gevolg hiervan nooit hun huis zijn uitgekomen. Tot slot nog een aantal technische gegevens. De kraan heeft in minimale stand d.w.z. alleen met hoofdgiek van 3,5 m, een gewicht van 120 kg en een benodigde opbouwtijd van ca. 0,5 uur. Echter met superlift, hoofdgiek van 6 meter en contragewicht is het totaalgewicht ruim 150 kg. Daar de beide trommels voor het laten vieren van de hoofdgiek a.g.v. transport bij toepassing van de superlift telkens opnieuw moeten worden ingeschoren betekent dat de opbouwtijd in deze variant beduidend langer is zo'n 2,5 uur. Momenteel heb ik de kraan (nog) niet gedemonteerd. Wellicht zal ik hem bij gelegenheid nog wel een paar keer opzetten, misschien volgend jaar ook in Skegness. Het aantal onderdelen dat erin verwerkt is weet ik dan ook nog niet. Zodra ik hem ga demonteren maak ik er zoals gebruikelijk een onderdelenlijst van. De hoeveelheden zijn echter gigantisch. De volgende onderdelen zitten er echter bij benadering zeker in zoals; 135 2-inch riemschijven (no. 20a), ca. 12 tot 15.000 bouten en moeren, ca. 2000 kragen (no. 59), ca. 450 schroefnaven (no. 64), honderden stroken en hoekbalken, ca. 400 meter 2mm zwart hijsdraad, etc. etc. Momenteel ben ik alweer op zoek naar inspiratie voor een volgend model. Wat het gaat worden weet ik nog niet, maar het zal ongetwijfeld wel weer een kraan worden. De bouwtijd zal wel weer enige jaren in beslag nemen, maar zodra hij af is zal ik er weer een artikeltje over schrijven.

#### Opmerkelijke opmerkingen

Uw lidmaatschap kan ons een moer schelen.

## Stoomfestival Almere mei 1997

Van 8 t/m 11 mei was de jaarlijkse Meccanotentoonstelling op het stoomfestival in Almere. Deze tentoonstelling werd gehouden in een tent op het festivalterrein nabij Almere strand. Helaas was het weer alle dagen abominabel slecht. Als het buiten regende, en dat kwam nog al eens voor, was dat duidelijk te merken aan de enorme hoeveelheid publiek binnen en het roffelen van de regen op het tentdak buiten. Op de eerste dag zijn door het televisiestation RTL 5 opnames gemaakt van de tentoonstelling die 's avonds zijn uitgezonden in het programma '5 in het land'. Onze organisator *Han Schouwenaar* en onze wereldkampioen Meccano 1995 *Howard Sie* zijn hierin uitgebreid aan het woord geweest. De cameraman vond het



**Taklift 4  
van Han  
Schouwenaar**

zo leuk dat hij de volgende dag weer is wezen kijken maar nu vergezeld van zijn vrouw en kinderen.

Ook de fa. Pyro, de Nederlandse importeur van Meccano was aanwezig. *Heer van de Kwaak* en zijn vrouw alsmede één van zijn vertegenwoordigers, de heer *Visser*, gaven acte de présence. Diverse fabrieksmodellen en veel nieuwe dozen waren aanwezig. Door de fa. Pyro waren folders en speciale Meccanosetjes versprekt om weg te geven. Deze setjes konden door de kinderen al dan niet met behulp van pa of ma in elkaar gezet worden. Alleen als het model helemaal klaar was mocht het gratis mee naar huis genomen worden.

Het was een erg geslaagd evenement, en vooral gezellig. Het geheel was voortreffelijk georganiseerd door *Han Schouwenaar*, die ook nog eens uitstekend had gezorgd voor de inwendige mens. Voor wie dat wilde, werden de Meccanomodellen door een auto-bezorgdienst thuis opgehaald. Jammer dat zo weinig gildeleden in Almere zijn wezen kijken. Han bedankt voor de puike organisatie en tot volgend jaar.

*Hans Klarenbeek*

## Meccano, een kort historisch overzicht.



Meccano-productie: Binns Road, Liverpool, 1932

'Mechanics made easy', de voorloper van Meccano, werd in 1901 gepatenteerd door Frank Hornby in Liverpool, Engeland. Hij begon samen te werken met een zekere Mr. Elliot, die veel van het benodigde startkapitaal beschikbaar stelde, en begon met de productie en samenstelling van bouwdozen. Deze eerste sets bevatten ongeveer 15 verschillende onderdelen, en waren vervaardigd van zg. 'tinplate' ('n zachte soort staal). Het basisconcept om gebruik te maken van geperforeerde stroken en platen, die aan elkaar vast werden gezet met bouten en moeren, was geheel nieuw, en de fabriek groeide gestaag.

In de daarop volgende paar jaren werd een aantal bouwdozen van verschillende grootte geïntroduceerd, en nieuwe onderdelen werden uitgebracht, bv bronzen tandwielen. Gedurende deze periode werden vele wedstrijden gehouden met het doel het modellen aantal te vergroten; de wedstrijden werden gesponsord door de maatschappij. Het geldbedrag dat men kon winnen was voor die tijd aanzienlijk en veel belangstelling werd ermee gewekt. Enkele van de winnende modellen waren: het reuzenrad, weefgetouwen (die echt stof weefden), de Meccanograaf\* en een autochassis. In latere jaren hield de YMCA (Christengenootschap voor de jeugd) in Edmonton (deel van Londen) Meccanomodelwedstrijden.

\* De naam zal ontstaan zijn na 1908: vóór dat jaar bestond de naam Meccano nog niet. (vert)

In 1907 werd een nieuwe fabriek begonnen in Duke Street (Liverpool). De maatschappij investeerde in nieuwe machines

en had verscheidene werknemers. Een paar jaar later verhuisden ze weer naar een groter onderkomen, nu in West Derby Road (ook in Liverpool). In 1908 kocht Hornby zijn partner uit en veranderde de naam van zijn fabriek en onderneming in 'Meccano'. In deze tijd bestond het materiaal Meccano grotendeels uit vernikkeld staal en brons. De maatschappij exporteerde naar vele landen zoals Canada, Australië, Nieuw Zeeland, India en andere delen van het Britse Gemenebest. In latere jaren werd ook in andere landen Meccano geproduceerd, o.a. in Frankrijk, Spanje en Argentinië. Gedurende een paar jaar was er een Meccanofabriek in New Jersey (Ver. Staten), maar deze werd na korte tijd gesloten: de Erector'-uitrustingen van de speelgoedfabriek Gilbert bezette een groot deel van de Amerikaanse markt.

In 1914 werd aan de Binns Road (Liverpool) een grote fabriek gebouwd. Die zou het onderkomen worden gedurende 66 jaar. De Meccanoproduktie werd niet onderbroken door de eerste Wereldoorlog. De eerste editie van 'Meccano Magazine' werd gepubliceerd in 1923. In 1926 werd 'Meccano in kleur' geïntroduceerd. De kleuren van de onderdelen werden rood, groen en brons. Vernikkelde Meccano-onderdelen bleven echter leverbaar.

In 1934 werden de kleuren veranderd, tenminste in Groot Brittannië. Stroken werden nu afgewerkt in goudkleur en vlakke platen in donkerblauw met diagonale goudkleurige lijnen. Uitrustingen in deze kleuren werden echter gewoonlijk niet geëxporteerd, de rood-groenuitrustingen werden nog steeds geproduceerd

voor de exportmarkt (bv naar Canada).

Frank Hornby werd in 1931 gekozen tot Parlements lid. In 1936 stierf hij, een zeer rijk man. Zijn onderneming werd overgenomen door zijn familieleden. De Meccanoproduktie werd stopgezet gedurende de Tweede Wereldoorlog. De fabriek werd gebruikt voor de aanmaak van oorlogsmateriaal. Ook gedurende de Koreaanse oorlog stond de fabricage op een laag pitje, omdat er een tekort was aan metalen. Na de oorlog werd de productie langzaam aan weer op het oude niveau teruggebracht. Alle nieuwe uitrustingen werden samengesteld in de kleuren rood, groen en brons. De afwerking in blauw en goud werd stopgezet.

In 1964 vond andermaal een kleurverandering plaats. De kleuren werden nu zilver, geel en zwart. Niet lang daarna, in 1970, werd zwart vervangen door blauw en alle uitrustingen werden een stap teruggezet in omvang: bv een set 4 werd nu aangeduid als set 5 enz.

Door de jaren heen werden ook verscheidene speciale uitrustingen op de markt gebracht. Zoals: sets voor vliegtuigbouw, autobouw legermaterieel, wegebouwmachines, kranen en de Meccanoids. Meccano Ltd vervaardigde daarbij nog ander speelgoed: bv Hornby treinen en Dinkey Toys.

Gedurende de laatste veertig jaar waren de uitrustingen betrekkelijk onveranderd gebleven. Maar in 1978 werd een drastische verandering in de onderdelensamenstelling doorgevoerd en opnieuw werden de kleuren veranderd: nu in donkerblauw, geel en brons.

Echter gedurende de laatste paar jaren had de voorspoed van het bedrijf een geduchte klap gekregen. In november 1979 ging Meccano Ltd plotseling failliet. Dat was een schok voor iedereen, zeker voor de werknemers. Zij gingen over tot bedrijfsbezetting in een laatste wanhopige poging het bedrijf gaande te houden. Zij moesten echter tenslotte opgeven, de Binns Road fabriek werd ontruimd en afgebroken in 1980.

Meccano is nog steeds leverbaar. De oorspronkelijke Franse dochtermaatschappij, nu een onafhankelijke onderneming, produceert nog steeds Meccano in een fabriek in Frankrijk (Calais). Rond 1990 verkocht Meccano France de rechten aan Erector in de Verenigde Staten en begon Meccano-uitrustingen te verkopen in Amerika met het merk 'Meccano-Erector'. Exacto Ltd in Buenos Aires in Argentinië produceert nog steeds Meccano, nu onder de naam Exacto.

## Regionaal Nieuws

Bert Loerakker  
Zoetermeer

Kerk-Avezaath, 3 mei 1997

**Organisator Frits Dam had geen mooiere dag uit kunnen kiezen voor deze bijeenkomst. Ik had me op die zonnige dag twee zaken voorgenomen: veel doen aan acquisitie en aan alle modellen enkele regels wijden. Van het eerste is redelijk wat terecht gekomen maar het tweede is een utopie gebleken. Het verslag dat u hieronder aantreft is dan ook een impressie, en dus zeker niet volledig.**

De heer en mevrouw *De Beer* zijn trouwe bezoekers van de bijeenkomsten. De leestafel van het Documentatiecentrum wordt daarbij niet overgeslagen. Op enig moment bladerde de heer *Bas de Beer* in een tijdschrift. Hij was op zoek naar een Meccano-model. Hij vond een fotomodel, gehuld in 'Meccano-kledij'. Hij liet het mij zien en zei: 'Dit kan ik niet maken. Zo weinig Meccano heb ik niet.'

De heer *Van der Avoort* demonstreerde een uit Tecc vervaardigde kermisattractie. Een soort draaimolen met vier armen. Aan elke arm, is een groep met vier zitplaatsen gemonteerd. Het model is rechtlopend. Dat wil zeggen: beide snelheidscomponenten werken in dezelfde richting. In dit geval rechtsonder. De aandrijving komt van een motor en een groot tandwiel, beide uit een kopieermachine. Het geheel is voorzien van een vrijloop; om de aandrijving te beschermen als de motor afgezet wordt.

Daarnaast stond een prachtige stoommachine waarvan de bouwer op het moment dat ik langs kwam niet aanwezig was. Vermoedelijk is heer *Kitzen* de bouwer.

*Jan Geertsma*, één van onze technisch redacteuren, had een Harmonograaf gebouwd. Jan schrijft er te gelegener tijd zelf over in de vorm van een tip.

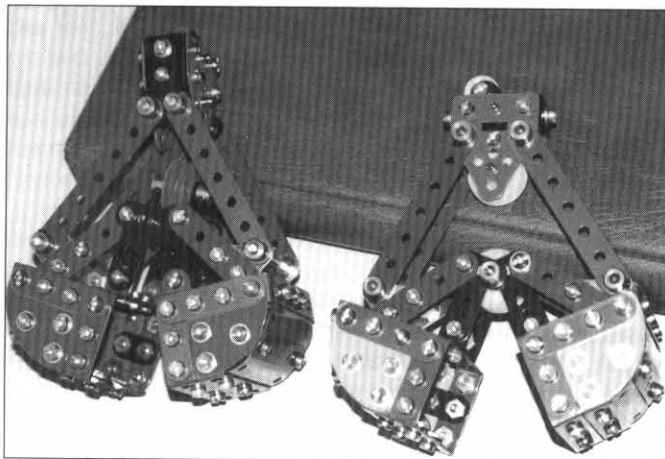
*Sjaak van de Ruit* was er met een in aanbouw zijnde havenkraan. Een losse unit daarvan werd al gedemonstreerd. Een unit bestaande uit een tandwielschakelbak, met vier gangen vooruit en één achteruit. De bak is speciaal ontworpen voor servo-besturing. Als de kraan klaar is zullen we daar ongetwijfeld nog meer over horen.

*Cor en Ada Luske* waren aanwezig met een platte wagon (voor spoor 1) en twee kleinere modellen. Deze laatste, een helikopter en een motorfiets, zijn uitgevoerd in het Franse Meccano. *Cor Luske* - een man die de techniek én het uitleggen

daarvan helemaal in z'n vingers heeft - heeft de wagon op verzoek van onze voorzitter en treinspecialist *Gerard Anink* gebouwd.

*Bert Vrugt* demonstreerde een 'tweetrommel' lierwerk voor grijperbedrijf met differentieel' en twee grijpers: een langs- en een dwarsgrijper. Bedoeld voor kranen uitgevoerd in schaal 1:32 (spoor 1); het originele uitgangspunt van Meccano.

Bovendien stond er een perfecte regelunit, wederom van *Cor Luske*, met vijf onafhankelijk bestuurbare mogelijkheden: inrichtingen om te openen en te sluiten.



Uit Märklin vervaardigde tweeschalen grijpers van Bert Vrugt

De heer *Barnhoorn* demonstreerde een zogenaamde 'boombrug'. De bomen bevinden zich aan de bovenzijden van het bouwwerk, en fungeren als een soort balans. Aan de ene kant hangt de brug en aan de andere kant hangen de contragewichten. De contragewichten bestaan uit flensplaten opgevuld met lood. Er is dan niet veel kracht nodig om de brug, met behulp van twee haspels en een vertragsmotor, te openen en te sluiten.

De heer *J. van Dee*, befaamd als bouwer van kermisattracties, had terecht een podiumplaats gekregen met zijn twee modellen: een Octopus en een crossmotor. De cross-motor (schaal 1:9) is uitgerust met perfect werkende voor- en achtervering. De Octopus (schaal 1:20) is een moeilijk maar zeer fraai uitgevoerd model. De ideeën hiervoor zijn ontstaan op de grootste kermis van ons land. Deze kermis is een jaarlijks terugkerend evenement in - zoals de inwoners zelf zeggen - de mooiste stad van het land. Het grote voorbeeld is uitgevoerd met zes enorme armen met aan elke arm vier zitplaatsen; rechtlopend met de klok mee. Het Meccano-model is uitgerust met vier



Octopus van de heer J. van Dee

armen. Zes armen zouden het model gelijk veel ingewikkelder maken, het hele

aandrijfmechanisme zou onevenredig veel zwaarder uitgevoerd moeten worden en alle functies zouden meer vertraagd moeten worden. Er zijn vijf functies. 1 De binnentrommel (draait linksom). 2 De aandrijving van de armen (rechtsom). 3 Het heffen van de wagens. 4 Een kipfunctie om de 'wag-gel' erin te krijgen.

5 Een programma voor de 140 kerstboomlampjes. Alle functies zijn traploos regelbaar. De twee grote cirkelplaten aan de onderzijde zijn vervaardigd uit triplex. De beschildering, zoals bijvoorbeeld de keien, is in de stijl van Anton Pieck. De heer *Van Dee* heeft het model nagebouwd van foto's die hij op de kermis zelf genomen heeft. De bouw van het model heeft in totaal ongeveer twee jaar geduurd en het model gaat nooit meer uit elkaar. Het wordt een keer uitvoerig beschreven.

Het echtpaar *Ritsema*, komt overal. *Ab* had vier modellen meegenomen: de pontonkraan welke beschreven is in het artikel van 'Wageningen', een zware rupsbandtrekker, een bulkcarrier met transportband en een vliegende Chinese draak.

Verder waren er: de semi-handelaren *Gerrit Evers & Zoon* en de handelaren *Jean Ransbotyn* uit Brussel en *Leo Steenvoorden*.

We zijn organisator *Frits Dam* dankbaar voor deze mooie dag. We hebben er van genoten.



## Dominique Duvauchelle

*Peter Matthews, Johannesburg  
(vert.: Frits Willems)*

**Het onderstaande artikel van Peter Matthews verscheen in de Transvaal Meccano Guild Newsletter van februari 1997. Wij danken de redactie van dit blad voor de toestemming om het over te nemen.**

Dominique Duvauchelle is de eigenaar, en daardoor de beheerder van het Heilige Instituut van Meccano.

Hij leidt Meccano SA vanuit een kantoor nabij het Bois de Boulogne in Parijs; driehonderdvijftig mensen vervaardigen de onderdelen in de fabriek te Calais.

De heer Duvauchelle is vierenveertig jaar oud, heeft grijswit haar en is een zeer succesvolle zakenman die hard werkt aan herstel van Meccano's kortgeleden nog zo gehavende naam. Zijn alles overheersend belang is niet om de reeds overtuigde volwassen liefhebber te behagen maar bovenal om de klant te heroveren die bijna uit het gezicht was verdwenen: het kind.

Als president van de maatschappij ziet hij het als zijn belangrijkste taak binnen te dringen in de gedachtenwereld van kinderen.

'Ik koop hun muziek, hun bladen, hun boeken', zegt hij. Al doende heeft hij een theorie ontwikkeld die moet verklaren waarom Meccano toch tot grote bloei kan komen in een wereld van supersnelle bevrediging. Het zal nooit meer speelgoed voor de grote massa zijn; maar hij gelooft dat er een type kind is - met voldoende geduld - dat wordt aangetrokken door Meccano.

Meccano vormt een grotere uitdaging dan Lego en geeft meer voldoening dan videospelletjes, en de heer Duvauchelle is er van overtuigd dat kinderen een duidelijk tegenwicht nodig hebben voor alleen maar oppervlakkig spelen.

Een sleutel voor succesvol constructie-speelgoed is volgens hem dat het moeilijk genoeg moet als uitdaging voor een kind, maar niet zo moeilijk dat het zijn pogingen opgeeft. Het is niet eenvoudig hierin het juiste evenwicht te vinden, in het bijzonder omdat de normen van land tot land verschillen. In Duitsland, bijvoorbeeld, worden kinderen graag flink uitgedaagd, terwijl ze zich in de Verenigde Staten nauwelijks willen inspannen. Het vreemdst is het in Japan, een markt die door Meccano wordt onderzocht, waar de kinderen vinden dat ze alle modellen zo

snel mogelijk moeten bouwen. Zijn grote aandacht voor de jeugdige psyche schijnt vruchten af te werpen. Toen hij Meccano in 1989 verwierf, bedroeg de omzet zes miljoen pond sterling en werkten er zestig mensen. Hij wil niet zeggen wat de huidige cijfers zijn (de geheimzinnigheid van de speelgoedbranche is berucht), maar er zijn aanwijzingen dat de verkoop ongeveer vijftien keer zo groot is geworden en dus lijkt een omzet van negentig à honderd miljoen pond een goede schatting.

De heer Duvauchelle werkte vroeger bij Citroën en maakte snel carrière: op zijn achtendertigste behoorde hij al tot de vijftien topmensen in het bedrijf, met een overeenkomstig hoog inkomen. Daarom achtte hij zichzelf langzamerhand in staat om voor zichzelf te beginnen. Hij had goede contacten in bankkringen en vernam al gauw dat Meccano te koop was.

De bankiers waren bezorgd dat Meccano te klein voor hem zou zijn. Maar hij zei: 'Voor mij heeft Meccano grote mogelijkheden en ik geloof er niks van dat het zo klein zal blijven!'.

Dat Meccano nog bestond, was eigenlijk een klein wonder. Sedert de hoogtijperiode in de jaren vijftig was het bergaf gegaan met het Britse bedrijf dat de veranderende voorkeuren van de kinderen niet kon bijbenen.

Nadat de zaak verscheidene keren in andere handen was overgegaan, ging zij failliet in 1980. Maar dat betekende niet het einde van de naam als zodanig: eind jaren twintig had Meccano een fabriek opgezet in Frankrijk en veel Franse kinderen, waaronder de jonge Duvauchelle, groeiden op met de idee dat het om een Frans product ging.

In 1981 werd de Amerikaanse General Mills de nieuwe eigenaar, maar deze verbintenis was geen lang en voorspoedig leven beschoren. Na vier jaar werden de restanten overgenomen door de Franse accountant Marc Rebibo. Hij bracht de firma weer op orde maar investeerde er nauwelijks in. Toen hij het in 1989 in de verkoop deed, was het dan ook nog steeds een bescheiden bedrijf.

De heer Duvauchelle greep deze gelegenheid gretig aan omdat hij uitkeek naar een bedrijf dat consumentenproducten vervaardigde; dat het bovendien een beroemd merk betrof was een extra

bonus. Zijn financiers raadden hem aan om de fabriek te sluiten en de onderdelen uit Azië te importeren. Maar dit weigerde hij. 'Ik houd van fabrieken', zegt hij, 'dat is iets heel persoonlijks'. Bovendien meende hij dat een kostenbesparing van 15 procent door te importeren niet zou opwegen tegen het voordeel van extra flexibiliteit door fabricage dichtbij de afzetmarkt.

Hij ging enthousiast aan de slag om het merk weer op de rails te zetten en trok daarvoor jonge en pientere managers aan. Zeventig procent van zijn personeel is vrouwelijk - 'Ik houd van vrouwen' zegt hij. Hij bewerkte de markt agressief, eerst in Frankrijk, daarna in Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Aanvankelijk vertrouwden de traditionele hobbyisten hem niet dat hij zich zozeer toelegde op de markt van de kinderen. 'Wij zeiden dat zij ons konden helpen door kinderen met Meccano in aanraking te laten komen. Het kostte ons vijf jaar om hen ervan te overtuigen dat kinderen in dat opzicht belangrijker waren dan volwassenen. Nu richten ze op hun tentoonstellingen kinderhoeken in.'

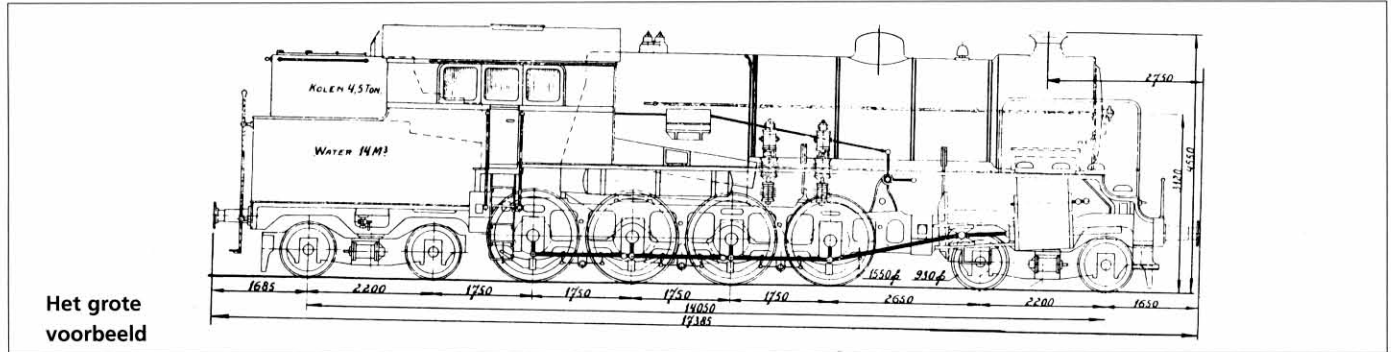
De speelgoedindustrie wordt gedomineerd door een handvol giganten, voor het merendeel Amerikaanse, die steeds op de loer liggen om andere firma's op te slokken. Zo probeerde vorig jaar een van de grootste, Mattel, Meccano te verwerven, en vocht negen maanden lang verbeten om Meccano's aandeelhouders achter zich te krijgen. Het scheelde weinig of Mattel was er in geslaagd: 45 procent van de aandeelhouders stemden toe. Maar voor de heer Duvauchelle leverde dit een voordeel op, want hij slaagde erin zich te ontdoen van die trouweloze aandeelhouders, en is nu voor 55 procent eigenaar van het bedrijf.

Monsieur Duvauchelle is van plan om er over twee of drie jaar uit te stappen en zijn firma over te doen aan de door hem opgeleide managers. Dan zal hij zich kunnen wijden aan andere dingen, zoals beeldhouwen, schrijven en uit eten gaan met jonge dames (hij scheidde vier jaar geleden). Met andere woorden: hij is en blijft een echte Fransman!

## Model van een Nederlandse tenderlocomotief serie 6300

Frits Willems  
Eerbeek

In de Meccano & Erector Club (Southern California) Newsletter van juli 1997 staat een foto van een Meccano model van een NS locomotief serie 6300. Dit model werd meegebracht naar de clubbijeenkomst eind juni ten huize van een van de leden te Gilroy. De bouwer was, blijkens het verslag, *Jack Van Der Ploeg* uit Belvedere.

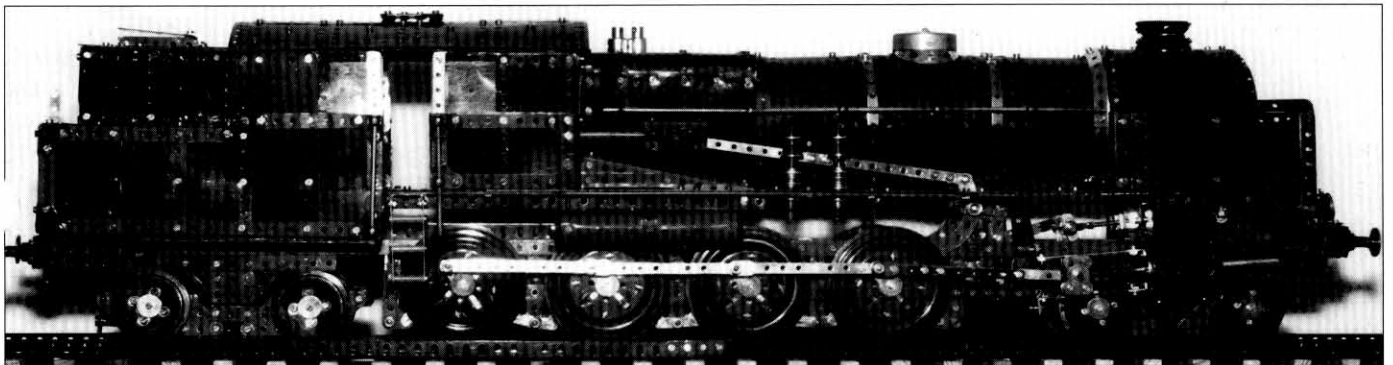


Korte tijd later ontving onze redactie een brief van de heer *Anton Calleia*, de redacteur van de SCM&EC Newsletter, met foto's van het model en van het origineel en met een overzicht van technische gegevens betreffende deze locomotief. In zijn brief schrijft de heer *Calleia* dat de bouwer die werd geboren te Hengelo (Gld) in 1914, architect in ruste is. Gehuwd met een Amerikaanse slaagde hij erin om in 1940 naar Amerika te ontkomen. Hij diende later bij het Amerikaanse leger o.a. in Duitsland.

De locomotief met asindeling 2-D-2 dateert van 1930/31 en was met zijn gewicht van 127 ton destijds de zwaarste van Europa. Hij werd ontwikkeld voor het kolenvoer van Limburg naar West-Nederland. Van dit type werden 22 stuks gebouwd. Voor de bouw maakte *Jack Van Der Ploeg* gebruik van een tekening uit 'De Modelbouwer' van vóór de oorlog en van het boek 'Onze Nederlandse stoomlocomotieven in woord en beeld' van *H. Waldorp* (ISBN 90-6013-947-X). De schaal is ongeveer 1:16, de lengte van het model is een meter. Volgens de schaal zou de spoorbreedte 3,5" moeten zijn.

Aangezien de heer *Van Der Ploeg* vloeiend Nederlands spreekt, kunnen geïnteresseerden zonder probleem contact met hem opnemen. Zijn adres is: 101 Bayview Avenue, Belvedere, California 94920; tel.: (415) 435-0808.

Voor onze MGN-leden is van belang te weten dat een locomotief van dit type in het Spoorwegmuseum te Utrecht staat terwijl een set tekeningen is te verkrijgen bij het Tekeningenarchief van de Nederlandse Vereniging van Modelbouwers.



Het Meccano model

## Hubert Lansley

Op 21 augustus jl. ontving de redactie een artikel van onze secretaris, *Kees Trommel*. Een artikel uit de Electronic Telegraph; de Daily Telegraph op Internet. Aanleiding was het overlijden van Hubert Lansley. De heer Lansley heeft zich op Meccano-gebied bijzonder verdienstelijk gemaakt. Zeven á acht jaar is hij werkzaam geweest bij Frank Hornby, de grondlegger van Meccano. Bovendien genoot hij grote bekendheid als voornaamste schrijver in Meccano Magazine. Een blad met een oplage van meer dan 96.000 exemplaren. Hij had zelf ook een blad: Meccano

Engeneer. In de beginjaren, toen Meccano nog in opkomst was, waren vrijwel alle artikelen in dat blad van zijn hand. Veel schreef hij onder het pseudoniem *Spanner*. Er is een tijd geweest dat Hubert zich de jongste Meccano-redacteur mocht noemen. Toen hij afscheid nam was hij de oudste Meccano-redacteur. Hij was een vriendelijk en deskundig man, welke zich een felbegeerde plaats op een dekselplaat verworven had. Met het overlijden van deze man uit de Liverpool-tijd is de laatste Meccano-coryfee, die Frank Hornby nog een hand gegeven heeft, van ons heengegaan. Iemand die Hubert een hand gaf, gaf dus indirect ook Frank Hornby een

hand. Dit laatste kan nog. In 1995 hebben *Frits Willems* en *Kees Trommel*, Hubert Lansley een hand gegeven. Toonaangevende Engelse kranten zoals de Daily Telegraph en The Times hebben veel aandacht aan het overlijden geschonken. Het mondiale blad Constructor Quarterly heeft Hubert Lansley al eerder geëerd met een speciale uitgave: My Meccano Days by Hubert Lansley, first 'Spanner' of Meccano. Hubert Lansley is op 25 september 1907 in Barnet geboren en op 7 augustus 1997 gestorven. De laatste eer is bewezen op 18 augustus.

Bert Loerakker

De fenomenale carrière van Joseph Paxton

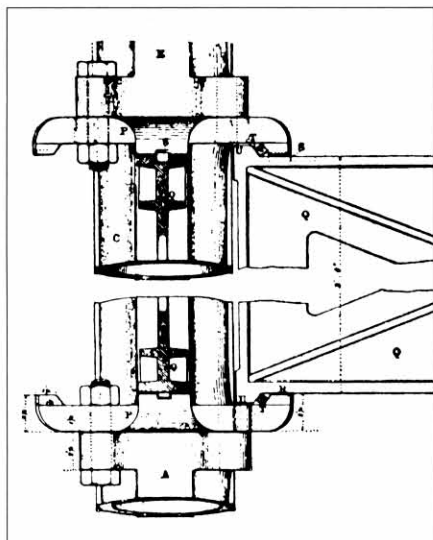
Maurits Sijnja  
Ede

## Crystal Palace 1 en 2 te Londen.

### Inspiratiebron voor Frank Hornby?

Joseph Paxton (1803-1865) was het twaalfde kind uit een zeer armoedig boerengezin. Zoals toen gebruikelijk in een dergelijke situatie, kregen de kinderen geen enkele vorm van onderwijs en moesten al op vijf- of zesjarige leeftijd mee helpen de kost te verdienen. Joseph werd te werk gesteld als tuinmanshulpje op het landgoed Chatsworth, eigendom van de hertog van Devonshire.

In de loop der jaren kreeg de hardwerkende, leergierige en blijkbaar zeer intelligente jongen steeds verantwoordelijker taken te verrichten. Tenslotte werd hij hoofd tuinier van Chatsworth. Niet lang daarna vertrouwde de hertog hem het totale beheer van het gehele landgoed toe, wat onder veel meer de tuinaanleg en het ontwerpen van de opstallen inhield. Ook vijvers met watervallen en fonteinën werden door Paxton ontworpen, evenals de benodigde plantenkassen, origineel van vormgeving en constructie.



Kolom-ligger verbinding

In 1840 werd de laatste en tevens grootste kas - 84m lang, 38m breed en 20m hoog - voltooid. De kas kreeg een skelet van gietijzer. Het halfcilindervormige dak steunde op gelamineerd houten boogspanten. Voor het maken van de schenkels (segmenten) ontwierp Paxton zelf de machines. Het dak werd een geheel glazen vouwdak. Deze dakvorm zorgt ervoor, dat onder alle weersomstandigheden (wind!) het regenwater zo snel mogelijk omlaag gevoerd wordt. Aan de binnenzijde kwam onder elke regenwaterafvoer (de laagste vouwen in het dak) een condenswatergoot. Het water uit beide gootstel-

sels werd via horizontale goten langs de bovenzijden van de gevels verder omlaageleid door pijpen, in de holle kolommen van het skelet aangebracht. De combinatie van regen- en condenswatergoot wordt nog steeds 'Paxtongoot' genoemd. Voor het in het Hyde Park te Londen geplande gebouw voor de eerste internationale wereldtentoonstelling van industrie- en nijverheidsproducten (1851) werd een prijsvraag uitgeschreven. Onder de vele inzendingen kon er niet één volledig aan de gestelde eisen voldoen. Acht maanden vóór de openingsdatum van de tentoonstelling maakte Paxton een ontwerp, in tien dagen(!) tijd, wat wél aan alle eisen tegemoet kwam. Men vond het maar een raar geval: alle gevels geheel en het dak grotendeels van glas! Dat was toch geen architectuur! Aan de bewering van Paxton, dat dit reusachtige bouwsel in minder dan acht maanden gebouwd kon worden, werd sterk getwijfeld. Men had echter geen keus en gaf, met enige tegenzin, toestemming tot de bouw. De werkzaamheden van alle betrokkenen - ijzergieterijen, houtzagerijen, de glasfabriek Chance, transportbedrijven en de honderden arbeidskrachten op het werk zelf - werden door de aannemers Fox en Henderson voortreffelijk georganiseerd en gecoördineerd. Het gebouw kon daardoor ver binnen de beschikbare tijd worden gerealiseerd. Op de reeds lang tevoren vastgestelde datum - 1 mei 1851 - opende koningin Victoria de geheel ingerichte tentoonstelling. Behalve de perfecte organisatie heeft zonder twijfel de ver doorgevoerde standaardisatie van de vele bouwdeelen, eenvoudig met schroefbouten te monteren een belangrijke bijdrage gevormd tot het verkorten van de bouw-

tijd. Het gehele grondplan was zowel in de lengte als in de breedte op een modul 24' (=7,315m) ontworpen. De lengte was 534m - meer dan tweemaal de lengte van de St. Pieterskerk te Rome, totdien het grootste gebouw ter wereld - en de breedte 125m. In het midden was het gebouw over een 'lengte' van 66m 139m breed. De plattegrond had daardoor iets 'kerkachtigs': een langsschip en een midden-dwarsschip. Het langsschip had een middenbeuk van 22m breedte en tweemaal zeven zijbeuken, elk 7,315m breed. Het dwarsschip had eveneens een middenbeuk van 22m breedte en tweemaal drie zijbeuken, elk 7,315m breed. De middenbeuk van het langsschip - 18m hoog - had

een horizontaal glasdak. Op de middenbeuk van het dwarsschip kwam een halfcilindervormig glazen vouwdak, waardoor de hoogte in het midden 29m werd. De constructie en de vormgeving van het 'Crystal Palace' waren vrijwel gelijk aan die van de grote kas van Chatsworth. Anders gezegd: men kan deze kas als een voorstudie voor het 'Crystal Palace' beschouwen!

Op het midden van de kruising van de twee middenbeuken kwam een vijver met een waterval en fonteinën (Chatsworth!). Het gehele gebouw was zodanig gesitueerd, dat enige fraaie bestaande bomen van het Hyde Park in de midden-dwarssbeuk - tevens entree-hal - gehandhaafd konden worden door er eenvoudig om- en overheen te bouwen.

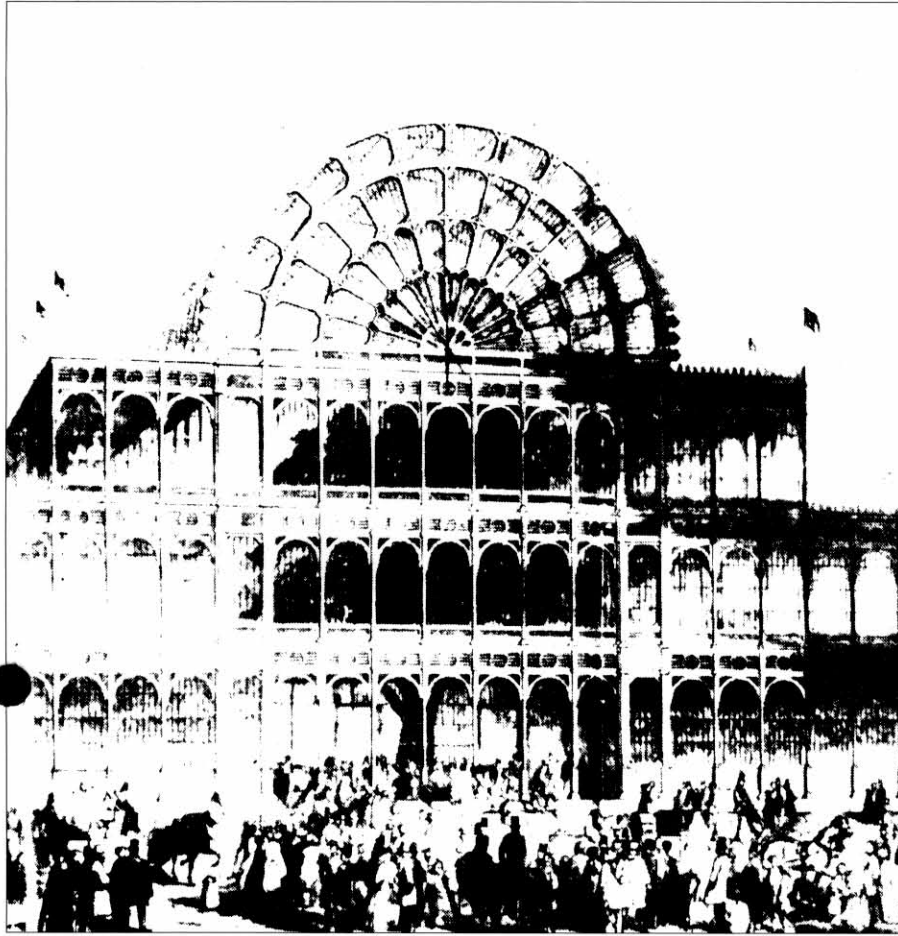
De begane grond en de verdiepingvloeren tezamen hadden een oppervlak van 100.000 m<sup>2</sup>, even groot als dat van 13 voetbalvelden. Al was het aantal bouwdeelen groot, het aantal soorten daarvan was door de standaardisatie betrekkelijk gering.

Van gietijzer waren nodig: 2300 verdiepinghoge kolommen, 6m lang, 4400 vakwerkliggers, 7,2m lang en 1m hoog, 72 vakwerkliggers, 21,85m lang en 1,3m hoog, 17000 koppelhaken, bouten en moeren, 2028 raamkozijnen, elk 6m hoog en 2,44m breed, 4720 haakbouten (fundering) en moeren, x km vloermoerbinten, daken daklichtgordingen, balustrades.

Van hout: 33250 m vloerconstructie (verdiepingen), 20 halfcirkelvormige gelamineerde boogspanten van 22m diameter, 500 vlaggestokken (met vlaggen van alle naties!); glas: 300.000 ruiten, elk 49" 12" (1,245 x 0,305m) groot; steen en steenachtig materiaal: fundering en begane grond vloer.

Het gebouw werd in 1852 gesloopt en de bouwdeelen alle opgeslagen. In 1854 begon de bouw van 'Crystal Palace 2' te Sydenham (Londen). Men gebruikte daarvoor alle bewaarde bouwdeelen van 'Crystal Palace 1'. 'Crystal Palace 2' werd echter aanzienlijk groter dan zijn voorganger. De benodigde extra bouwdeelen kregen dezelfde vorm als die van 'Crystal Palace 1'. Het gebouw werd ingericht en gebruikt voor tentoonstellingen, concerten, theatervoorstellingen, congressen etc. In 1936 werd 'Crystal Palace 2' grotendeels door brand verwoest; het restant werd gesloopt.

Het succes wat Paxton met zijn 'Kristal Paleizen' ten deel viel, was overweldigend, en wel wereldwijd: de gemeentebesturen van o.a. Parijs, Berlijn, Tokio en New York droegen hem op om ook voor



De gevel van het transept

hen een 'Crystal Palace' te bouwen. Andere steden lieten een plaatselijke architect een soortgelijk gebouw ontwerpen. Amsterdam bijvoorbeeld kreeg in 1863 op het Frederiksplein het 'Paleis voor Volkslijf' (architect Oudshoorn). Het is merkwaardig, dat ook dit glazen gebouw in 1926 'in vlammen opging'! Hoe dan ook: het glas werd na 1851 niet alleen als invulling maar ook als een volwaardig materiaal voor gevels en dakbedekking van gebouwen gebruikt. Het vele werk wat Paxton te doen kreeg, noopte hem zijn werk voor de hertog van Devonshire te beëindigen. Hij vestigde zich als architect en stedenbouwkundige te Londen. Als zodanig bouwde hij landhuizen in Engeland en Frankrijk in traditionele stijl (!) en voor Londen gehele nieuwe stadswijken. Van zijn hand waren ook saneringsplannen voor de Theems-oeverbebouwing en een 20km lange ringweg om Londen heen ter ontlasting van het stadsverkeer, wat toen ook al vaak 'in de knoop zat'. De weg zou geheel met een glasdak worden overdekt. Bij de weg was op een ander niveau een spoorbaan inbegrepen. De aangrenzende bebouwing (winkels, restaurants en kantoren) werden daarbij ook door Paxton ontworpen.

Waarschijnlijk werd vanwege de te hoge kosten dit ringwegplan niet uitgevoerd. Alsof al dit werk nog niet genoeg was,

werd Joseph Paxton ook nog directeur van een spoorwegmaatschappij en hoofdredacteur van een groot Londens dagblad. Inmiddels vanwege zijn grote verdiensten in de adelstand verheven, werd Sir Joseph Paxton tevens parlamentslid.

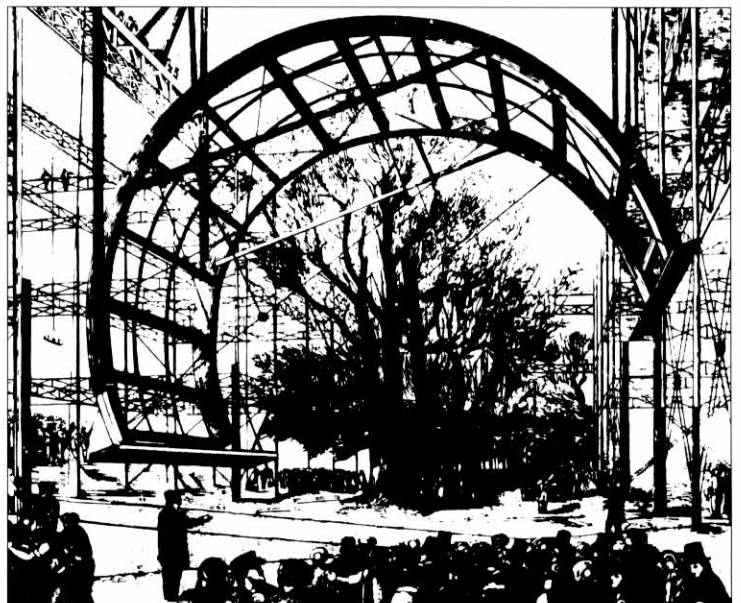
De geschiedenis van de twee C.P.'s heeft Frank Hornby ongetwijfeld voor ogen gestaan, toen hij zijn 'Mechanics Made Easy' bouwsysteem ontwierp. Met dit systeem was het door stevige, maar niet noodzakelijk permanente schroef-en-

moer-verbindingen mogelijk de standaard-onderdelen meermalen en ook op verschillende manieren aan elkaar te bevestigen. De handleidingen, in de bouwdozen aanwezig, gaven met veel model-voorbeelden de diverse mogelijkheden aan.

In de handleidingen uit 1903 werd een zeer geslaagd model van de Firth of Forth brug - 6m lang - opgenomen, wat een groot bezwaar had: door het grote aantal benodigde onderdelen was het niet met de toenmalige bouwdozen A, B of C te maken. In 1904 werd daarom de reeks dozen uitgebreid met D en E. In doos E waren alle onderdelen voor de brug aanwezig. Doos D werd kennelijk toegevoegd, omdat de afstand tussen C en E, wat het aantal onderdelen betreft, te groot werd. Voor de bovengenoemde brug waren maar zeven soorten onderdelen nodig, maar wel in grote aantallen. Alweer een overeenkomst met de C.P.'s, maar ook een bewijs, dat een beperkt aantal soorten onderdelen niet altijd tot een hinderlijk gebrek aan vormgevingsmogelijkheden hoeft te leiden.

Is het ook mogelijk om van Meccano een model van bv 'Crystal Palace 1' te maken? Schrijver dezes maakte daartoe enige proefmodellen op verschillende schaal. Daaruit bleek, dat pas bij een modelschaal niet kleiner dan 1 : 98 (de modulmaat van het origineel van 24' wordt dan in het model 3") een redelijke gelijkenis van het model met het origineel mogelijk werd. Assen of schroefstangen konden de kolommen voorstellen, stroken en/of hoekbalken de liggers. De verdiepinghoogte werd 2,5" en de lengte van het model 5,45m. Helaas was het aantal benodigde onderdelen, net als bij het origineel gigantisch groot.

Antwoord op de vraag is dus: theoretisch ja, maar praktisch....



De montage van de houten boogspanten

## Kettinglengte berekenen

Frans Roost  
Rockanje

Het nu volgende artikel komt uit MM van October 1974 (pag. 94) en is geschreven door Brian Williams.

Over het algemeen worden snaarwielen of kettingtandwielen (k.t.wielen) in een model ingebouwd en pas daarna wordt er gekeken of er een passend stuk snaar is of er wordt een stuk ketting omheen gelegd om te zien of het te lang of te kort is. Maar het kan ook makkelijk zijn om van te voren te kunnen berekenen hoe lang de snaar of ketting moet zijn, voordat alles wordt ingebouwd.

Een eenvoudige formule biedt hier uitkomst n.l.:  $L=2C+(D+dx1,57)$  waarbij: L is de lengte van de snaar of de ketting in inches. C is de centerafstand tussen de twee assen in inches. D en d is de diameter in inches van de snaarwielen en/of k.t.wielen.

Een voorbeeld; een 1" snaarwiel drijft een 3" snaarwiel aan en de asafstand is 3".

$L=2 \times 3 + (1 + 3 \times 1,57)$  dus L is 12,28 inch en een (rubber)snaar van 12 inch of 30,5 cm is hier voldoende. Deze zelfde formule geldt ook voor kettingen, bv voor een 3/4" en een 2" k.t.wiel op 2,5" centerafstand is een ketting nodig van 9,3 inch. Er gaan 6 schalmen in een inch en dus is een ketting van 60 schalmen nodig. Hoewel goed te gebruiken is de boven genoemde berekening een benadering. Er is nl. geen rekening gehouden met de contacthoek (zie fig. 2). Op het grote tandwiel is de

ketting over meer dan de halve cirkel in aangrijping met de tanden en bij de kleine over minder. Voor (rubber) snaren zal dit wat de berekening en de praktijk betreft niets uitmaken omdat die elastisch zijn, tenzij de diameter van een der snaarwielen heel erg klein is en er slip optreedt. In dat geval zijn er ook oplossingen, maar daarover later. Bij k.t.wielen komt er nog een ander probleem om de hoek kijken en dat is het aantal tanden dat in aangrijping is met het k.t.wiel. Bijv. bij een overbrengring van een 14 tands en een 73 tands k.t.wiel en een centerafstand van 2,5" zullen er slechts 4 tanden van het kleine k.t.wiel in aangrijping zijn met de ketting. De kracht wordt dus maar over 4 tanden verdeeld en zal slip in de hand werken maar in ieder geval voor vergrote slijtage zorgen. Een manier om dit te verhelpen is de centerafstand vergroten. En dit is te berekenen met de formule; asafstand =  $2xV(D+d)xd$ . Met de gevonden asafstand kan nu weer de kettinglengte met behulp van de eerst genoemde formule worden gevonden. En nu zijn meer tanden in aangrijping, waardoor de kracht over meerdere tanden wordt verdeeld en iedere afzonderlijke tand dus minder te verwerken krijgt. Omdat het niet altijd mogelijk is de asafstand te vergroten kan ook een kettingspanner toegepast worden zoals in fig. 4, waardoor de kracht beter verdeeld wordt.

FIG. 1

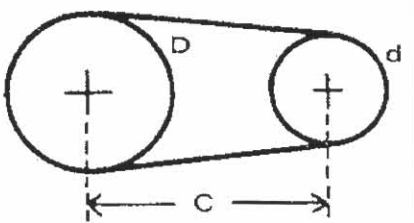


FIG. 2

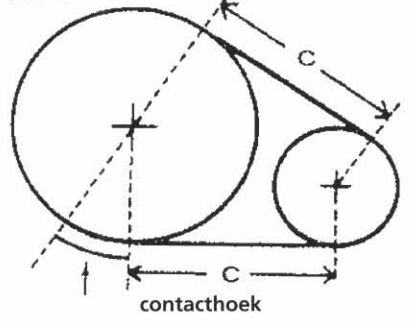


FIG. 3

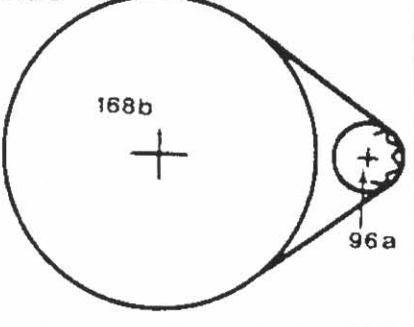
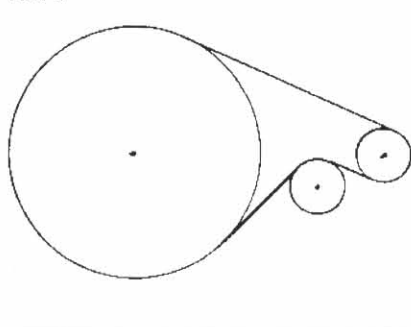


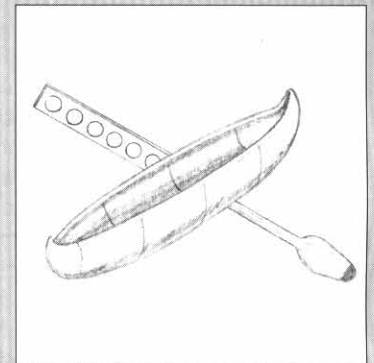
FIG. 4



## Me kano

Dit staat in een editie van 'Cogas In Druk'. Het Bedrijfsperiodiek van de Centrale Overijsselse Nuts-bedrijven N.V. Aanleiding was het vijfentwintigjarig dienstverband van Gerrit Evers. Een collega sprak de jubilaris toe in termen van varen, vissen, bruggetjes kreekjes en zijn geliefde hobby. Hij leidde hiermee de overhandiging in van een cadeau: een transparant doosje met daarin een miniatuurkano. De envelop met inhoud zou de jubilaris in staat stellen zo'n rank bootje aan te schaffen. Het moet een hele teleurstelling geweest zijn voor Gerrit. Watersport interesseert hem niet en kanoën zegt hem ook niets. Collega's die bij zijn echtgenote hadden geïnformeerd naar zijn hobby en eventuele wensen hadden verstaan: 'Gerrit heeft het altijd over me kano.'

Bert Loerakker



## Gehoord

Tijd is geen tijd als het verleden tijd is..

## Bouwuitdaging

### Lust tot onvrijheid

In principe geniet elk mens volkomen vrijheid van construeren. Dit heeft geleid tot zeer uiteenlopende resultaten. Het gebruik van constructie-elementen, vergroot de toegankelijkheid maar leidt tevens tot constructieve beperkingen. Dus meer resultaten maar dicht bij elkaar. Een en ander stimuleert de ontwikkeling van het wij-gevoel.

De bouwuitdaging bevatte een cumulatieve beperking: constructie-elementen, gelimiteerd naar omvang en samenstelling. Geen ongelijke start. Terug naar doos zes, betekende voor veel ouderen: terug in de tijd. Afgezien van de verschillen in ervaring, gelijke kansen voor jong en oud. Factoren van invloed zijn dan nog: inzet en de mate waarin de persoonlijke aanleg aansluit bij de mogelijkheden die er zijn in doos zes. Maar armoe maakt vindingrijk en de verbluffende resultaten van de bouwuitdaging zijn er het bewijs van dat kwaliteit en goede smaak alom in het Meccano Gilde Nederland vertegenwoordigd zijn. Bij een bouwuitdaging blijven waarde-oordelen achterwege. Niettemin

willen we één model vermelden. Dat van Bert Vrugt. Bert had een hijskraan gebouwd. Dat lag voor de hand, maar er was ook een beschrijving bij; compleet met onderdelenlijst. De beschrijving willen wij u niet onthouden maar de onderdelenlijst is niet in het blad opgenomen. Alle doos-zes modellen, inclusief dit, treft u aan in de collage.

*Bert Loerakker*

### Bouwuitdaging met onderdelen uit doos -6- van 1992

Bewuste keuze: Kraanmodel.

Type: Vaste spilkraan (rijdbare kraan niet mogelijk - loopwielen in doos -6- niet aanwezig).

Bediening: Handbediening voor hijsen en zwenken.

Snelheden: Zijn bepaald door de worm en het beperkt aantal rondsels en tandwielen.

Constructie: De giek is samengesteld uit 2x2 strippen nr.1 en een aantal dwarsverstijvingen. Hoekbalken zijn voor dit model te zwaar. Zwenkplatform, kraanhuis en gestel, geconstrueerd met beschikbare onderdelen waardoor de grootte van de

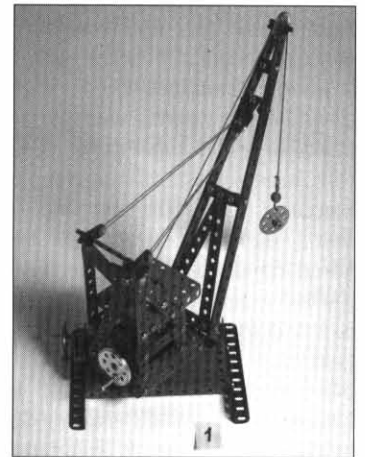
totaal te maken constructie wordt bepaald.

Fundatieplaat met steunbalken zorgen voor voldoende stabiliteit.

Storende elementen:

De lange assen voor de aandrijving van de zwenkbeweging, welke gelukkig niet direct opdringend zichtbaar zijn. De kraanhaak is nr.57

*Bert Vrugt*



Vaste spilkraan uit doos 6

## 15 jaar Meccano Gilde Nederland

**Het zat mij op deze feestdag niet mee. 'Arnhem, volg A' luidde het bij Oudenrijn. Ik was die wegwerkzaamheden glad vergeten. Aarzelend deed ik wat de borden aangaven. Maar er dreigde zo een enorme omweg en dus maakte ik bij Nieuwegein rechtsomkeert. Wat is echter wijsheid, want bij Maarn begon de ellende. Eén baan in de richting: file. Lamstralen die toch gewoon iedereen voorbijscheuren: ergernis. Een uur verspeeld: parkeerterrein vol. Vervolgens bij de burens geprobeerd: verboden... Maar het zou toch nog gezellig worden.**

### Dies natalis

Schrijven over een derde lustrum is niet zo eenvoudig als het lijkt want wat is vijftien nu eigenlijk? In een relatie viereen we 12-en-een-half en daarna 25 jaar, een achtste en een kwart eeuw. Bij een bedrijfsjubileum idem dito. Wellicht is dit dus allemaal wat studentikoos. Hoewel? Dié gasten viereen ieder jaar wel ergens de stichtingsdatum van, vermoedelijk gesponsord door mijnheer Heineken en zeker óók andersom.

### De zee van Scheveningen

Alles was weer als vanouds en de meesten hadden hun beste beentje voorgezet. De schattingen liepen uiteen, maar 200 per-

sonen waren wel komen opdagen. Hieronder zowat alle stamgasten; veel dames ook en elk tafeltje bezet. Maar niet iedere stoel, dat zit zó. Als om elf uur de voorzitter de ronde doet met het verzoek om te verzamelen in het restaurant gaan de meesten nog gauw even in de rij staan voor koffie, waarna een plaatsje wordt gezocht. Hier en daar staan stoelen met wat ongeregeld er op. 'Is deze vrij...? Nee bezet'. Zo kon het dus gebeuren dat er mensen op jaren de hele tijd hebben gestaan terwijl de desbetreffende zitplaatsen gewoon vrij bleven. Precies als vroeger op het strand van Sjeveningen waar je regelmatig kon horen dat 'dass mein Koil ist' als je je argeloos in een onduidelijke uitholling neervlijde. Schon gut, zand erover want het kon allemaal de pret niet drukken.

### Het officiële gedeelte

*Gerard Anink* hield een gezellige feestrede en deed een paar voorstellen, waarvan de strekking echter in het bijvalsgejoel verloren ging. 'Maar dat geeft niet, dit is toch geen ledenvergadering', constateerde hij olijk tussen twee golven van enthousiasme door, om te besluiten met de mededeling dat meegebrachte modellen vereeuwigd konden worden bij 'de fotografen uit de familiekring' ter opname in een komend nummer van Meccano Nieuws.

*Gert Faken  
Haarlem*

Alles goed en wel Gerard, hier groeien toch langzamerhand Byzantijnse toestanden. Is dat wel reglementair, al die functies gecumuleerd in jouw gezin?

Handopsteken was in ieder geval wél volgens de regels, en daarbij bleek dat er toch wel 10 leden van het eerste uur aanwezig waren. Frans van Boxel deed vervolgens iedereen vermeld staan met zijn geschenk aan het Gilde. Een ingelijste kaart van Nederland en omstreken waarop met kleurige spelden en vlaggetjes de woonplaatsen van alle leden plus de plaatsen van samenkomst zijn aangegeven. Van haar kant had ook het bestuur voor surprises gezorgd: uitgedeeld werden fraaie MGN pins, naar een ontwerp van Hans van Olst, hierop gebaseerde stickers en Meccano sleutelhangers, welke laatste beschikbaar waren gesteld door ons medelid heer van der Kwaak (in het dagelijks leven directeur van Pyro en Meccano importeur).

### De toekomst

Tot besluit een compliment mijnerzijds aan allen, die in heden en verleden door enorme inzet hebben bijgedragen aan het groeien en bloeien van het Gilde! Houen zo en op naar het vierde lustrum.

## De Stille Macht

Kees Trommel  
Maassluis

In mijn jaarverslag over 1996 wijd ik enige aandacht aan het begrip tijd binnen, met name, het bestuursgebeuren. In het verlengde daarvan wil ik hier ook eens de schijnwerper richten op een groep mensen waar eigenlijk zelden of nooit aandacht aan wordt besteed maar die volgens mij een heel belangrijke rol speelt in het hele Meccano-circus. Ik bedoel natuurlijk onze partners/echtgenoten (m/v). Zij dus die meegaan naar bijeenkomsten en daar geduldig manlief's trotse gepruts met argusogen bewaken, of die thuis in alle eenzaamheid zitten te wachten met koffie of borrel tot 'ie weer op komt dagen na een bijeenkomst of bezoek aan een Meccanovriendje. Die echtgenotes ook die avond aan avond, zonder te morren, alleen op de bank voor de tv zitten als manlief ergens op zolder verwickeld is in een onduidelijk spel met (veel huishoudgeld kostende) onderdelen of als hij weer bezig is met werkzaamheden voor het bestuur (zegt'ie). Die hem op tijd z'n natje en droogje brengen als hij in het vuur van zijn geknutsel zijn eigen gezondheid

ondergeschikt dreigt te maken aan zijn 'levenswerk'. Die glimlachend zijn versprooide antwoorden aanhoren als hij over een probleem loopt na te denken of, erger nog, in stilte lijden onder zijn nukkig gedrag als het weer eens tegen zit. Kijk, die ondersteuning op de achtergrond, mag best wel eens een keertje de aandacht krijgen die ze verdient. Want hoe zou het zijn als die ondersteunende eenheid eens zou gaan tegenwerken? Daar moet je niet aan denken toch? Voor mijzelf weet ik in ieder geval wel dat zonder



Ria en Kees Trommel

de support van mijn liefhebbende eega, ik (en naar ik aanneem velen onder u) niet zo makkelijk zo veel tijd, moeite en geld in onze gezamenlijk hobby zouden kunnen/mogen steken. Bovendien is mij van enkele echtgenotes bekend dat ze een niet onbelangrijke bijdrage leveren aan het reilen en zeilen van het MGN-bestuur. Dus.....inderdaad voor deze en àl die andere echtgenotes/partners ..... applaus. Voor het geval u (net als ik) te maken dreigt te krijgen met een partner/echtgenote (m/v) die zich zijn/haar macht ineens bewust is geworden, heb ik de volgende, gratis tips: zeg het met bloemen, of een lekker 'luggie', of neem haar eens mee uit naar dat gezellige restaurantje. Dat werkt! (bij mij wel tenminste).

NB ledere overeenkomst met bestaan, situaties of personen moet als niet bedoeld, geschreven, verzonden, uitgebeeld of anderszins worden opgevat en ik aanvaard geen verantwoording voor het eventuele falen van de gratis verstrekte tips.

## Werk van leden

Bert Loerakker,  
Zoetermeer

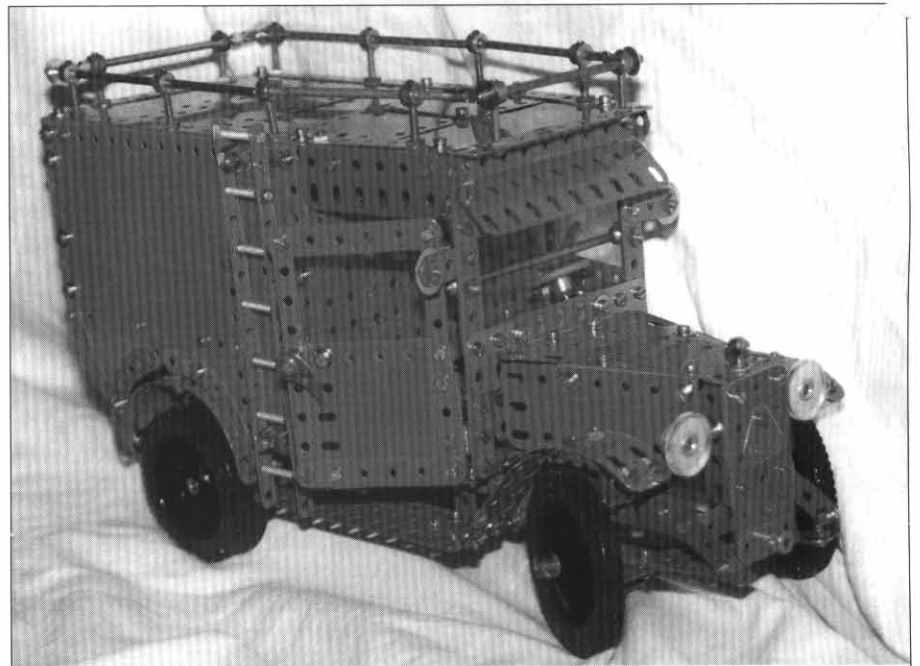
### Bestelwagen

Enige tijd geleden ontving de redactie een brief van de heer Pilon senior. Het Meccano Gilde Nederland was twee heren Pilon rijk. De heer Ton Pilon en zoon Bert. Ter gelegenheid van een jubileum in het warenhuis waar Bert werkzaam is, werd een boek uitgegeven met daarin opgenomen een oude foto van een auto. Vader Pilon was zo gefascineerd door die auto, dat hij besloot hem na te bouwen. De eerste stap daarbij was het maken van een zeer gedetailleerde werktekening. De heer Pilon is er vervolgens in geslaagd de auto aan de hand van die tekening te bouwen. Een prestatie van formaat. 'Het rood/groene model is iets te klein voor een Meccano-motor maar het kan ook groter gebouwd worden' aldus de bouwer. Er is ook een glasheldere bouwbeschrijving van vijf pagina's en een onderdelenlijst bijgevoegd. Bert heeft een fotoreportage van het model gemaakt. De complete bouwbeschrijving inclusief onderdelenlijst en werktekening liggen, tot een jaar na publicatie, ter inzage op de leestafel van het Documentatiecentrum. Afdrukken daarvan zijn verkrijgbaar tegen kopieerkosten.

De heer Pilon senior heeft grote bekendheid gekregen door zijn vertaalwerk voor het Meccano Gilde Nederland. Volledigheidshalve geven wij de indrukwekkende lijst van vertalingen en andere geschriften van zijn hand:

Maaidorser 10.13; Caissonkraan Spanner; Nieuw autochassis SM 1; Autochassis SM

1a; Reuze caissonkraan SM 4; Dubbeldeksbus 10.5; Ophaalbrug 10.8; Platenbuiger M. Edkins; Kientz oscillerende stoommachine; 2B-loc met tender 10.12; Kermislocomobiel 10.15; Omrekentabel van mm naar gaten; Lijst van modellen ds 10 en SM; Laadschop 10.20; Mechanismen.



Bestelwagen van de heer T. Pilon

## Advertenties

### Aangeboden

'Partij Märklin'. De onderdelen zijn nieuw of in zeer goede staat. Engelse uitrusting no. 10 in originele 4-ladenkist, YBS (yellow, blue, silver) ± 1975. M. Smeets. tel.: 0181 414985.

Doos Merkur nr. 330 (Tecc), 445 onderdelen f 40,-. (Geen verzending) J. Kroon, tel.: 050 5719220.

Wil degene die mij vroeg om spoelbeugels van Elmec contact met mij opnemen? Ik heb er nu namelijk wel enkele over.

Ik ben op zoek naar opknapschoorsteentjes om op die manier te proberen een complete set van 26 te maken. Afgebroken lipjes, roest etc. zijn geen bezwaar. Piet Ploegmakers, tel.: 0547 362451.

Grote partij Meccano in de kleuren: rood, groen, geel en blank. Tevens enkele Märklin-onderdelen, waaronder wielen en flensplaten. Het liefst alles in één koop. Prijs n.o.t.k. Te bevragen G. van Beek, Hoofdstraat 117, 3781 AD Voorthuizen, tel.: 0342 474507.

Voor al uw onderdelen kunt u bij Exacto terecht. Standaard en niet standaard onderdelen. De enige die ook in **rood en groen** levert. Prijslijst f 2,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H. Schurink te Bathmen. **Blue/gold** tegen meerprijs leverbaar. Informeer apart. De beroemde **Meccano-stropdassen** zijn nog te koop: voor f 35,- per stuk franco thuis. Bestel nu het nog kan en als u zich als gelijke ondergelijken wilt onderscheiden!

Opnieuw onder de aandacht door J.H. Schurink, Bathmen.

Zeer belangwekkend voor u allen is dat bij een redelijk aantal bestellingen geleverd kan worden een semi-nieuw onderdeel: 167e grote (perfect) vlakke getande schijf met diameter 10,5 inch voorzien van 210 (gefreesde) tanden waarop passen de 10 tands rondsels 145b of de 20 tands rondsels 168h! Het rollager hiervan is beschreven en te zien in Constructor Quarterly 34 van december 1996. De rollers worden ieder samengesteld uit 7 grote Exacto ringen 38d. Hierdoor wordt bereikt dat er geen slip optreedt als gevolg van verschil in binnen- en buiten diameter van de

cirkel die de rollers moeten afleggen. Voor het goed centreren wordt aan elk van de platen een vlakke ring 145d bevestigd, die een achtste ring 38d per roller kan geleiden. De proefmodellen kunt u in Ede zien bij de jaarvergadering. Overwogen wordt het definitieve model te voorzien van een 4 inch middengat, wat vele constructieve mogelijkheden zou bieden. Voorts staat vast, dat de rode lak na enige uren draaibelasting onder 10 kg gewicht absoluut daarvan niet de sporen liet zien. Een bewijs van de perfecte kwaliteit van de huidige gebruikte laksoort. De prijs per stuk f 131,65 inclusief alle kosten.

Leo Steenvoorden biedt zijn handelsvoorraad aan f 20.000,-  
Inlichtingen Gerard Anink.

### Gevraagd

Informatie over hijskraan no. 2404 uit de Meccano Collection. G.J. Evers Sr. Beltweg 3. 7664 VG Manderveen. Tel.: 0546 681547

## Agenda

### Regiobijeenkomsten

#### 3 januari: Benthuzen

Bijeenkomst in dorps huis 'De Tas' aan De Dam te Benthuzen tel.: 079 3313625  
aanvang 10.00 uur.

Bus 165 richting Alphen a.d. Rijn.  
Inlichtingen: L.M. Steenvoorden tel.: 0342 476629.

#### 14 februari: Terschuur

Bijeenkomst in het Oude Ambachten en Speelgoedmuseum, Rijksweg 87, Terschuur. Tel.: 0342 462060. Open vanaf 10.00 uur.

Route: A1 Amersfoort richting Apeldoorn; afslag 15 (Ede Barneveld). Inlichtingen G.B. Anink tel.: 023 5284877.

Omdat de Avondwake te Wageningen in andere handen is overgegaan, hebben we moeten uitzien naar een andere ruimte in centraal Nederland.

#### 28 februari: Leek

Jaarlijkse Meccano bijeenkomst in hotel 'Leek', Euroweg 1, Leek. Zaal open vanaf 13.00 uur. Inlichtingen Ton Dagelet, tel.: 050 3181347.

#### 28 maart: Ede jaarvergadering

Het bestuur van het Meccano Gilde Nederland nodigt alle leden uit voor de Algemene Ledenvergadering in het zalencentrum 'NIMAC', Galvanistraat 13 te Ede. Aanvang 10.00 uur. De vergadering

zelf begint om 11.00 uur. Vóór en na de vergadering kunt u modellen bekijken.

### Verder staan in 1998 de volgende bijeenkomsten op het programma:

17 januari - Oxton  
18 april - Heemstede  
9 mei - Kerk-Avezaath  
16 mei - Oxton  
13 juni - Maastricht  
2 t/m 5 juli - Skegness  
5 september - Henley  
12 september - Mechelen  
19 september - Oxton  
7 november - Hengelo  
21 november - Kerk-Avezaath

### Gebeurtenissen 1997/1998

6 nov 1997 t/m 21 feb 1998

Meccano Exhibition in The London Toy & Model Museum, 21-23 Craven Hill, W2 3EB, London, England (+44 171 7068000)

#### 13 april: Raalte

Op tweede Paasdag wordt het twaalfde Internationale Stoomfestival gehouden waaraan door MGN-leden kan worden deelgenomen. Plaats: Manege 'De Hoogeweg', Hogeweg 8, Raalte.

Openingstijd van 10.00 uur tot 17.00 uur. Deelnemers krijgen een vergoeding en een gratis lunch. Opgave voor deelname en inlichtingen: R.Mikkers, tel.: 074 2774327.

#### 19 en 20 september Modelbouwshow in 'De Meente' te Steenwijk.

#### 14 en 15 november Verzamelaars Jaarbeurs in de Jaarbeurs in Utrecht.

### Jaaroverzicht modelbeschrijvingen 1997:

**Block-setting Crane** van André Everaert 15.1; **Containerstapelkraan** van Cor Luske 15.3; **Demag Superlifter CC 12000** door Peter Jonges 15.4; **Harmonograaf** door Hans van den Berg 15.3; **Klok** door Hans Klarenbeek 15.2; **Landbouwtrekker** van K. Prins 15.1; **Meccano stroken en hun lengten** door J. Couwenberg 15.1; **Level Luffing** door Dick Bus 15.2; **Meccanograaf** van Jos van der Avoort 15.3; **Slenteraar** door Marc Hageman 15.4; **Super Race-Auto** van Hans-Peter Kuhlo 15.2; **Spoor 0** door Frans de Wolff 15.2; **Stempel voor auto-kraan** door Leo Hagg 15.3; **Stormvloedkering** door A.G.W. Nijs 15.2; **Tongenorgel** van Piet Leemans 15.3; **Torenkraan** van Geert Vanhove 15.1; **Versnellingsbak** door Hans van den Berg 15.1.



## Buitenlandse bladen

### The Transval Meccano Guild Newsletter

Nummer 22 (juli 1997).

Versnellingsbak met twee pedalen, een ontwerp van J.F. Sharp; het artikel is een overdruk uit Meccano Magazine, januari 1961. De kwaliteit van de foto's is helaas niet best. Redacteur Peter Matthews bespreekt de nieuwe 'Action Control Set 9526'. Peter Matthews heeft ook een methode bedacht voor het gemakkelijk schoonmaken van roestige boutjes en moertjes met behulp van een rolmachientje en een aangepaste glazen pot.

### Meccano & Erector Club (Southern California) Newsletter

Nummer XXI-3 (juli 1997).

In 1959 bracht de toenmalige A.C. Gilbert Company, fabrikanten van het aan Meccano sterk verwante Erector, een bouwdoos uit van een lanceerinstallatie voor raketten. De beschrijving door de redacteur Anton Calleia gaat vergezeld van duidelijke tekeningen. Dit moet ook van Meccano te maken zijn. Voorts een pagina-brede foto van een model van een Nederlandse tenderlocomotief, gebouwd door een voormalige Nederlander (zie ook elders in MN).

### Canadian MeccaNotes

Nummer 7 (september 1997)

Bouwbeschrijving van een oude Canadese locomotief, de 'Samson'; de foto's zijn niet erg duidelijk, maar er is wel een onderdelenlijst. Hubert Hogle ontwierp een overbrenging, waarbij een regelmatige rotatie wordt omgezet in een snellere draaiing over driekwart van een omwenteling en een zeer langzame over het resterende kwart. Voorts een vertaling van Bert Loerackers artikel 'Cycloïdische snelheidsregelaar' uit ons Meccano Nieuws 14.3, met een vialt aanvullende detailfoto's.

### Magazine du CAM (Frans)

Nummer 58 (1997-III).

Deze uitgave is vrijwel geheel gewijd aan de landelijke bijeenkomst te Saint-Gély-du-Fesc, met uitvoerig verslag en rijk voorzien van uitstekende foto's.

Nummer 59 (1997-III).

Van Pierre Monsallut is er een -voor mij- nogal moeilijk verhaal over een differentieel dat het koppel ongelijk verdeelt over de beide uitgaan-

de ashelften. Dit zou als centraal differentieel kunnen worden toegepast bij een auto met aandrijving op vier wielen, wanneer de achteras een groter koppel dient te ontvangen dan de vooras; van beide assen wordt het eigen differentieel aangedreven door het centrale differentieel. Zes kleine en zeer eenvoudige vliegtuigmodelletjes worden beschreven door Bernard Périer en van alle zes zijn er foto's zowel in zwart-wit als in fraaie kleuren. Een vrachtwagenchassis voor zeer zware lasten werd in 1962 ontworpen en gebouwd door de Engelsman Michael Knowles. Of en waar de beschrijving, vertaald door Claude Lerouge, oorspronkelijk werd gepubliceerd wordt helaas niet vermeld. De vrachtwagen heeft acht aangedreven dubbele wielen, verdeeld over twee bestuurbare voorassen en twee achterassen; voorts een eerste versnellingsbak direct achter de motor en een tweede bij de achterassen, met een totaal van zes versnellingen vooruit en twee achteruit. De remmen zijn pneumatisch, en dus grotendeels niet van Meccano. Aangezien er behalve de tekst slechts drie foto's zijn, zal het voor een gevorderde constructeur niet gemakkelijk zijn om dit model na te bouwen. Een bespreking van SkegEx'97 met zeven kleurenfoto's, waaronder op de omslag een grote afbeelding van de kermisattractie waarmee John Bridger de eerste prijs won.

### Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 34 (zonder datum; 1997-III?).

Met deze club uit Surrey is nu een uitwisseling van bladen tot stand gekomen. Dit is het eerste nummer dat we hebben ontvangen. Redacteur, tevens voorzitter/secretaris van de vereniging, is Nick Rodgers. Roger Hill beschrijft zijn Flexible Plate Processor waarmee geknakte en geplooidde buigzame platen kunnen worden hersteld. De IsoMec-tekeningen zijn mooi maar helaas niet optimaal afgedrukt. De Morris Minor Tourer uit omstreeks 1969 werd door Nick Rodgers als model gebouwd, met een lengte van 78 cm. De beschrijving is nogal oppervlakkig, maar er zijn vijf kloeke en ongetwijfeld uitstekende foto's, die evenwel slecht zijn gereproduceerd. Over het restaureren van oude onderdelen wordt een compilatie gegeven van een groot aantal e-mail brieven van correspondenten in België, Australië, de Verenigde Staten, Italië, enz. kennelijk in antwoord op een desbetreffende vraag die Nick Rodgers over het Internet had gesteld. In de zeven pagina's van

dit verhaal komen alle denkbare middelen voor het reinigen en verder opknappen van diverse onderdelen ter sprake. Het vormt overigens een goed voorbeeld van wat met Internet mogelijk is. Voorts een uitgebreide aankondiging van Mike Dennis over de replica's van Meccano-onderdelen en nieuwe ontwerpen die hij onder de naam Mecarep vervaardigt en verkoopt, inclusief prijslijst. Zie ook het artikel van Frans Roost op blz. 41 van MN 15.3

### Constructor Quarterly

Nummer 37 (september 1997).

In de eerste plaats een rijk met kleurenfoto's geïllustreerd artikel van Howard Sie over zijn gelede 'Big Roy' trekker waarmee hij veel waardering oogstte op de Skegness tentoonstelling in 1996; wat een model! Bill Charleson bouwde een ERF kiepauto naar een oorspronkelijk model van A. Aikmann waarmee deze een prijs won in de zomerwedstrijd van 1938 uitgeschreven door het Meccano Magazine; de beschrijving is uitvoerig en voorzien van goede foto's maar een onderdelenlijst ontbreekt. Een prachtig model van een Caterpillar vorkheftruck gebouwd en beschreven door Guy Kind uit Luxemburg. Stephen Miles bouwde een behendigheidsspel: een metalen speelveld van ongeveer 30x30 cm is bezet met verticale asjes en kan met behulp van twee motortjes in twee richtingen kantelen; de speler moet een knikker zo snel mogelijk diagonaal van een hoek naar de tegenoverliggende zien te bewegen langs alle obstructies. Bernard Périer slaagde erin drie Meccano ketels in één model te verwerken: een mooie trekker met tankoplegger (schaal ongeveer 1:40); de bouwbeschrijving is compleet en uitstekend geïllustreerd. 'Mijn militaire voertuigen' door John MacDonald, een overzicht van de indrukwekkende collectie vrachtwagens, tanks, etc. die hij in de loop der jaren heeft gebouwd. Een compacte versnellingsbak met zes vooruit en een achteruit, ontworpen door Tony Bolton en beschreven door Alan Partridge: drie bij drie bij elf gaten! Brian Ashton beschrijft zijn speelautomaat, waarbij na inworp van een munt een stalen kogeltje wordt opgehesen tot aan het begin van een reeks hellende en beweegbare gootjes; de speler moet nu trachten door manipulatie van de goten de bal naar beneden te loodsen, waarna de lade met snoepjes of zo opengaat.

Frits Willems

## A.J. PRINS

levert :  
verzendt :  
bel voor

de oudste Meccano Dealer

Kist 10

– TreinenShop  
– Alle dozen  
– Alle onderdelen  
– Ordergrootte kortingen

A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937