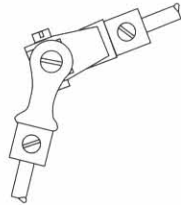


# MECCANO-NIEUWS

m  
gn

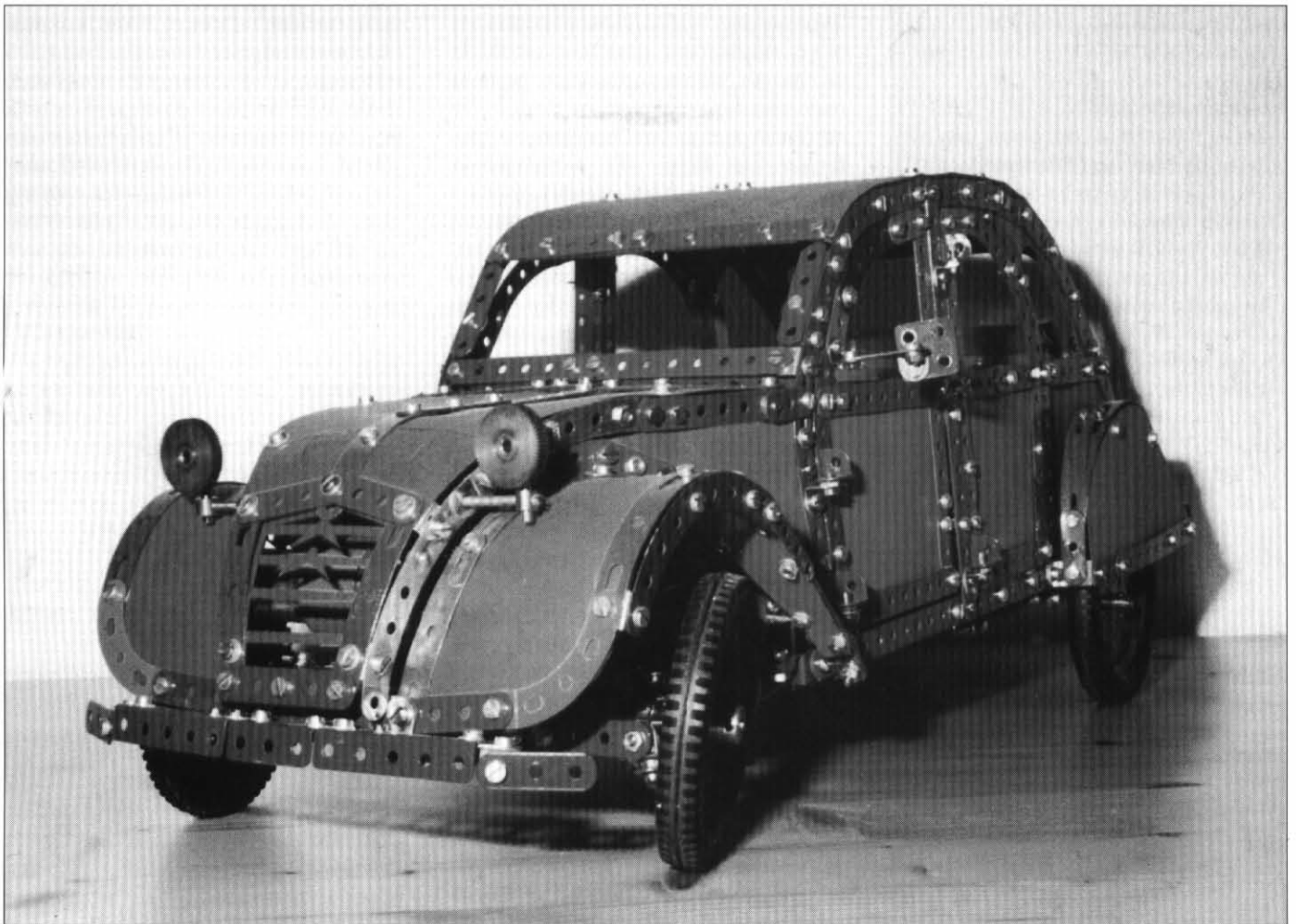
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 17 nummer 1  
Voorjaar 1999

**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



Citroën Deux Chevaux van Piet van Bommel

In dit nummer o.a.:  
Moffelen  
Regelaar voor elektromotoren  
Open Huis HTS Arnhem  
Meccano-expositie Dalfsen

## Meccano Gilde Nederland

Voorzitter:

G.B.M.M. Anink  
Vogelzangseweg 352  
2114 CK Vogelzang  
Tel.: 023 5841717

Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel./Fax: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: schurink.jh@wxs.nl

Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemansdreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: cjt@kabelfoon.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

Redacteuren:

N. I. M. Stevens  
G.W. Faken  
F. Roost  
J. Geertsma

Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 55,- 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

### Dat wilde ik even kwijt

Een computer is een handig hulpmiddel om de gedachten te ordenen en is daarmee van grote waarde bij de totstandkoming van Meccano Nieuws. Tot en met MN 16.3 zijn alle edities van ons verenigingsorgaan die onder onze verantwoordelijkheid tot stand gekomen zijn op diskette gezet met behulp van een IBM 486SX en het tekstverwerkingsprogramma WP5.1. Vervolgens werd de diskette op de drukkerij ingelezen op een Macintosh-computer. Afgezien van de diakritische tekens en de breuken verliep de communicatie goed. Op 28 augustus jl. hebben wij een nieuwe computer gekocht. Een snelle en betrouwbare machine met een Intel Pentium II processor en Windows '98. Geen WP meer maar Word '97 en geen 33kHz maar 100mHz. We zijn weer helemaal bij. 'Proficiat', zult u zeggen. Ook ik achtte deze informatie voor u irrelevant, tot we geconfronteerd werden met een merkwaardig probleem. Uit de drukproef die aan MN 16.4 voorafging bleek niets van een hoofdredactionele bewerking! Hoe kon een drukker de ongewijzigde tekst afdrukken als ik de wijzigingen correct opgeslagen had? Ik begon ernstig aan mezelf te twijfelen. We hebben vastgesteld dat bedoelde computer (en niet alleen die), wijzigingen in Worddocumenten uitsluitend kan lezen indien ze opgeslagen zijn als... Dat komt door een verschil in softwarebenadering. Mijn voorlopige conclusie is dat computers geniale idioten zijn die wel weten maar niet begrijpen, terwijl de mens achter die computer wel begrijpt maar niet weet. Dit neemt echter niet weg dat we met een aantal artikelen van voor af moesten beginnen. Daarna hebben we betreffende artikelen opgeslagen als... en de diskette opnieuw aangeboden. Echter, ondanks alle zorg die ook aan deze editie besteed is, kwamen er na verschijning toch enkele onvolkomenheden aan het licht. Die willen we even rechtzetten. Chinese Kompaswagen blz. 64 1<sup>e</sup> kolom 2<sup>e</sup> regel van onder: 's = 2a ->' doorhalen; 2<sup>e</sup> kolom 6<sup>e</sup> regel: 'n4 = n1 = a/d' doorhalen; punt 3 na zijn: 'a/d = 2 dan is' toevoegen. Het zal ons niet meer gebeuren.

### Vliegtuig

De heer *Van Oosterhout*, die samen met zijn echtgenote trouw de bijeenkomsten bezoekt, bouwde in het verleden replica's van Meccanovliegtuigen. Voor velen onbekend terrein. In deze editie een artikel van de bouwer zelf over de techniek daarvan. Een schitterende foto van zo'n vliegtuig staat op pag. 7 van de collage.

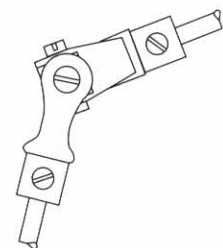
### Uitsnede

Foto's komen steeds vaker van de bouwer zelf. Dat is een goede ontwikkeling. Echter, voor optimaal resultaat is het goed te weten dat met een scanner uitsluitend rechte gebieden geselecteerd kunnen worden.

### Afscheid

Tot slot laat ik u weten dat dit de laatste editie van Meccano Nieuws is die onder onze verantwoordelijkheid tot stand gekomen is. Aanleiding om er mee te stoppen is: ander werk in een andere provincie. Binnen afzienbare tijd gaan we verhuizen. De werkzaamheden die daaruit voortvloeien zijn voor ons niet te verenigen met de verantwoordelijkheid voor Meccano Nieuws. Aan het einde van een periode waarin u de hoofdredactionele fantasie prikkelde past een woord van dank. Bijzondere dank ben ik verschuldigd aan mijn echtgenote Nel, voor de voortreffelijke wijze waarop zij invulling heeft gegeven aan de zware en omvangrijke taak van eindredactrice. Door haar formidabele inzet onderscheidt het blad zich in termen van kwaliteit en vormgeving. Verder dank ik allen die zich verdienstelijk gemaakt hebben voor het Gilde. De naam van Jan Schurink mag in dit verband zeker niet ontbreken. Zijn vakkundige inbreng bij de ideologische verwijdering ten gevolge van de vermeende polemiek was van vitaal belang voor het Gilde.

*Bert Loerakker*



## Meccano Nieuws 17.2

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio juni verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 mei 1999.

## Van het bestuur

### Van de penningmeester

In M.N. 16.1 schreef ik u al over het verschijnsel 'laatbetalers'. Ik zal dat nu niet weer doen, maar ik wil opnieuw benadrukken, dat de groep 'te-laat'-betalers voor ongerief zorgt voor de penningmeester.

De Jaarrekening over 1998 ontvangt u dit jaar - zoals het hoort - tijdig voor de jaarvergadering in Ede. Daarin heb ik aangegeven, dat de penningmeester f 395,- aan extra kosten heeft geïnd. Dat lijkt wel mooi maar de extra uitgaven gemoed met deze 'incassoprocedure' waren navent. Na het vorenstaande vertrouwen ik erop, dat u in volgende jaren werkelijk gehoor zult geven aan het 'verzoek' terstond na ontvangst van de acceptgiro te betalen. Een extra gift is daarbij altijd welkom.

Menigeen heeft aan het tweede - jaarlijkse - verzoek op de acceptgiro **CONTROLEER ALLE GEGEVENS** en geef wijzigingen door! voldaan. Er wijzigde weer een aantal giro- en/of bankrekeningnummers, alsmede een of twee telefoonnummers. Twee leden zien in het verzoek graag 's.v.p.' of 'alstublieft' opgenomen: uiteraard wordt dit geacht daar te staan, maar door ruimtegebrek op de acceptgiro is de kortst mogelijke tekst opgenomen.

Verder waren er enkele verzoeken om de tenaamstelling aan te vullen met beroeps- en/of bedrijfsaanduidingen, danwel titulatuur. Hierop gaat het Meccano Gilde niet in. Eerstens om principiële redenen en tweedens wegens de beperkte ruimte op de naamregel.

Tot mijn genoegen meldde een der leden alvast over zijn Meccano: millennium-proof!

Ik wil u niet verder afhouden van de vergaderstukken waarin de financiën een belangrijke rol spelen. Na kennisname kunt u dan voort met uw bouwactiviteiten.

Rest mij u op te roepen allen naar Ede te komen, waar ik u hoop te ontmoeten.

### Tip van Frits Dam

De werkbare lengte van een worm overtreft doorgaans het draagbeeld. Door een worm in te korten worden de toepassingsmogelijkheden verruimd zonder dat dit ten koste hoeft te gaan van de functionaliteit.

### Haagse Bibliotheek

Op maandag 28 december 1998 hebben wij een bezoek gebracht aan de Dienst Bibliotheek en Archief te 's-Gravenhage. Precies zeven jaar daarvoor, op zaterdag 28 december 1991, bezochten wij de openbare bibliotheek te Rotterdam waar de grote Meccano-expositie ter gelegenheid van het 10-jarig bestaan van het Gilde gehouden werd. Het goede gevoel dat wij daar kregen was voor ons aanleiding lid van het Gilde te worden. Een vergelijkbaar gevoel vervulde ons in de residentiestad. Naast een rijke verscheidenheid aan boeken, tijdschriften e.d. waren er enkele exposities ingericht, waaronder de Meccano-expositie van Hans Klarenbeek en Sjaak van de Ruit. Deze expositie bestond uit de enorme level luffing crane van Sjaak en een groot aantal vitrines. De kraan trok op de roltrap naar de tweede etage al de aandacht. De vitrines bevatten een schat aan informatie op het gebied van documentatie, modellen, losse onderdelen, oude motoren enz. Alles uitnodigend geëtaleerd. De documentatie omvatte o.a. een opengeslagen exemplaar van Meccano Nieuws (15.4) met op de ene pagina het artikel van Dominique Duvauchelle onder wiens verantwoordelijkheid het huidige Meccano vervaardigd wordt en op de andere pagina de locomotief van Jack Van Der Ploeg uit Belvédère. Voorts een inschrijfformulier, de collage en een zg. flyer. Verder in de vitrines: oude en nieuwe Meccano, de dozen 0, 0A, en 1A, drijfwerkuitrusting 'A', Meccano 6 evolution, Meccano 8 collection, doos evolution 10+ enz. Een aangedreven vooras, trekker met oplegger, kipauto en raceauto. Ook stond er de kleinste trein: bestaande uit een loc, tender en wagons. In de vitrine bij de kerstboom stond een klok met een verticaal ronddraaiende as. De klok is eigendom van Jan Schroef maar hij is door Hans Klarenbeek gebouwd. Hoewel aan de expositie tevens een wederkerige relatie ten grondslag ligt mag hij gezien worden als een kweekvijver voor jong talent. Een prima initiatief van genoemde heren.

*Bert Loerakker*

### Van de Ledensecretaris

Deze keer hebben wij weer een vrij groot aantal mutaties. Aan het eind van het jaar waren er nog wat dankjes. Het aantal aanmeldingen overtreft juist het aantal afvallers.

### MUTATIES IN HET LEDENBESTAND

#### NIEUWE LEDEN

Wij heten de volgende mensen van harte welkom in ons gilde:

**1012** J. Liefink, Reijerskoop 66, 2771 BR Boskoop, tel.: 0172 216813

**1013** A.J. Peters, Acaciastraat 7, 3319 VA Dordrecht, tel.: 078 6162381

**1014** Y. Rienstra. Wenst geen adresvermelding.

**956a** E.A.F. van Franeker, Uilenvliet 50, 3333 BT Zwijndrecht, tel.: 078 6122037

**1015** J.A. Gevers Leuven, Bizetlaan 32, 2253 CN Voorschoten, tel.: 071 5612676

**1016** C.J.M. van Gelder, Pieter Zeemanstraat 53, 6603 AV Wijchen, tel.: 024 6411136

**1017** M.A. Erftemeyer, Ruyschstraat 103d, 1091 BZ Amsterdam, tel.: 020 6948297

**1018** R. Klugubt, Mijnbouwstraat 16, 2628 RW Delft, tel.: 015 2561671

**1019** J.J.H. de Vries, Jan Campertlaan 14, 2741 AB Waddinxveen, tel.: 0182 617778

#### ADRES EN/OF TELEFOONWIJZIGINGEN

**103** F.M. Meurs, Via Intelo 24a, I 21034 CocquioTrevisago, ITALIA, VA. tel.: 0039 332700499

**1010** K.P. Bijzen, Albert Cuyplaan 56a, 7312 ND Apeldoorn

**701** J.A.G.M. van Gurp, Baronielaan 77a, 4818 PC Breda, tel.: 076 5309980

**64** R. Valkema, Louise de Colignylaan 28, 2341 CK Oegstgeest, tel.: 071 5173927

**742** B.N.M. Loerakker, Gruttostraat 14, 5912 TB Venlo, tel.: 077 3528984

#### BEDANKT

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd:

**492** R. Dirks, Schoten, BELGIË.

**824** Th. van Baarsel, Gaillard, FRANCE.

**700** R.J.M.T. van Aubel, Utrecht.

**81** G.J. Honijk, Hilversum.

**703** M. Ockeloen, Amsterdam.

**442** C.L. van den Wijngaard, Dongen.

**658** A. Stolk, Zwijndrecht.

**765** H.M. Brinksma, Utrecht.

**955** B. Claassen, Eindhoven.

#### OVERLEDEN

Ontvangen bericht van het overlijden van: **613** De heer E. Moddenmeijer, 's-Gravenhage.

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 605.

*Dick Bus*



## Het opnieuw moffelen of spuiten/lakken van Meccano-onderdelen

Peter Jonges  
Apeldoorn

Het zal zo rond mijn zesde jaar in 1955 geweest zijn dat ik op sinterklaasavond mijn eerste Meccanodoos kreeg. Velen onder ons zullen een dergelijk beeld ongetwijfeld vanuit hun eigen jeugd herkennen. Ik verkeerde in een bevoorrechte positie, want ik kreeg gelijk doos 0, waarbij de dozen 00 en 00a werden overgeslagen. Ik kan mij nog goed herinneren, dat ik samen met mijn vader op dezelfde avond het eerste model uit het voorbeeldenboek, een tuinbank, in elkaar schroefde. Mijn vader kon toen niet bevroeden dat dat geschenk een schot in de roos was en Meccano voorgoed mijn belangstelling zou houden. Maar wat mij ook altijd is bijgebleven en voor mij onlosmakelijk met Meccano was en nog steeds is verbonden, waren de **kleuren** in de vijftiger en zestiger jaren. In die tijd **rood** en **groen**. Maar de tijd ging verder en met de tijd niet alleen het verzamelen, maar ook de veranderingen van de kleuren. En elke keer als ik een partij Meccano in een afwijkende kleur op de kop had getikt, dacht ik bij mezelf, er komt een moment dat ik al mijn Meccano ga overspuiten in rood en groen. En eindelijk ergens rond 1990 ben ik daarmee begonnen. Ruim 35.000! onderdelen heb ik opnieuw bewerkt en daarna gemoffeld. Het heeft mij ruim 2 jaar bijna al mijn vrije tijd gekost. Omdat er wellicht onder ons bouwers zijn, die dit ook ooit van plan zijn, wil ik u mijn ervaringen niet onthouden.

Om een dergelijke hoeveelheid onderdelen te bewerken zoals ik heb gedaan, word je gedwongen systematisch te werk te gaan wil je er ooit een keer doorheen komen. Dit houdt in dat, voordat je begint, je een aantal zaken moeten hebben vastgesteld: over welke aantallen onderdelen gaat het? Welke soorten oppervlaktebehandelingen moeten worden verwijderd? Welke behandelingen moeten er vervolgens worden verricht en wat heb je daarbij nodig? Wat is het beoogde eindresultaat? Welke voorzorgsmaatregelen moeten er worden genomen?

### Reeds voorbehandelde onderdelen.

Vooropgesteld vind ik, dat wil je een optimaal resultaat qua hechting, kleur- en krasbestendigheid bereiken, het onderdeel voordat het opnieuw behandeld wordt **volledig** ontdaan moet zijn van zijn oppervlaktebehandeling(en). Dat was ook van het begin af aan mijn uitgangspunt. In de meeste gevallen komt dit neer op het verwijderen van verf- en/of zinklagen. Het

is vanzelfsprekend dat de keuze van de voorbereidingen afhankelijk is van de aantallen waarom het gaat. Als het slechts om enkele aantallen gaat pak je, ongeacht de voorbehandeling, gewoon een stukje schuurpapier (no. 240) en schuur je het onderdeel geheel blank. Als het echter om grote(re) aantallen gaat, is dit een heilloze weg. Je zult dan systematisch te werk moeten gaan. De bewerkingen hangen af van hetgeen erop zit.

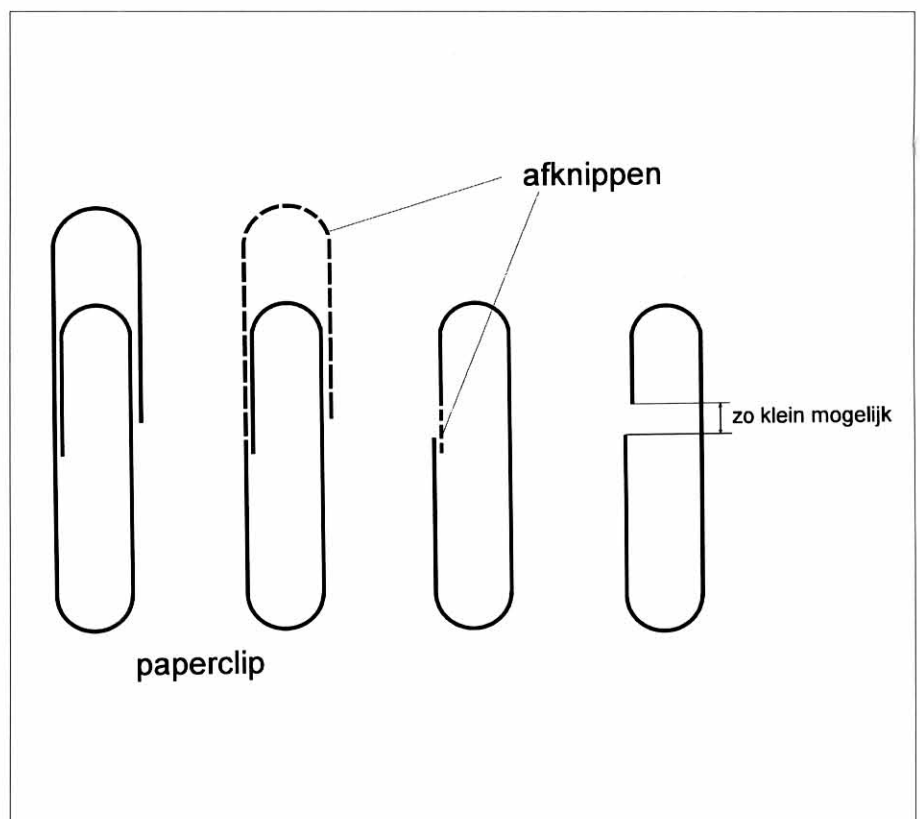
### Gespoten/geverfde onderdelen.

Verflagen kun je het snelst en eenvoudigst verwijderen door middel van Caustick Soda (natriumhydroxide). Caustick Soda, beter bekend als ontstopper, is een gevaarlijke sterk bijtende chemische stof, die verkrijgbaar is in korrelvorm (tot in zakken van 25 kg) en de eigenschap heeft een chemische reactie aan te gaan met water. Het veiligst is, buiten of in een goed geventileerde ruimte bijv. de garage, een niet te grote plastic bak te nemen, deze voor ca. de helft met koud water te vullen en daarna voorzichtig al roerend een hoeveelheid Caustick Soda toe te voegen. Gebruik **nooit** heet water, want dit geeft een zeer heftige reactie. De hoeveelheid Caustick Soda moet je proefondervindelijk vaststellen. Al tijdens het toevoegen van de Caustick Soda zal de chemische reactie beginnen, waarbij schade-

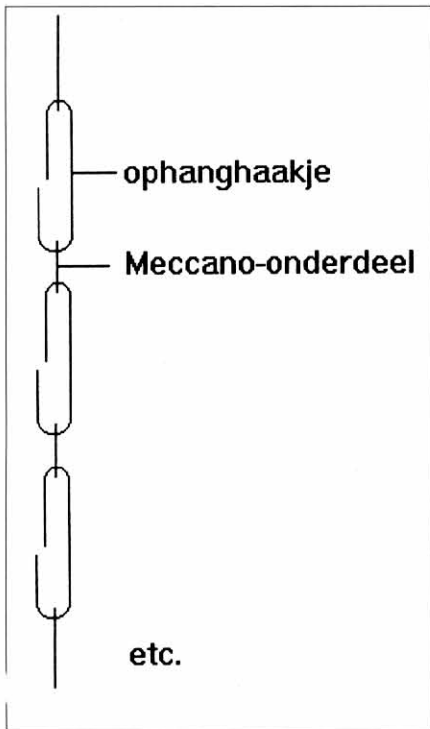
lijke dampen vrijkomen. Zorg ervoor dat je deze dampen niet inademt. Mijn ervaring is, dat het beste resultaat verkregen wordt indien je direct na toevoeging van de Caustick Soda ook meteen de onderdelen er voorzichtig (denk om spatten) in laat zakken. De hoeveelheid onderdelen per behandeling hangt af van de kwaliteit van de verf, de vorm en de grootte van het onderdeel. Ook dit is een kwestie van uitproberen. Ik liet de onderdelen er minimaal 24 uur inzitten voordat ik ze eruit haalde. Veelal was één behandeling voldoende, maar soms ook moest ik voor sommige onderdelen de behandeling één of zelfs meerdere keren herhalen. Je moet wel voor iedere behandeling een nieuw mengsel aanmaken. Nadat de onderdelen eruit zijn gehaald, zul je deze een aantal keren goed moeten naspoeien met schoon water. Daarna schuurde ik elk onderdeel afzonderlijk op om tijdens het moffelen een optimale hechting te verkrijgen. Tot het moment van moffelen bewaarde ik de onderdelen in glazen potten met thinner, waardoor ze tevens werden ontvet.

### Verzinkte onderdelen.

De zinklaag is eenvoudig te verwijderen door middel van een zoutzuuroplossing. Zoutzuur lost het zink eenvoudigweg op. Maar pas op, want zoutzuur lost niet







alleen zink op maar ook ander metaal. Ik gebruikte ca. 1 deel zoutzuur op 10 delen water. Je zult merken dat het zoutzuur bijna direct nadat je de onderdelen erin laat zakken z'n oplossende werking zal gaan verrichten, doordat het mengsel begint te bruisen. Dit bruisen zal slechts enkele minuten duren waarna het stopt, ten teken dat de zinklaag is verwijderd. Het is van belang dat de onderdelen direct daarna uit het mengsel worden verwijderd. Doe je dit niet of te laat, dan zal het zoutzuur het metaal gaan oplossen en hou je, als je de onderdelen er te lang laat inzitten, letterlijk geen onderdeel meer over. Het scheelt je natuurlijk daarna een hoop werk, maar ik neem aan dat dat niet de bedoeling is. Ook hierbij geldt dat na afloop de onderdelen goed moeten worden nagespoeld met water. Echter voor het naspoelen moeten de onderdelen eerst in een bak met een water/soda-oplossing worden gereinigd. De soda neutraliseert namelijk eventueel achtergebleven zoutzuurresten, met name rondom de gaten, die naderhand tijdens het moffelen of spuiten de hechting nadelig kunnen beïnvloeden. Je kunt gewone huishoudsoda gebruiken, waarbij je op het gevoel een flinke hoeveelheid soda aan het water toevoegt. In tegenstelling tot de eerder genoemde Caustick Soda behandeling, kun je zowel de zoutzuuroplossing als ook de sodaoplossing meerdere keren gebruiken alvorens een nieuw mengsel aan te maken. Je merkt vanzelf aan de reactie van het mengsel, wanneer je het moet vernieuwen. Ook hierna de onderdelen licht opschuren.

### Vorzorgsmaatregelen.

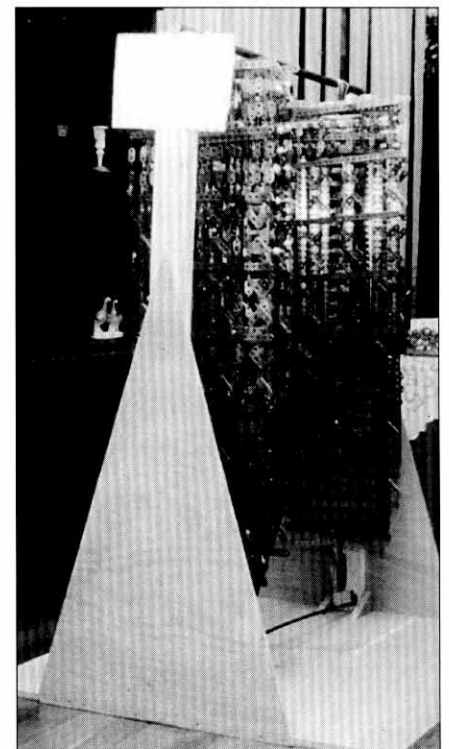
Welke aanpak je ook kiest, bovenal is het van belang een aantal veiligheidsaspecten continu onder de aandacht te houden: Gebruik **altijd** handschoenen en een **veiligheidsbril**. Werk nooit in de aanwezigheid van kinderen en/of dieren. Bewaar gevaarlijke stoffen op een veilig afgesloten plaats en buiten bereik van kinderen en/of dieren. Werk altijd met kleine hoeveelheden tegelijk. Reinig na afloop elke keer weer opnieuw de spullen waarmee is gewerkt en veeg de ruimte aan. Voer restanten verf, Caustick Soda en zoutzuur regelmatig af als chemisch afval. Voorkom een te grote voorraad.

### Moffelen.

Moffelen is in feite niets anders dan het aanbrennen van een poedercoating op blank metaal dat daarna wordt verhit. Door het verhitten zal de poedercoating gaan vloeien en zich muurvast aan het metaal hechten. Het voordeel van moffelen ten opzichte van spuiten/verven is de kwaliteit, die naar mijn smaak bij moffelen optimaal is met name op het punt van de krasbestendigheid. Nadeel echter is dat je het, zeker bij grote hoeveelheden, niet zelf kunt uitvoeren. Je hebt er dus een bedrijf bij nodig waardoor het relatief duur wordt. Om de kosten van het moffelen echter zo laag mogelijk te houden is er een bijkomend aspect, wat zeker niet onderschat mag worden. Dat is het aanleveren van de onderdelen. Je zult ze zo moeten aanleveren, dat ze direct kunnen worden behandeld. Het moffelen is een continu bewerking, waarbij de te moffelen onderdelen via een transportsysteem langs de verschillende bewerkingen worden geleid. De laatste bewerking vindt plaats in de droogkamer. Bijkomend voordeel hiervan is dat gemoffelde onderdelen direct na de behandeling ingepakt kunnen worden en er derhalve geen sprake is van een droogtijd. Het transport tijdens de gehele behandeling gebeurt door middel van haken z.g. strengen waaraan de onderdelen hangen. Als gevolg van de afmetingen van de moffelinrichting mag elke streng bij de meeste moffelbedrijven niet hoger dan 1 meter en niet breder dan ca. 65 cm zijn. Daar doorgaans de kosten worden berekend per streng is het dus zaak om zo veel mogelijk onderdelen op een streng te krijgen. Ik had gekozen voor een systeem, waarbij de onderdelen afzonderlijk d.m.v. haakjes met elkaar werden verbonden. Om er voor te zorgen dat de onderdelen gelijkmatig aan de streng komen te hangen en tijdens het vervoer en de behandeling ook met elkaar verbonden blijven, moeten de haakjes exact dezelfde lengte hebben. Doe je dit

niet, dan loop je het risico dat de onderdelen tijdens het transport en/of de moffelbehandeling losraken van elkaar en geloof me, dan is het leed niet te overzien. De haakjes heb ik geknipt uit paperclips (zie schets). Voor het transport naar het moffelbedrijf heb ik een houten rek gemaakt, waaraan de strengen werden opgehangen (zie foto). Op deze wijze kon elke streng aan het transportsysteem van de moffelinrichting worden opgehangen en direct worden bewerkt. Het rek had een dusdanige afmeting, dat het kon worden vervoerd in een bestelbusje. De door mij toegepaste kleuren zijn voor **rood RAL 3002**, voor **groen RAL 6001** en voor **blauw RAL 5017**.

Het zal duidelijk zijn dat het opnieuw bewerken van onderdelen een tijdrovende klus is die veel voorbereiding vergt. Doe je het echter op de wijze zoals ik het heb gedaan, dan heb je onderdelen van eersteklas kwaliteit. Als je tevens bij het bouwen consequent onderleggingen aan beide zijden toepast, zul je tot in lengte van jaren modellen kunnen bouwen die er elke keer weer als nieuw uitzien. Nu is het beslist niet mijn bedoeling om, mocht u ook van plan zijn om meccano-onderdelen opnieuw te behandelen, u door bovenstaande te ontmoedigen. Integendeel, ik zou het zelfs willen stimuleren, want ik kan u verzekeren dat u er geen spijt van zult krijgen. Maar de eerlijkheid gebiedt mij wel mee te geven: bezint eer ge begint.



Houten rek voor transport van strengen naar moffelbedrijf

## Mechelen 12-09-1998

Bert Loerakker  
Zoetermeer

### Jubileum

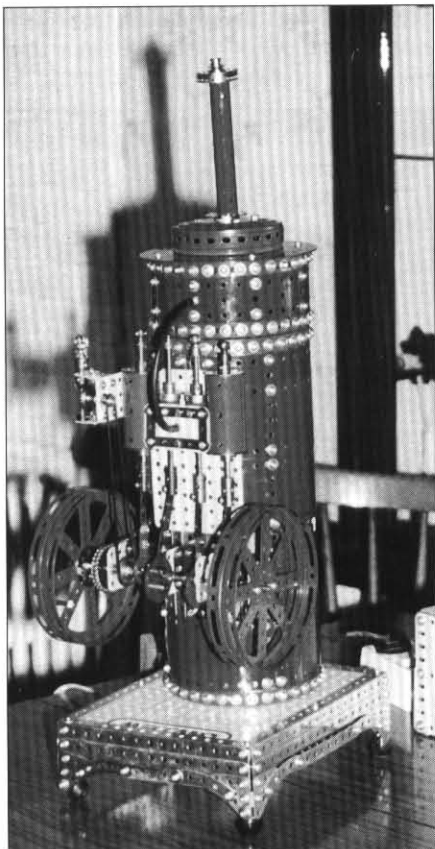
Het Meccano Gilde Nederland komt al 10 jaar in het Speelgoedmuseum, waar dit jaar voor de 11e keer een Meccano-vergadering gehouden werd zoals onze Belgische vrienden dat zeggen. Tijdens die vergadering is de 12-jarige *Joris Cornelis* uit Aartselaar, even ten zuiden van Antwerpen, lid van het gilde geworden. De 13e is organisator/gastheer *Harry Mariën* jarig. Kenmerkend voor de Belgische bijeenkomsten is de toewijding waarmee *Harry* ze organiseert. Van de organisator zelf stond er een schitterende Erector Merry-Go-Round.

### Unica

Prominent aanwezig was een grote staande klok met slingeruurwerk, twee wijzerplaten en een bel. Het 2 m hoge model is niet opgebouwd uit Meccano-onderdelen maar uit het grootschaliger Tecnic (Unica) jaren '50. De klok is aan het Speelgoedmuseum geschonken door de familie *Verhoestraete* uit Knesselare.

### Kunststof

*Eric Beek* demonstreerde een 4-wielig en een 8-wielig chassis waarin talrijke onderdelen en componenten verwerkt zijn uit de nieuwe bouwdoos 'Master Connec-



Staande stoommachine van de heer Hankenne

tion'. De wielen zijn voorzien van inwendige vertanding. Voor de stuurinrichting is gebruik gemaakt van haakse Stokys tandwielen. Beide modellen betrekken hun energie van batterijen

### 4 wielen

Het eerst genoemde chassis is een four wheel drive met vóór onafhankelijke schroefvering en achter een pendelasconstructie met twee concentrische veren dwars op de rijrichting. Het model is uitgerust met twee bedieningshandels: één voor het kiezen van de rijrichting en één voor het bedienen van de gangwissel. De constructie van de fusees staat uitsluitend evenwijdige spoorstangarmen toe. Een gedeelde spoorstang zorgt voor de sporing

### 8 wielen

Het tweede chassis is vóór uitgerust met schroefveren en achter met bladveren. Er is een combinatiehandel voor rijrichting en gangwissel. De twee gangen worden bediend door de handel in de lengterichting te bewegen en de zijdelingse bewegingen zijn voor de rijrichting en de neutraalstand. Alle bewegingen van de handel worden overgebracht door middel van twee tandwielen met schroefvertanding nr. 211. De aandrijving op het tandemstel komt van een centraal differentieel en gaat naar linksvoor en rechtsachter.

### Master Connection

Op het tafeltje voor de heer *G. Maretta* stonden drie race-auto's uit de Meccano Master Connection 6x4. Het zijn gelede voertuigen door een draaipunt in de lengte; dit om elke vorm van torsie uit te sluiten. De set bevat talrijke kunststof kant-en-klare componenten zoals: wielophanging, stuurinrichting, a-symmetrisch tandemstel enz. Nieuw is ook de driehoekige vorm van de assen. Een afbeelding van dit model staat in het populair wetenschappelijk tijdschrift 'Kijk' van september 1998 nr. 9 op blz. 54.

Op dezelfde tafel stond ook een frame met vooras, vermoedelijk bestemd voor een in aanbouw zijnde tractor met schommel. Veren dwingen de as in de middenstand.

### Schip

*Romain van Steenkiste* demonstreerde een kruising van 3 à 4 oorlogsbodems van een NATO-flottielje. Om de lenspompen bij te staan (of om het vervoer te vergemakkelijken) stond het model op een lange plank. De dimensies van het schip zijn: lxbxh [m]

2,10 x 0,30 x 0,60 en de massa bedraagt ca. 25 kg. De specifieke vorm van een schip maakt het nabouwen met Meccano tot een lastig karwei. Het middengedeelte van de romp boven de waterlijn is doosvormig, terwijl voor- en achtersteven zowel naar de kiel als naar de uiteinden van het schip V-vormig zijn. Bovendien zijn de vier aldus ontstane binnenhoeken ongelijk. Er zijn in totaal 10 motoren aan boord. Motoren voor: elevatie, declinatie en breedtedraai van zowel raketten, torpedolanceerinrichtingen en Oerlikon snelvuurkanons. Maar ook voor de kraan aan bakboordzijde, de twee hijstroommels t.b.v. de mastkranen (met wisselschakelaar), de davits voor de speedboat aan stuurboordzijde, de radars en de Augusto-helikopter met elastiekaandrijving. De bladen van de hoofdrotor zijn inklapbaar. Op het hoofddek staat een Märklin schoorsteen. Märklin buigt gemakkelijk en behoudt zijn vorm. Alles is zelf geschilderd. Een saillant detail is dat ook de brandslangen voor het verwijderen van fall-out niet ontbreken.

### Meccano Collection

*Dick Meeusen* (zeven jaar) had negen modellen uit de Meccano Collection voor zich staan. Daarvan had hij er zeven samen met zijn vader *Harrie* gebouwd en twee zelfstandig. Tijdens de bijeenkomst was hij aan de hand van een bouwbeschrijving de volgende aan het bouwen. *Dick* haalde Meccano Nieuws al toen hij vijf jaar was.

### Rollerbalmachine

*Philippe Moerman* demonstreerde een rollerbalmachine, gebouwd naar een voorbeeld van Bob Robson (CQ nr. 35 1997). Karakteristiek voor dit model zijn de torens; een schachttoren en een containertoren. Deze torens zijn met elkaar verbonden door een smalspoor en een koker. Beide componenten hellen naar de schachttoren; de koker wat sterker dan het spoor. Op het spoor bevindt zich een wagon.

Cyclus: We gaan uit van een stortkoker die gevuld is met zeven pingpongballetjes. Nadat één zo'n balletje in de wagon is gestort wordt deze naar de container gelierd en daar gekipt. Een telmechanisme zorgt ervoor dat na het zevende balletje de containerlift geactiveerd wordt; de balletjes worden naar een hoger niveau gebracht. Boven angekommen wordt de wagon aan de onderzijde geopend en de balletjes komen in een bak terecht, waarna ze door de koker teruggrollen naar de

schachttoeren. Vervolgens zorgt een transportketting ervoor dat de balletjes in de hoger gelegen stortkoker komen. Inmiddels is de wagon door de zwaarte-krachtwerking (heuvele) onder de laadgoot van de stortkoker gearriveerd waar weer één balletje wordt gestort. De cyclus is voltooid.

Elke bal die naar beneden rolt activeert een 19t rondsels dat na één omwenteling automatisch stopt. Na 7 omwentelingen heeft een 133t tandwiel één omwenteling gemaakt. Dit tandwiel bedient de microswitch voor de lift. Het is een vrij ingewikkeld model waarbij een elektrisch circuit met 11 microswitches ervoor zorgt dat alle bewegingen automatisch en volgordeafhankelijk uitgevoerd worden. *Philippe* schrijft te zijner tijd zelf over dit model.

### Limiet

*Jean Ransbotyn* had speciaal voor de psychomotorisch ingestelden een vertragingkast gebouwd. In die kast met dimensies van slechts 7x7x5 gaatjes bevinden zich maar liefst 14 wormen die elk in een 19t rondsels grijpen. Iemand die dat redt moet wel een systematische manier van bouwen hebben. De vertragingen zijn in serie geplaatst. De totale vertraging is  $(19)^{14} : 1 = 799\ 006\ 685\ 782\ 884\ 121 : 1$ . Als de eerste as een rotatiefrequentie heeft van 1 Hz (60 omw/min), draait de laatste as 1 omw. in 25 336 000 000 jaar. Ditzelfde mechaniek maar dan met 20t zou een vertraging geven van 1 638 400 000 000 000 000 : 1. Afgezien van het feit dat het menselijk oog vrij in het begin van de aandrijflijn al geen bewegingen meer registreert is het eerste tandwiel al versleten voordat het laatste 1 omwenteling gemaakt heeft. Jean heeft op knappe wijze aangetoond dat we theoretisch ongelimiteerd kunnen vertragen maar dat het (zonder tussentijdse vervangingen) in de praktijk een keer ophoudt.

### Meten met twee maten

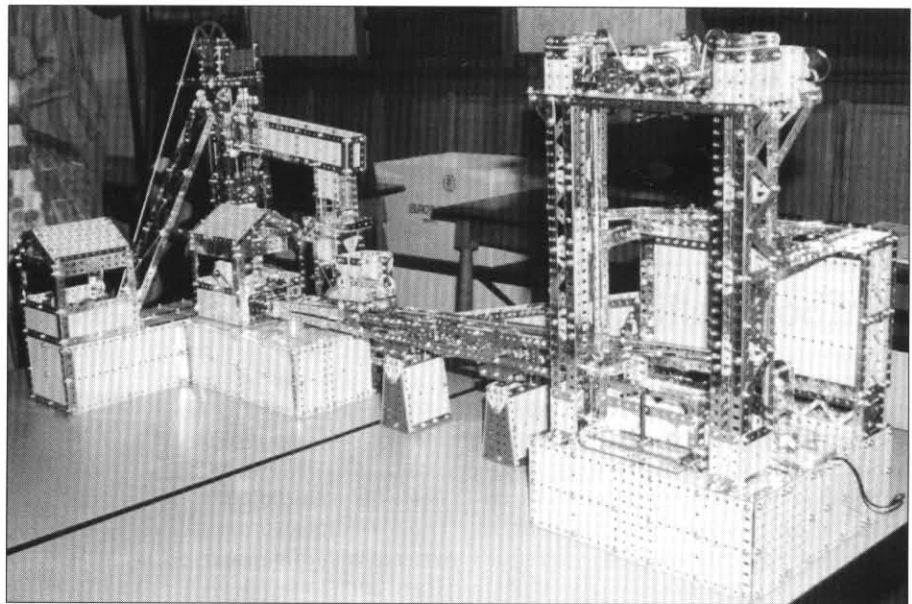
Ter gelegenheid van het lustrum reikte *Harry*, bij het afscheid, T-shirts en opvouwbare linialen uit. De linialen zijn voorzien van twee maataanduidingen: inchmaat en metrisch. De uitgevouwen lengte van de linialen bedraagt 1 voet (=30,48 cm). Bij de T-shirts kon gekozen worden uit blauw en geel

### Gehoord

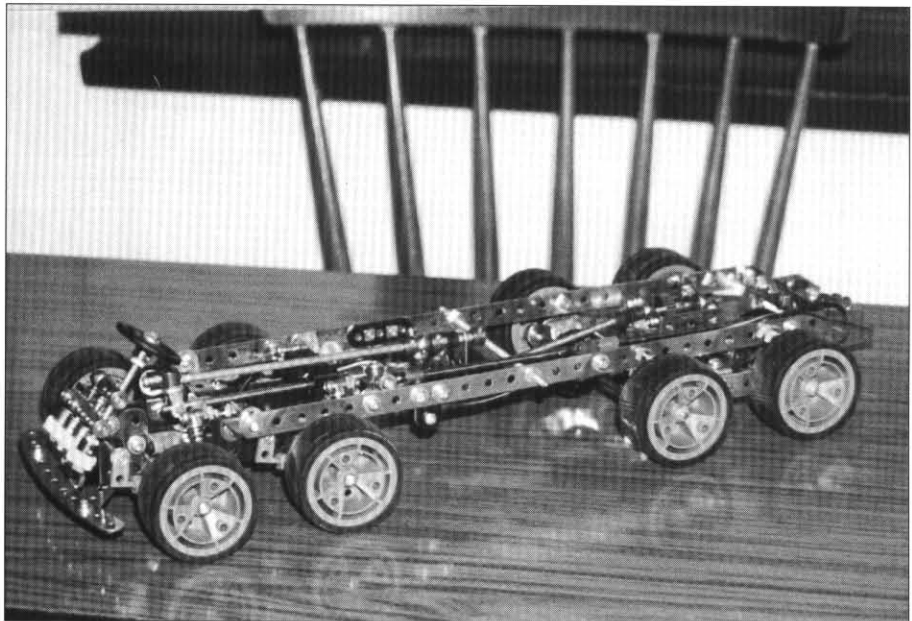
Hendrik Jan van Swinden is de peter van de meter.



Raketkruiser van de heer Van Steenkiste



Rollerbalmachine van de heer Moerman



Master Connection vrachtautochassis van de heer Beek



## The Invention of Meccano

G.C. van Straaten  
Amersfoort

Michael Denny, *The Invention of Meccano, Constructor Quaterly Special Publication, 1998, formaat A4, 28 bladzijden, GBP 12.- inclusief porto.*

Abonnees van *Constructor Quaterly* zullen in de loop der jaren ongetwijfeld de bijdragen van Michael Denny met belangstelling en genoeg gelezen hebben. Hij is de bedenker van een ingenieus plan om kinderen voor de Meccanohobby te interesseren door ze kleine maar slim bedachte modellen te geven. Deze zijn in hoofdzaak gebouwd van de meer alledaagse onderdelen die hij zo vaak aantreft bij het verwerven van tweedehands partijen Meccano. Zijn verhalen in CQ zijn altijd lezenswaardig door de soms onorthodoxe ideeën die hij daarin spuit en ook door de typisch (?) Britse humor erin en worden dan ook door veel lezers gewaardeerd. Robin Johnson, de redacteur/uitgever van CQ heeft Michael Denny nu zover gekregen om een langer verhaal te schrijven. In plaats van dit als feuilleton in CQ te publiceren is het als aparte brochure verschenen.

De titel refereert aan de interesse van de auteur aan het fenomeen 'uitvindingen' (waarover hij al jaren bezig is een boek schrijven), in dit geval van het Meccanosysteem. Hij behandelt, deels autobiografisch, de genoegens van de hobby inclusief het contact met buitenlandse Meccanohobbyisten. Ook zijn persoonlijke visie op de uitvinding en marketingstrategie van Meccano komt ruimschoots aan bod, waarbij hij bijvoorbeeld ingaat op de negatieve aspecten van de opname van - te veel - buigzame sluitplaten in de uitrustingen. Het belang van Meccano in de opvoeding van de jeugd is ook één van de onderwerpen. Hij gaat zelfs zo ver te stellen dat de overwinningen van de Britten in de tweede Wereldoorlog mede te danken zijn aan de technische kennis opgedaan door als kind te bouwen met Meccano. Denny onderbouwt zijn betoog met een groot aantal literatuurverwijzingen die niet alleen Meccanoliteratuur betreffen. In de brochure zijn voorts een aantal zwart-wit tekeningen van de hand van CQ huiscaroonist Bill Thacker en enkele illustraties

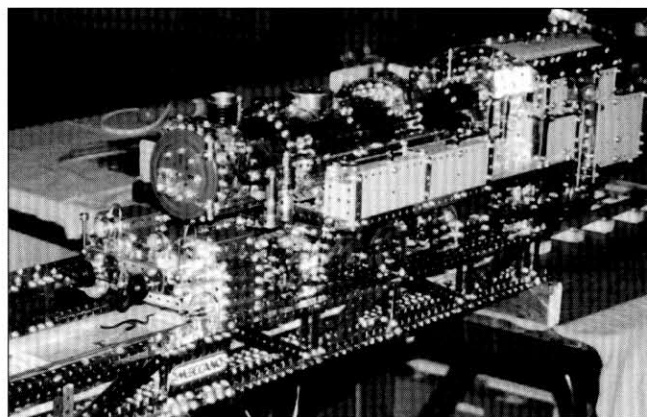
uit het Meccano Magazine opgenomen. Een oordeel over het nut van aanschaf van deze brochure is niet eenvoudig te geven. Er staan geen bouwbeschrijvingen of bruikbare afbeeldingen van na te bouwen zaken in; de tekst is hier en daar wel heel erg op Britse lezers gericht. De prijs is wellicht ook een negatieve factor bij de overweging om al dan niet een exemplaar te bestellen. Het blad CQ kost nu GBP 42 voor vier nummers van elk twee keer zoveel pagina's en het is geheel in kleur. Toch heeft het naar mijn mening zin deze brochure aan te schaffen. Immers vrijwel alle Meccanopublicaties tot op heden gaan over puur technische zaken; deze brochure geeft een nuttig en interessant inzicht in heel andere aspecten van Meccano en kan bijdragen aan een beter begrip van het hoe en waarom van de aantrekkingskracht en nut van de hobby. Het besteladres is: *Constructor Quaterly, 17 Ryegate Road, Crospool, Sheffield, S10 5FA, Groot Brittannië.*

## Tentoonstelling in Militair Luchtvaartmuseum Soesterberg

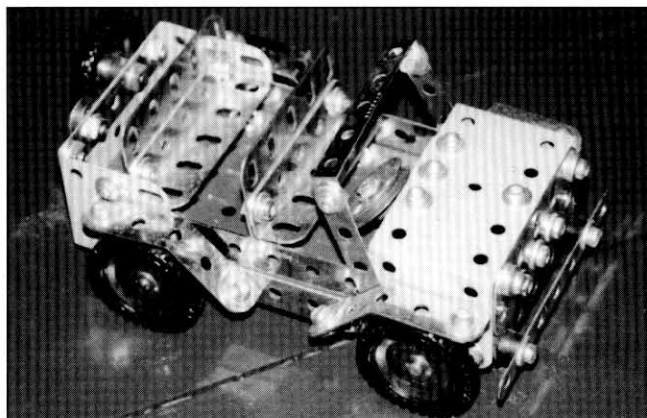
In enkele opzichten was de tentoonstelling van oktober vorig jaar anders dan anders: niet alleen waren er meer exposanten dan ooit (8 leden deden mee: de heren *H. van den Berg, H. Schouwenaar, H. Glebbeek, A. Ritsema, R. Muijen, J. Ringnalda, M. Harmse* en ondergetekende), het weer was ook nog slecht, hetgeen resulteerde in een record aantal bezoekers; meer dan 18000! Van de tentoonstelling in Terschuur was nog een flinke stapel folders overgebleven, veel meer dan honderd, verdeeld over de tafels van de heren *Van den Berg* en *Ringnalda*, en die waren na afloop allemaal weg! Wie weet houden we daar nog een paar nieuwe leden aan over. Het bezoek van leden viel wel een beetje tegen. De wegblijvers hebben het een en ander gemist: er waren tamelijk veel - op deze tentoonstelling nog niet eerder vertoonde modellen - te zien. We zijn dit jaar weliswaar niet in de prijzen gevallen (persoonlijk vind ik dat eerlijk gezegd helemaal niet belangrijk), maar we hadden wel heel veel bekijks, zowel van volwassenen als van kinderen. Een materiële blijk van waardering ondervond de heer *Van den Berg*, die van een onbekende een zak met ca. drie kilogram Meccano cadeau

kreeg, en ondergetekende trof op tafel naast de apparatuur een zak met motoren en elektronicaonderdelen aan, vergezeld van een kattenbelletje met woorden van waardering voor de Meccanomodellen.

De exposanten pakten na afloop van de tentoonstelling welgemeend alles weer in en vertrokken met een tevreden en voldaan gevoel huiswaarts.



Stoomlocomotief en spoorbrug van Hans van den Berg



Eerste tentoongestelde model van Robert Haar uit Epe

Co Stevens  
Achterveld

## Een ontmoeting met Mrs. Coady door Ian Mordue.

In de North Eastern Meccano Society Quarterly 25, het lentenummer van 1998, verscheen een artikel van Ian Mordue. Hij vertelt daarin over een interessante ontmoeting

Terwijl ik op mijn werk was vertelde ik aan één van mijn collega's over mijn belangstelling voor Meccano. Hij vertelde mij, dat zijn moeder op Binns Road had gewerkt van 1930 tot 1939, dat ze tegenwoordig in Darlington (in Noord Engeland) woonde en graag bereid was met mij te praten over haar tijd in de fabriek.

Ze begon daar te werken toen ze zestien jaar oud was en vertrok bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog, toen ze haar eerste kind verwachtte. In het begin was ze tewerkgesteld in het kantoor, dat orders behandelde van dealers uit Engeland. Tegen het einde van haar periode in de fabriek was ze gepromoveerd en had ze tot taak het behandelen van de ingewikkelde problemen, die buitenlandse orders met zich meebrachten, orders die kwamen van allerlei exotische plaatsen waar ook ter wereld. De namen van landen die ze daarbij noemde deden me denken aan het postzegelalbum dat ik had toen ik vijf of zes jaar oud was - namen als Tanganjika, Niasaland en Goudkust.

Het was haar taak voor de magazijnen de paklijsten in te vullen, gebaseerd op de door de dealers schriftelijk en/of telefonisch doorgegeven bestellingen. Alle in voorraad zijnde onderdelen voor Meccanoproducten werden op kettingdoorschrijfformulieren, die op grote rollen zaten, geregistreerd en gegroepeerd naar gelang het product: d.w.z. Meccano-onderdelen, Hornby treinen, Dinky Toys enz. Zij gaf het aantal aan van elk gevraagd onderdeel op het doorschrijfformulier en stuurde twee kopieën door naar het magazijn. Op de andere kopieën gaf ze vervolgens de prijs aan en, na het verlenen van korting die varieerde van dealer tot dealer en van land tot land, berekende zij het totaal verschuldigde bedrag. Behalve de korting waren er internationaal ook verschillen in

verschuldigde belasting, die afhing van de aard van het product. Mrs. Coady moest ervoor zorgen, dat alle details correct waren, omdat de behandeling van internationale orders afhankelijk was van de juistheid van de exportgegevens. Indien deze niet juist waren, konden de goederen niet worden verscheept. Neem daarbij de levertijd in aanmerking, omdat er immers schepen voor vervoer werden gebruikt: het missen van de 'deadline' voor verscheping zou uitlopen op een vertraging van een maand, omdat het volgende schip niet eerder vertrok. Niet zo plezierig voor een dealer, die in het zicht van Kerstmis zit te wachten op zijn bestelling....

Om haar werk beter te kunnen doen had Mrs. Coady in de loop van de tijd haar eigen aantekenboek samengesteld, waarin zij de bestellingen van elk land dat onder haar beheer viel, en ook de bestellingen van individuele dealers in dat land, genoteerd had. Tevens hield ze in haar boek aantekening bij van alle veranderingen van producten en serienummers van het enorme assortiment van onderdelen die de fabriek kon leveren. Bijvoorbeeld: zij had een bladzijde in haar boek met alle referentienummers van alle onderdelen apart, benodigd voor een 1929 stoommachine, en de prijs van elk van deze onderdelen..... Ik weet zeker dat meerdere dealers uit diverse landen ter wereld met Mrs. Coady gesproken hebben om toezending van een of ander duister onder-

deeltje te regelen van een of ander Binns Road product, en aldus menig kind gelukkig gemaakt hebben wiens speelgoed stuk was gegaan ten gevolge van het ontbreken of het verslijten van genoemd onderdeel.

Ze vertelde dat ze Frank Hornby weinig zag en dat hij gedurende de tijd, dat zij in dienst was van de onderneming, een tamelijk afstandelijk en gereserveerd persoon was, die met eerbied werd omringd, wanneer hij in zijn door zijn chauffeur bestuurde Rolls Royce de fabriek aanded. Maar Ellison Hawks zag ze regelmatig, omdat de kantoren van Meccano Magazine en de Advertentieafdeling gelegen waren naast het kantoor waar zij werkte. De modellenzaal en de fabriek zelf bezocht zij echter heel weinig, tenslotte vormden die de werkvloer en zij behoorde tot het kantoorpersoneel, een veelbetekend verschil in die tijd.

Binns Road vormde zeker niet de best betaalde werkgelegenheid in Liverpool toentertijd, maar stond wel bekend als een stabiele en vaste werkgelegenheid. Vertel dat maar eens aan het arbeidspersoneel van de jaren 70!

Mrs. Coady heeft goede herinneringen aan haar jaren in Binns Road, want zij werkte samen met een goed team aan een product, dat over de hele wereld gevraagd werd. Kan een man of vrouw een betere voldoening hebben?

Ian Mordue (vertaling en bewerking Co Stevens).



The Hornby Dublo Castle Class Locomotive nadert een spoorbrug terwijl Dinky Toys er onderdoor rijden. Een Meccanotoren siert de achtergrond. Dit waren de belangrijkste producten die in 1957 de fabriek in Binns Road verlieten.

## Een eenvoudige en goedkope regelaar voor elektromotoren

B.C. Jongste  
Ridderkerk

Als kranenbouwer ben ik al een tijdje op zoek naar een regelschakeling voor elektromotoren. Doel hiervan is, om een motor van 0 tot vollast goed regelbaar te maken, en (belangrijk) hij mag niet te duur zijn. Ik heb diverse bladen doorgeworsteld, er staan dan best leuke schema's in, maar ga je dan tekenen en rekenen, dan zijn ze ingewikkeld en te duur.

Dan maar verder zoeken, gedacht werd aan radiografische besturing, het geheel ziet er dan erg professioneel uit, maar daar komt dan ook een vracht aan apparatuur bij kijken, en het is niet goedkoop. Nee, het moet anders kunnen, dan maar zelf iets experimenteren, iets kopen en

maken en op zekere dag na slapeloze nachten, heb ik gevonden wat ik zocht.

Met maar drie onderdelen van in totaal f 4,00; de onderdelen zijn kortsluitvast en niet kritisch. De eigenlijke spanningsregelaar is ondergebracht in een To 220 behuizing, er zijn drie verschillende types: 100mA, 1,5A en 3A, ik heb gekozen voor 1,5A wat voldoende is voor een Meccanomotor. Het lijkt mij dat de tekening voor zich spreekt, alleen de waarde van weerstand R1 = 240Ω goed aanhouden. De onderdelen zijn te koop bij de firma Conrad (zie verwijzing naar hoofdcatalogus). En met wat fantasie is er een echte regelaar van te maken, bijv door

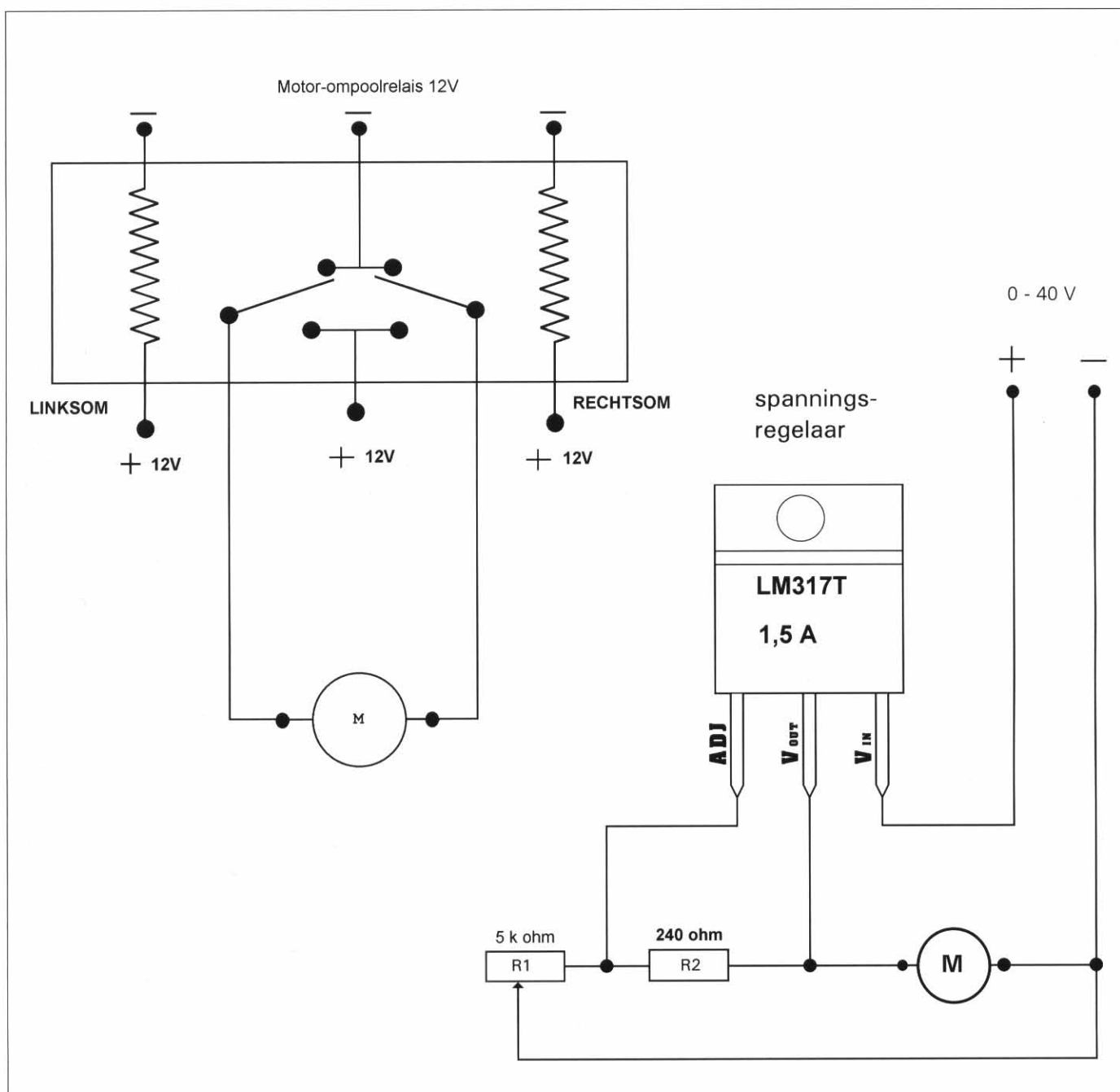
gebruik te maken van een motor-ompoolrelais (zie tekening). Eén en ander is door mij uitvoerig uitgetoetst en getest en voldoet uitstekend.

Spanningsregelaar LM 317T: 1,2V - 37V / 1½A; blz. 459; prijs per stuk: f 2,25. best.nr. 176001-55.

Weerstand R1 = 240Ω, P = ¼W 1%; blz. 505; prijs per 100: f 4,25. best.nr. 409120-55.

Instelpotentiometer P1: 0,15W, R = 5kΩ; blz. 512; prijs per stuk: f 0,75; best.nr. 430722-55

Motor ompoolrelais 12V; blz. 537; prijs per stuk: f 7,95; best.nr. 505013-55





## Vliegtuig

Betreffende uw verzoek iets te schrijven over het maken van een Meccano-vliegtuig. Ik zal weergeven hoe ik het heb gedaan. Alles is van blik m.u.v. het landingsgestel, de propeller(s) en de struts<sup>1)</sup>. Deze zijn van plaatijzer. Motor en piloot is een apart verhaal. Het beste kun je een vroeg Meccanovliegtuig als modelmal gebruiken.

Eerste probleem: hoe maak je de ribbels? Antwoord: ik heb eerst een walsje gemaakt (gedeeltelijk laten maken). Andere mogelijkheid: klem de vleugels en de staart van het andere model in een zware bankschroef. Tussenruimten 1 inch, hart op hart gemeten. Inspannen tussen de ribbels, die kun je nl. persen. De rest van het vliegtuig is gewoon ongeribbeld. Let op: eerst de ribbels, dan de gaatjes en daarna aftekenen. Vervolgens nauwkeurig knippen, vijlen en afbramen. De vleugels in de lengterichting aan de lange zijden iets rondnemen met een niet al te dunne buis ca. 25 mm en een stevig stuk hout om tegendruk te geven het geheel inspannen in de bankschroef. De vleugels afdekken met een plankje en in één keer gelijkmatig omdruwen. Terug kan niet. Neem dus eerst een proefstukje van de boven-, voor- en achterzijde, de neus en de vooronderzijde. Eerst uitslagjes maken van papier, plak dit op dun karton en gebruik dit als mal. Voor de struts geldt hetzelfde.

Maak met de mal eerst de gaatjes, dan aftekenen, knippen, afwerken en zetten. Bij het zetten moet men zijn eigen fantasie een beetje gebruiken. Piloot en motor in tweedelige gipsvormpjes afgieten. Gips van goede kwaliteit is een vereiste. Goed drogen en ingieten met lood (beter is solder 50-50). Eerst de piloot en de motor helemaal invetten en daarna de rand van de halve vorm. Je komt natuurlijk nog allerlei dingen tegen, dat je denkt: 'Waar ben ik aan begonnen?' Echter geduld en van het begin af nauwkeurig werken is een vereiste. Mijn eerste vliegtuigonderdelen heb ik gewoon dubbelgevouwen en weggegooid.

Eventuele ter zake doende vragen alleen schriftelijk. Postzegel en geadresseerde envelop insluiten. Eén keer per maand handel ik dit af.

H. v. Oosterhout  
Amsterdam

<sup>1)</sup> Noot van de redactie: strut: stijl tussen vleugels van dubbeldekker

## Open Huis HTS-Autotechniek Arnhem

E. de Vreugd  
Ede

Op 7 november 1998 hebben *Piet van Bommel* en *Howard Sie* enige van hun succesvolle modellen gedemonstreerd tijdens een open huis van de HTS-Autotechniek in Arnhem. Deze HTS is de enige HTS-Autotechniek in Nederland en was zo'n vijftig jaar in Apeldoorn gevestigd en is thans in het bezit van een schitterend splinternieuw gebouw in Arnhem. Zowel van de zijde van aankomende studenten, zittende studenten en personeel van de HTS (onder hen zeer veel ingenieurs) was een grote interesse voor de prachtige trekker van *Howard* en voor de simulatiemodellen en de 2CV van *Piet*.

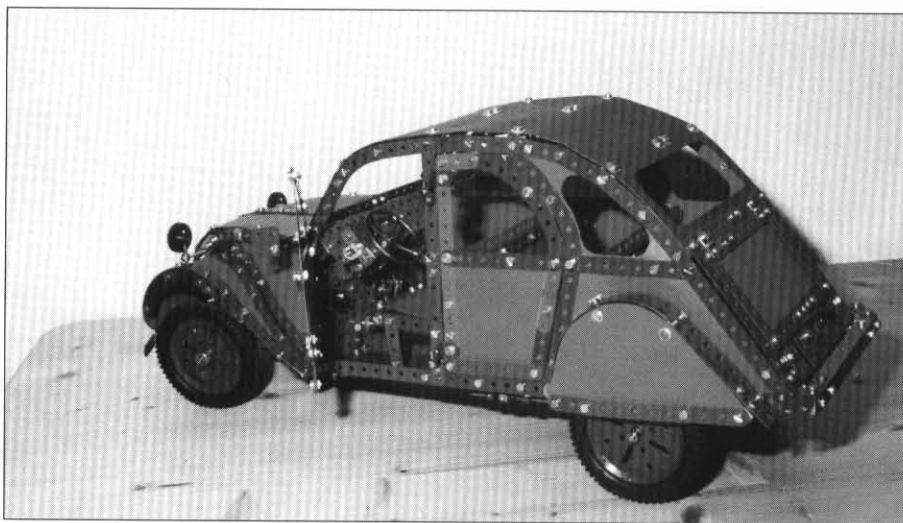
Een voertuigsimulatie m.b.v. vliegwielen als gebouwd door *Piet van Bommel* staat in het echt op de HTS en wordt daar gebruikt voor onderzoek aan remvoeringen. De enorme belangstelling voor de bouwwerken van de beide heren heeft mij aan het denken gezet. De interesse voor een technische studie op HTS-niveau is sterk aan het afnemen. Het wordt steeds moeilijker voor HTS-en om studenten bin-

nen te halen en er moet wel sprake zijn van een zeer specifieke binding met een product om een dramatische krimp te voorkomen (de HTS-Autotechniek groeit). Tegelijkertijd bestaat er in ons land een vereniging als het Meccanogilde waar heel veel techniek op een zeer aantrekkelijke wijze toegankelijk wordt gemaakt voor niet-technici. Het is jammer dat zoveel modellen, groot, klein, complex en eenvoudig gedemonteerd worden zonder dat deze zijn getoond aan onze jeugd.

De HTS-Autotechniek ontvangt graag leden van het Meccanogilde met hun bouwwerken en natuurlijk zijn voertuigmodellen erg geliefd, maar ook modellen van bv vorkheftrucks en rijdende kranen doen het uitstekend. Er ligt dus een educatieve taak voor het Meccanogilde. Wie belangstelling heeft om modellen te demonstreren of te tonen op de HTS-Autotechniek wordt verzocht contact op te nemen met ondergetekende (zelf reeds lang lid van het Meccanogilde) tel.: 026 3840384 of privé 0318 639969.



Veel belangstelling voor modellen van Howard Sie (zittend) en Piet van Bommel



De zeer populaire Citroën 2CV van Piet van Bommel

## Meccano-expositie Burgerzaal gemeentehuis Dalftsen 23-07-1998 t/m 14-08-1998

J.W. Bordewijk  
Haren (Gr.)

Op donderdagavond 23 juli 1998 vond in de Dalftser Poort de officiële opening plaats van de Meccano-expositie georganiseerd en samengesteld door het Meccano Gilde Nederland afdeling Noord. Na een toespraak van de heer *Dagelet*, waarbij hij het Gemeentebestuur van Dalftsen dankzegt voor de verleende medewerking, gaf hij een overzicht van de historie van Meccano. Daarna werd in het gemeentehuis op ludieke wijze door een robot van de heer *F. Dijk* het lint doorgesneden en onder het genot van een hapje en een drankje werd de expositie voor genodigden en het publiek geopend. Wat viel er te bewonderen?

Bij binnenkomst werden de bezoekers getroffen door de Eiffeltoren met lift en een hoogte van 3,5 meter, gebouwd door de heer *H. Sloots*, die naast locomotieven ook de raderboot exposeerde. De heer *D. Mulder* was aanwezig met een cakewalk en een kop van Jut. Van de heer *H. Schuur* was een N.S. dieselloco, een stoomloco. en een goederenwagon op rails te bewonderen. De heer *F. Bakker* toonde een Hollandse windmolen. Van de hand van de heer *J. Wijngaarden* was een Volvo knikdumper type BMA en een kipper alsmede een hydraulische Caterpillar graafmachine, één van de pronkstukken van de tentoonstelling. De heer *J. Bordewijk* toonde een reuzenrad en een oud autochassis – voorkomend op de oude dozen

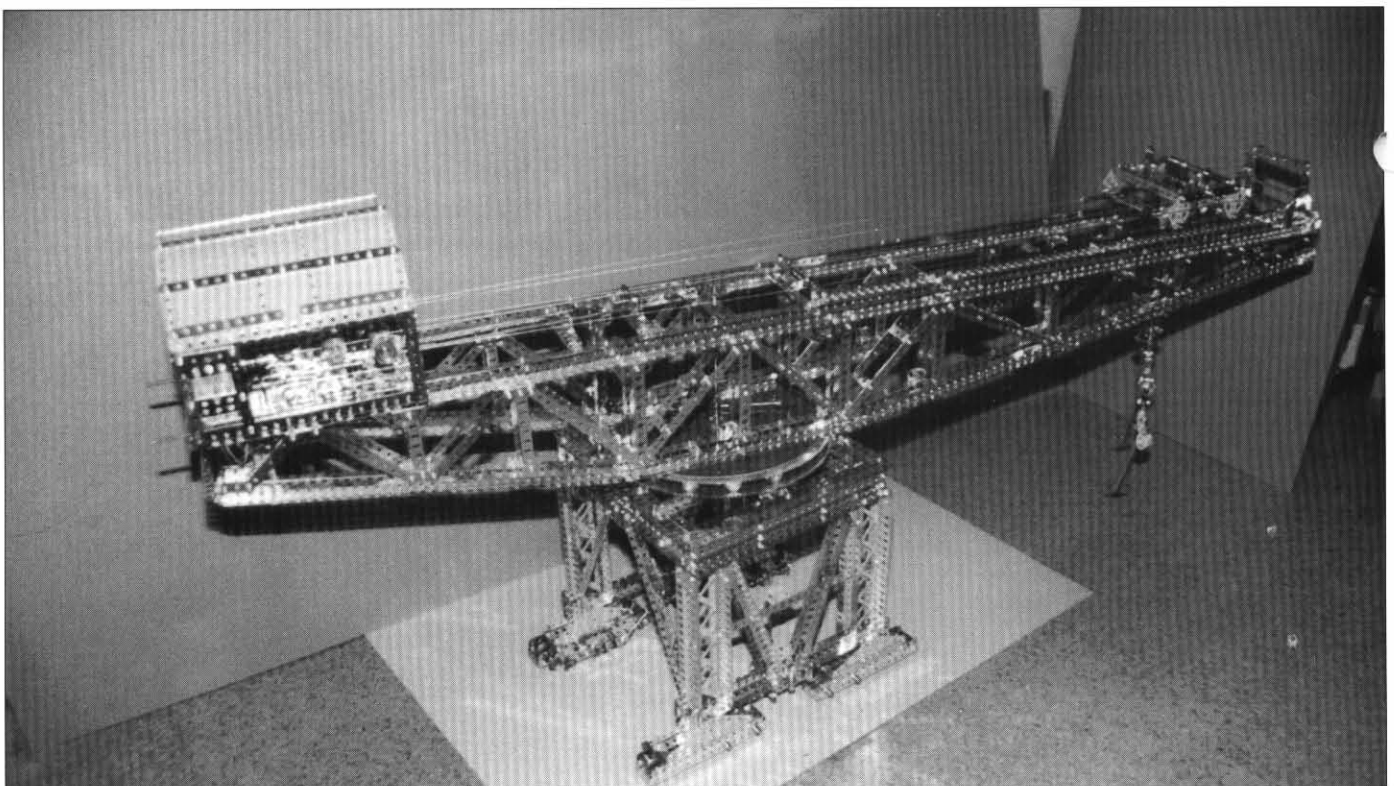
van de jaren '20 – spaceshuttle en een molen / jaknikker destijds in het groot aanwezig op de wereldtentoonstelling in Sevilla. De heer *A. Dagelet* toonde een stoomgemaal en een havenkraan. De heer *F. Dicke* showde een Giant Blocksetting kraan, een pronkstuk en zeer goed werkend exemplaar. Een kraanmodel was van de hand van de heer *O. Klok*. Naast de reeds genoemde robot toonde de heer *F. Dijk* een Alfetta race-auto, een quadraped en een elektrificeerapparaat. De heer *J. Kroon* was met een reuzenrad en een maanvoertuig aanwezig. De heer *R. van Slooten* toonde vele miniatuurmodellen van landbouwwerktuigen en de heer *G. Evers* was met zeer veel modellen als kraanwagens, graafmachines, een brandweerauto, trekkers en een vliegtuig aanwezig. En last but not least toonde de heer *H. Piersma* met een grote verzameling dozen en modellen de historie van Meccano in een 9-tal vitrinekasten; van de grijze nikkelen onderdelen uit de beginperiode tot het heldere geel/blauw/blank metaal van nu.

Op de tentoonstelling was voor de kinderen een workshop ingericht voor het in elkaar zetten van kleine modellen. Een videopresentatie, foto-overzichten en allerlei affiches gaven informatie over de vele mogelijkheden.

Van de ruim 6.000 bezoekers hebben er ongeveer 900 in een logboek hun naam

vermeld en uit de opmerkingen heeft ondergetekende een aantal opgetekend die bijgaand volgen:

Meccano is niet te overtreffen. De kinderen hebben genoten, wij ook. Wat fantastisch dat mensen op deze manier hun hobby aan anderen willen laten zien, bedankt!. Het spijt me nog steeds dat ik vroeger geen Meccano kreeg, omdat ik een meisje was, maar ik heb nu gezien dat het er ook op stond: voor jongens van elke leeftijd, zo was dat. Ik zag in 40 jaar weer mijn oude speelgoed, prachtig! Weet ik eindelijk wat mijn vader nou bedoelde. Liefde in de dertiger en veertiger jaren, heel erg genoten. Wat is werktuigbouwkunde een mooi technisch beroep. Ik geef er een uitstekend voor of een 10, wat een tijd. En dan ben je zo maar even weer kind. Gestimuleerd om weer te gaan bouwen. Was het nog maar te koop! Dat dit resultaat te behalen viel, heb ik als kind nooit geweten, geweldig! Jelle 6 jaar: erg leuk, maar is er nog meer? Zit moeilijk in elkaar, ga zo voort. Prima initiatief in deze beeldbuijstijd. Indrukwekkend, nu zijn de kinderen er gelijk aan verkocht. En een spijt dat we hebben, dat we in Hon (Denemarken) die ene tweedehands winkel niet ingegaan zijn. Niet gedacht dat je met Meccano zoveel kunt maken; zelf nooit verder gekomen dan doos 2. Hier staat veel meer dan mijn dozen 1 en 1a uit 1934. Goud van oud



Giant block setting crane van de heer Dicke

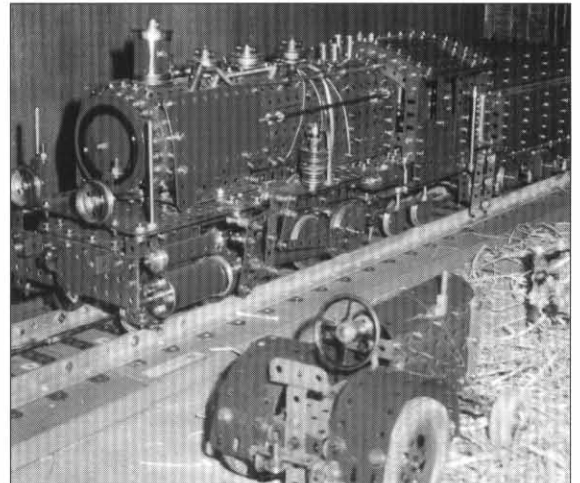
herleeft, prachtig! Ga zo door, jongens! Mooi ook dat alles werkt/draait. Ultratof. Jeugd sentiment. Het mooiste van het mooiste. Wat een mooi spul is dat. Onze zonen 3 en 5 jaar waren erg enthousiast. Een lust om te zien. Moet bewaard blijven. Zoiets was mij niet gelukt, Mijn speelgoed van vroeger. Inclusief eerste indruk bij entree: kan niet stuk, chapeau!! Breng alle

kinderen hier naar toe. Gaaf, joh! Goede onderwerpen en leuk opgezet. Onwijs gaaf. Het lijkt een soort technisch Lego. Nodig meneer x (red.) uit, misschien stopt hij dan met de verkoop van rommel. Reactie uit Duitsland: toll! Ik waan mie weer in vroegere tied. Reactie uit Canada: interesting show, very nice, extreemly interesting. Tjebbe 6 jaar: kraan en

knik-tractor vond ik geweldig. Te gek, zou de tegenwoordige nog zo goed zijn? Het kan niet waar zijn, zo mooi. Het is echt een plaatje, te gek. Goed voor ongeduldige kinderen. Erg leuk... Oude doos met Meccano komt morgen weer uit de kast. Al met al een zeer geslaagde expositie die de naam van Meccano en het Gilde op vele lippen heeft gebracht.



Robot van Freark Dijk knipt lint door



Stoomloc. op rails van de heer Schuur en tractor in het hooi

## Verslag van de bijeenkomst te Benthuizen op zaterdag 17 oktober 1998

Ralph Schurink  
Amsterdam

Het leven van een student aan de lerarenopleiding van de Universiteit van Amsterdam is niet gemakkelijk. Gelukkig was deze zaterdag de eerste dag van de herfstvakantie, zodat op dat gebied de druk enigszins van de ketel gehaald was. Echter ook het sociale leven van de huidige student is complex: de vorige avond had ik nog een feestje gehad in Purmerend. Ik ben echter wel op tijd daar weggegaan om 's ochtends tijdig mee te kunnen rijden naar Benthuizen met een ander Meccanolid uit Amsterdam-Noord, de heer *De Beer*.

Vlak na de klok van tien arriveerden wij op de bijeenkomst. Er waren al aardig wat mensen. *Harrie Kroon* uit Oss had interessante onderdelen bij zich, waaronder kleine druklagers.

De heer *Marc Hageman* had een zogenaamde, Power steering, meegebracht. In dit model was een aantal technische snufjes verwerkt, waaronder: elektrische stuurbekrachtiging, vierwielaandrijving en -besturing, onafhankelijke wielophanging en een onafhankelijke besturing.

*René Muijen* had een model van het gemaal van Cruquius bij zich. Tussen 1849-1852 werd een dergelijk stoomgemaal ingezet om de Haarlemmermeer leeg te pompen. Er stond een drietal van dergelijke gemalen langs de kant van deze droogmakerij. Ik vond het een erg mooi model. *René* is van plan hiermee volgend

jaar naar Skegness te gaan. Ik denk dat dit wel een goede kans maakt op een podiumplaats.

De heer *Oosters* had 'The Steam Excavator' (supermodel 19a) gebouwd. Dit was uitgevoerd in Meccano en Märklinonderdelen. Dit alles wordt aangedreven door een stoommachine. Ik vond het een apart model dat soepel werkt.

*Piet van Bemmel*, ook een graag geziene gast op bijeenkomsten, had een experimentele klok bij zich. Verder stond op zijn tafel een mobiele kraan met uitschuifarm opgesteld. Een model dat ingenieus in elkaar zit.

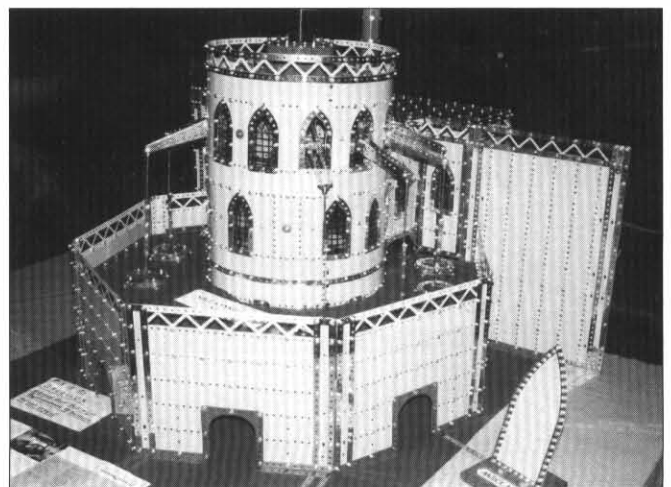
De heer *Leemans* had een automatische raceauto meegebracht, model no. 5.25 (te bouwen met uitrusting 5, 4, 4a). Het leek wel een soort perpetuum mobile. Ook had hij een balkkraan meegebracht, model 4.40 (te bouwen met 4, 3, 3a).

De heer *De Beer* uit Amsterdam had zijn boorplatform meegebracht. De heer *Sijnja* had een bovenstuk van een portaalkraan meege-

bracht. Zoals wij van *Maurits* gewend zijn, was dit een degelijk stuk werk. Alles werkt erg soepel en efficiënt.

*Co Stevens* had een kabelopwindmachine meegebracht. Onder alle omstandigheden blijft de kabel strak, of de kabel nu afgerold of opgerold wordt.

Verder waren er de gebruikelijke handelaars zoals de heren *Mikkers* en *Steenvoorden*. Het was daarnaast erg gezellig om met iedereen bij te praten onder het genot van koffie, kroketten en andere versnaperingen. Ik denk dat uiteindelijk zo'n 60 mensen op de bijeenkomst zijn geweest.



Stoomgemaal de Cruquius van René Muijen



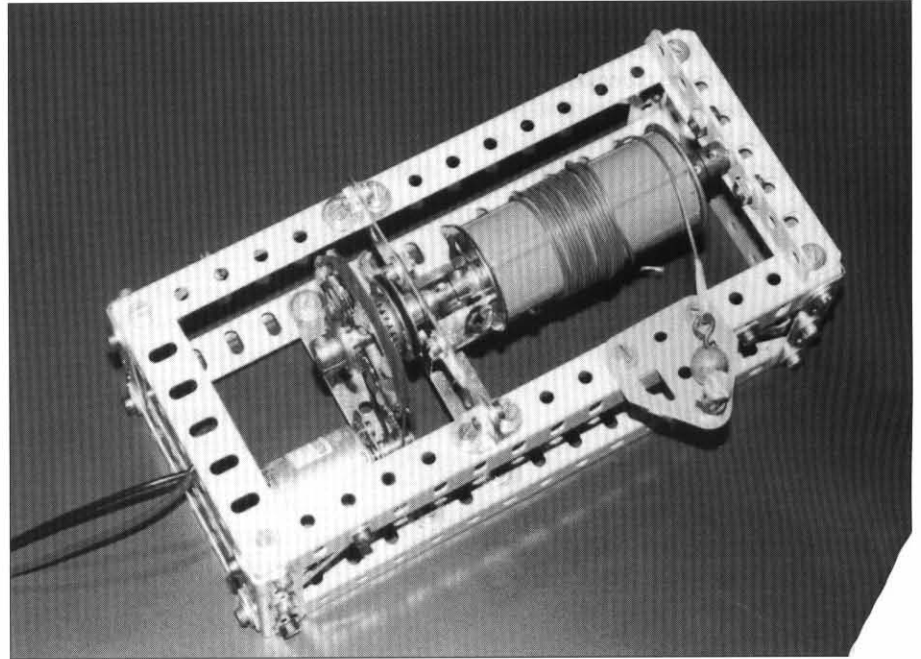
## 'Variomatic voor een kabeltrommel II'

Co Stevens  
Achterveld

In MN 16.2 trof u een artikel aan met deze naam, alleen zonder de Romeinse II. Daarin werd beschreven, hoe met behulp van een differentieel en twee gelijkstroommotoren een kabeltrommel kan worden aangedreven.

Doorgaans moeten differentieën aan beide zijden gelagerd zijn om soepel hun werk te kunnen doen, dat geldt dus ook voor deze variomatic. Op plaatsen waar weinig ruimte voorhanden is, kan dat een nadeel zijn. Daarom heb ik gezocht naar een constructie, gebaseerd op hetzelfde principe, maar waarbij de halve uitgaande assen vervallen, en alle onderdelen (behalve het planeetwiel) op één doorlopende as zijn gemonteerd. Op diezelfde as kan dan de kabeltrommel ofwel rechtstreeks worden gemonteerd, ofwel door middel van een vertraging worden aangedreven. Het nu volgende is niet geschikt voor puristen onder de Meccanobouwers.

Uit een riemschijf nr. 20a worden naaf en de vier spaken verwijderd, zodanig dat er plaats is voor een nieuwe naaf ook met vier spaken: twee van draadeind en twee assen, waarvan één voorzien van een rondsel nr. 26c. Tot naaf dient de helft van een korte koppeling nr. 63d, of iets soortgelijks. De vier nieuwe spaken worden in die nieuwe naaf vastgezet (bv lijmen of solderen), zodanig dat deze ongehinderd op een as kan draaien. Op één der spaken van de as wordt een rondsel nr. 26c, met de stelschroefzijde naar buiten gericht, tussen twee onderlegingen vrijdraaiend gemonteerd (bv met een stukje draad in een doorboring van de as). Dit geheel



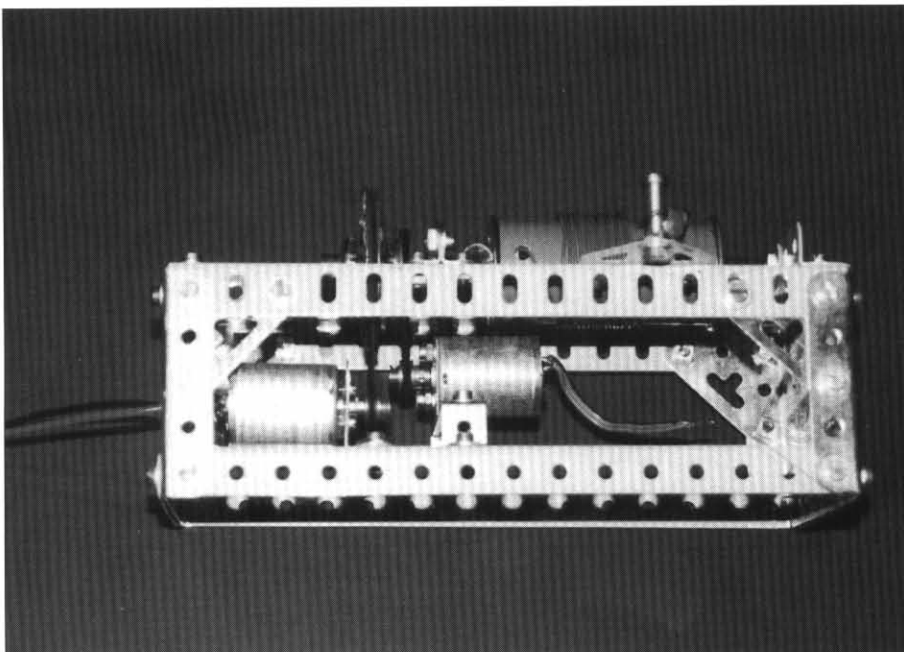
**Aandrijving en rem op één doorlopende as**

wordt vastgezet (bv lijmen of solderen) in de geprepareerde riemschijf nr. 20a. Voor de goede werking is het raadzaam het gewicht van het rondsel te compenseren met een tegengewicht (bv lood).

Dit geheel kan nu fungeren als kooi van een differentieel met daarin een planeetwiel (twee werkt helaas niet, gaat wringen). Door de naaf wordt een as van voldoende lengte (bv nr. 14a of nr. 15) gestoken en aan beide zijden voorzien van een kroonwiel nr. 29, op de juiste afstand van de naaf gehouden door onderlegingen. Aan de ene zijde wordt het kroonwiel

vastgezet op het uiteinde van de as, het kroonwiel aan de andere zijde kan vrij draaien en wordt gekoppeld aan een 2,5 cm riemschijf: dat kan met een H - koppeling nr. 171 of korte koppeling nr. 171a aan riemschijf nr. 22, handiger is vanwege de plaatsruimte rechtstreeks aan riemschijf nr. 22a (bv lijmen of solderen). Tenslotte wordt een kraag nr. 59 op de as geschoven en vastgezet zodanig dat het gehele stelsel soepel kan draaien.

In een frame wordt het overblijvende deel van de lange as aan beide zijden gelagerd en tussen de lagers voorzien van een trommel, die wordt vastgezet op de as. Met een aandrijfmotor wordt riemschijf nr. 20a aangedreven, met een remmotor wordt riemschijf nr. 22 (of nr. 22a) afgeremd. Aldus wordt een om de trommel gewonden kabel strak gehouden en zonodig (langzaam) opgewonden. De werking van deze constructie is exact hetzelfde als beschreven in het artikel 'Variomatic voor een kabeltrommel'.



**Links aandrijfmotor en rechts remmotor**

### Opmerkelijke opmerking

Drijf nooit een mens in een hoek, hij is daarvoor te geweldig.

## Buitenlandse bladen

### Runnymede Meccano Guild Newsletter

**Nummer 38 (oktober 1998).**

Redacteur Nick Rodgers rapporteert trots in zijn redactionele inleiding dat de oplage nu ruim 100 exemplaren bedraagt. Ondanks het betrekkelijk kleine ledental dat uit dit cijfer blijkt, produceren zij toch maar eventjes driemaal per jaar een blad van 52 pagina's! Deze club telt blijkbaar veel leden die zich ervoor inzetten. SkegEx'98 krijgt ruimschoots aandacht. Op blz.9 staat een foto met alle te Skegness aanwezige leden van de Internet Meccano Discussie Groep 'Spanner', met vooraan onze eigenste Kees Trommel die bijvoorbeeld in MN 16.4 ook schriftelijk toonde onze Nummer Een Internetzwerfer te zijn. John Wilding vertelt hoe een Meccano uurwerkmotor kan worden gerepareerd. Van het nieuwe Runnymede lid Andreas Konkoly, die de redactie een serie bouwbeschrijvingen heeft geschonken, is er de tweede van deze reeks: 'Hare Hoogheid de Bijenkoningin' een ruim van plaatjes voorziene bouwbeschrijving met onderdelenlijst. Mike Dennis beschrijft zijn model van een opmerkelijke elektrische tram, die over een afstand van een kleine vijf kilometer over het strand tussen Brighton en Rottingdean heeft gereden. Het ding stond op poten met een hoogte van ruim zes meter en zag er uit als een kruising tussen een plezierjacht en een tram. Tony Parmee stelt voor om het honderdjarig bestaan van Meccano in 2001 te vieren met een megasamenkomst in een geweldig grote hal - een hectare in de omgeving van Londen; hij hoopt op royale steun van Meccano S.A.; de redactie meldt dat er besprekingen gaande zijn over iets dergelijks in Liverpool. We houden u op de hoogte. En tot slot is er een beschrijving van een Meccano stoomauto van de verleden jaar overleden Brian Rowe. Al met al een nummer dat rijk gevuld is met interessante artikelen.

### Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 64 (1998-IV).**

Ter gelegenheid van het einde van het jaar wordt dit nummer vergezeld van een prachtige kalender, die op het voorblad de beste wensen draagt van Maurice Perraut, president, en de andere bestuursleden van de CAM. De kalender, die geheel in kleur is uitgevoerd, heeft bij elke maand een afbeelding van een Hornby of Meccano uitrusting, waaronder ook enkele Hornby treinen. Bovendien is maandelijks in een kadertje een belangrijke gebeurtenis in de geschiedenis van Meccano vermeld. Helaas gebiedt mijn onkreukbaarheid me dit juweeltje, samen met de andere bla-

den, toch maar weer door te geven aan ons Documentatiecentrum...Met als titel 'Aleph-2' heeft André Schaeffer een serie van drie afleveringen geschreven over zijn Meccanograaf (het eerste deel verscheen in nummer 63) die onder andere in verscheidene kleuren kan tekenen. Van dezelfde auteur is er een bijdrage over een compacte versnellingsbak met enkele foto's en tekeningen. Aan het eind waarschuwt de schrijver dat voor bouwers die de constructie van de bak niet gemakkelijk vinden, de afstelling nog veel moeilijker is! Ook Bernard Beaujard waarschuwt voor problemen en wenst de eventuele bouwers van zijn model veel moed en geduld toe: het betreft een kraan waarmee jachten en andere kleine boten uit het water kunnen worden getild en op de kade neergezet; de beschrijving is beknopt maar wordt verduidelijkt door een aantal messcherpe foto's. Een miniatuur vorkheftruck op schaal 1:43,5 (spoor 0) werd gebouwd door Bernard Périer, met alweer prachtig scherpe foto's. Voorts een reeks kleurenfoto's van de tentoonstelling te Troyes en de jaarlijkse bijeenkomst van de Italiaanse GAMM te Novegro bij Milaan.

### Constructor Quarterly

**Nummer 42 (december 1998).**

'As time goes by....' heeft John Machin zijn pretmodel genoemd. Het was bedoeld als klok waarbij de hele uren zouden worden geslagen door een geslachtsloos figuurtje met een hamer. Maar overwegende dat geen mens bereid zou zijn een uur of minder te wachten voor er weer eens wat zou gebeuren, heeft hij de klok gedegradeerd tot een ding dat op commando alleen maar twaalf slaat. Wel heel mooi en lekker ingewikkeld in elkaar gezet en prachtig geïllustreerd. Engelsen zijn dol op gokmachines, en hun speelhallen staan vol met dergelijke zedenbedevende apparaten: Brian Ashton bouwde een elektrisch Bagatelle spel, een hellend speelvlak met gaten en pennetjes waartussen een in het spel geschoten balletje zijn weg zoekt met een prijs voor hem of haar die geheel per ongeluk de hoogste score haalt. Kenneth B. Senar beschrijft zijn prachtig en groots uitgevoerde model van een F86 'Sabre' straaljager waarmee hij op SkegEx'98 de tweede prijs behaalde. De superbe foto's van Nigel Barker geven een goede indruk van de nauwkeurige dataïllering: de auteur heeft zelf dikwijls in zo'n ding gevlogen. Van Dr. Keith Cameron is er het tweede en laatste deel van 'Meccano en Elektriciteit'. Bert Love vervolgt de serie over de vliegtuigbouwdozen van Meccano met de tweede aflevering. Robert Crawford verbeterde het Meccano maanvoertuig (Action Control

uitrusting nr. 9515) naar aanleiding van kritische opmerkingen van Bert Love in CQ34. Dr. Keith Cameron's bijdrage voor het winterseizoen is een mooi model van 'Frosty the Snowman', een fraai mannetje in wit met een beetje rood en een gele bezem, die vlijtig aan het vegen is. Bernard Périer liet ons in CQ39 kennismaken met zijn creatie Zkwyx, een ruimtekonijn dat van zijn planeet Meccania op safari ging naar de Aarde. Hij vond dat zó mooi en interessant, dat hij besloot af en toe terug te gaan. En nu op 24 december deed hij dat weer en landde via een automatische procedure omdat hij zelf nogal onder de invloed was van de K-roteenchampagne, die hij, in navolging van wat de mensen op aarde op deze datum dronken, alvast maar tot zich genomen had. Hij ontmoet er uiteraard de Drie Wijzen, maar ook hun gedrochtelijke viervoeters. Onder de titel 'Artaban, de hooghartige dromedaris' vervolgt de heer Périer zijn vertelling, die nu bestaat uit een bouwbeschrijving van het bultige beest met veel mooie foto's. Een prachtig dubbelverhaal!

### AMS Bulletin (Zwitsers)

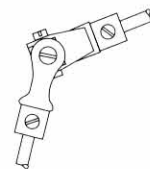
**Nummer 41/1998.**

Bruno Mühlethaler beschrijft twee uitvoeringen van een model van een (bijna springende) sprinkhaan, één in Meccano en de andere in Märklin. Een planetarium van Meccano, bouwbeschrijving overgenomen uit de M.M.A. (??) van juni 1957, voorzien van grote maar slecht afgedrukte foto's alsmede een lijst van onderdelen. Willy Dewulf geeft een betrekkelijk goed te begrijpen college over de gangbare krachten die werken op Meccano constructies. De tekeningetjes zijn duidelijk. Van dezelfde auteur een verhaal over de begintijd van de stoommachine verluchtigd met 22 tekeningen. En ten slotte een hoogwaardige herdruk van de eerste 25 bladzijden van de Duitse versie van het bekende Meccano boekje 'Standaard Mechanismen'. Als bijlage bij dit nummer een bouwbeschrijving van een slingeruurwerk van Stoky's onderdelen door Urs Flammer; voorts een catalogus van Märklin met onderdelenlijst

### Voorts ontvangen:

Meccano & Erector Club Newsletter (S. Calif.), nummer 22-4 (oktober 1998). AMS Nieuwsblad (Zwitsers) nummers IV/98 en I/99

Frits Willems



## Agenda

### 20 maart: Ede

Algemene Ledenvergadering in het zalen-complex 'NIMAC', Galvanistraat 13, Ede, tel.: 0318 633876.

Aanvang 10.00 uur, de zaal is open vanaf 9.30 uur.

### 10 april: Vogelenzang

Bijeenkomst in 'het Dorpshuis'. Henk Lensenlaan Vogelenzang. Van 10.00 uur tot 15.00 uur.

Komende vanaf de A4 afslag Nieuw Venne (A44). Richting Hillegom N208 (Weeresteinstraat) richting Vogelenzang (Pastoorslaan). Spoor over (1<sup>e</sup> Loosterweg). Weg volgen (Margarietenlaan). Direct na de brug rechtsaf (Bartenweg / Leidsevaartweg). Op splitsing weg naar links volgen (Vogelenzangseweg). Op kruising voor huisnummer 352 linksaf (Teylingerweg). Richting sportvelden.

Bus 90 in Haarlem vertrektijd: 8.31; 9.31; 10.01; 11.01 enz., uitstappen Vogelenzangseweg. Inlichtingen G.B. Anink, tel.: 023 5841717.

### 8 mei Kerk-Avezaath

Op zaterdag 8 mei vanaf 10.00 uur, wordt in het dorpshuis 'De Avezaath', Daver 46, te Kerk-Avezaath, tel.: 0344 681469 een bijeenkomst van het MGN gehouden. Route Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tielwest / Buren, richting Buren en na ca. 300m rechtsaf. Direct aan de linkerkant is het dorpshuis. Inlichtingen: G.B. Anink, tel.: 023 5841717.

### 29 mei: Benthuisen

Bijeenkomst in dorpshuis 'De Tas' aan De Dam te Benthuisen, tel.: 079 3313625. Aanvang 10.00 uur. Bus 165 richting Alphen a/d Rijn vertrekt rond het hele uur uit Zoetermeer station Centrum-West. Inlichtingen: G.B. Anink, tel.: 023 5841717.

### Let op.

De bijeenkomst van Maastricht staat misschien nog niet in uw agenda. Harry Peels had ook deze bijeenkomst keurig op tijd aan ons doorgegeven, maar door omstandigheden - waarover u in het editoriaal geïnformeerd werd - is bedoelde aankondiging niet eerder afgedrukt. Sorry Harry. Laten we de meesterbouwer verrassen door allemaal te komen.

### 12 juni: Maastricht.

Bijeenkomst in het City Centrum Capucijnenstraat 43 (door de poort), Maastricht. Inlichtingen H. Peels tel.: 043 3219073.

### Verder staan in 1999 de volgende bijeenkomsten op het programma:

1 t/m 4 juli Skegness  
4 september Henley  
11 september Mechelen  
25 september Ede  
9 oktober Benthuisen  
6 november Hengelo

### Let op datum gewijzigd:

#### Zo 21 november Kerk-Avezaath

### Gebeurtenissen

#### 5 april: Raalte

Op tweede paasdag wordt het dertiende Internationale Stoomfestival gehouden waaraan door MGN-leden kan worden deelgenomen. Plaats Manege 'De Hoogeweg', Hogeweg 8, Raalte.

Openingstijd van 10.00 uur tot 18.00 uur. Deelnemers krijgen een vergoeding en een gratis lunch. Opgave voor deelname en inlichtingen bij: R. Mikkers, tel.: 074 2774327.

#### 11 april: Steenwijk

Op zondag 11 april wordt de 3<sup>e</sup> Miniatuur Auto- en Landbouwbeurs in het Multifunctioneel Centrum 'De Meente' in Steenwijk gehouden. Open van 10.00 uur tot 16.00 uur. Inlichtingen: E. Broekaart, tel.: 0521 514004

#### 4 t/m 25 april: Rotterdam

Meccanotentoonstelling in Museum Katendrecht, Rechthuislaan 1a, Rotterdam, tel.: 010 4857949.

Openingsdagen: dinsdag, donderdag, zaterdag en zondag van 12.00 uur tot 16.00 uur. Maandag tweede paasdag geopend. Inlichtingen: A.J. van de Ruit, tel.: 010 4858965.

#### 13, 14 en 15: mei Rueil-Malmaison in Frankrijk

International Meccano Exhibition. Georganiseerd door de Franse Meccanovereniging C.A.M. Genoemde plaats is een westelijke voorstad van Parijs, iets ten zuiden van de Seine. Meer dan 100 exposanten komen bijeen in een moderne expositieruimte met een oppervlakte van

1200m<sup>2</sup>. Opbouw dag 12 mei. Laatste dag ruilbeurs voor allen. Bereikbaar met openbaar vervoer. Er staat ook een bezoek aan het kasteel van Versailles op het programma.

Inlichtingen: André Schaeffer, 71 av. Albert 1er F-92500 Rueil-Malmaison. Tel.: (0033) 147 49 10 84

#### 19 juli t/m 7 augustus 1999 Zutphen

De regio Groningen organiseert een groots Meccano-evenement in de Burgerzaal van het stadhuis in Zutphen. Gezien de oppervlakte van 350m<sup>2</sup>, verzoeken wij u -indien u daaraan ook wenst deel te nemen met uw modellen - contact op te nemen met de heer T. Dagelet, tel.: 050 3181347. Evenals het afgelopen jaar in Dalfts hopen wij van dit evenement weer iets bijzonders te maken.

## Advertenties

### Aangeboden

Tot 3 april 1999 laatste bestelmogelijkheid. Exacto. 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 onder gelijken wilt onderscheiden!

Grote Meccano-uitrusting. Bijna alles origineel Engels. In staat van nieuw! Taxatiewaarde f 18.000,00. Verkoopprijs f 15.000,00. G. Venema-Tourney, Dotterbloem 45, 1991 KB Velsbroek, tel.: 023 5378266 of 075 6217142

Zeer grote Meccano-uitrusting grotendeels Engels 1950-1960. Bv 76 hoekbalken nr. 7, 57 tandwielen nr. 31, 44 rondsels nr. 26, 69 platte steunbalken nr. 103b en 5 kg schroeven en moeren. Het geheel in 2 grote 3-delige kisten. Catalogus op aanvraag. H. v.d. Meer, Nassastraat 3, 2411 CH Bodegraven, tel.: 0172 611695.

### Gevraagd

Donkerblauwe Meccano. Dozen en losse onderdelen uit de periode 1978-1979. Aanbiedingen bij Jan Schroef tel.: 071 5411945.

## A.J. PRINS

de oudste Meccano Dealer

levert :  
verzendt :  
bel voor

Kist 10

- TreinenShop
- Alle dozen
- Alle onderdelen
- Ordergrootte kortingen

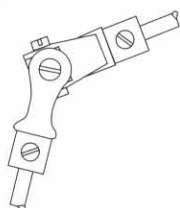
A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937



# MECCANO-NIEUWS

m  
gn

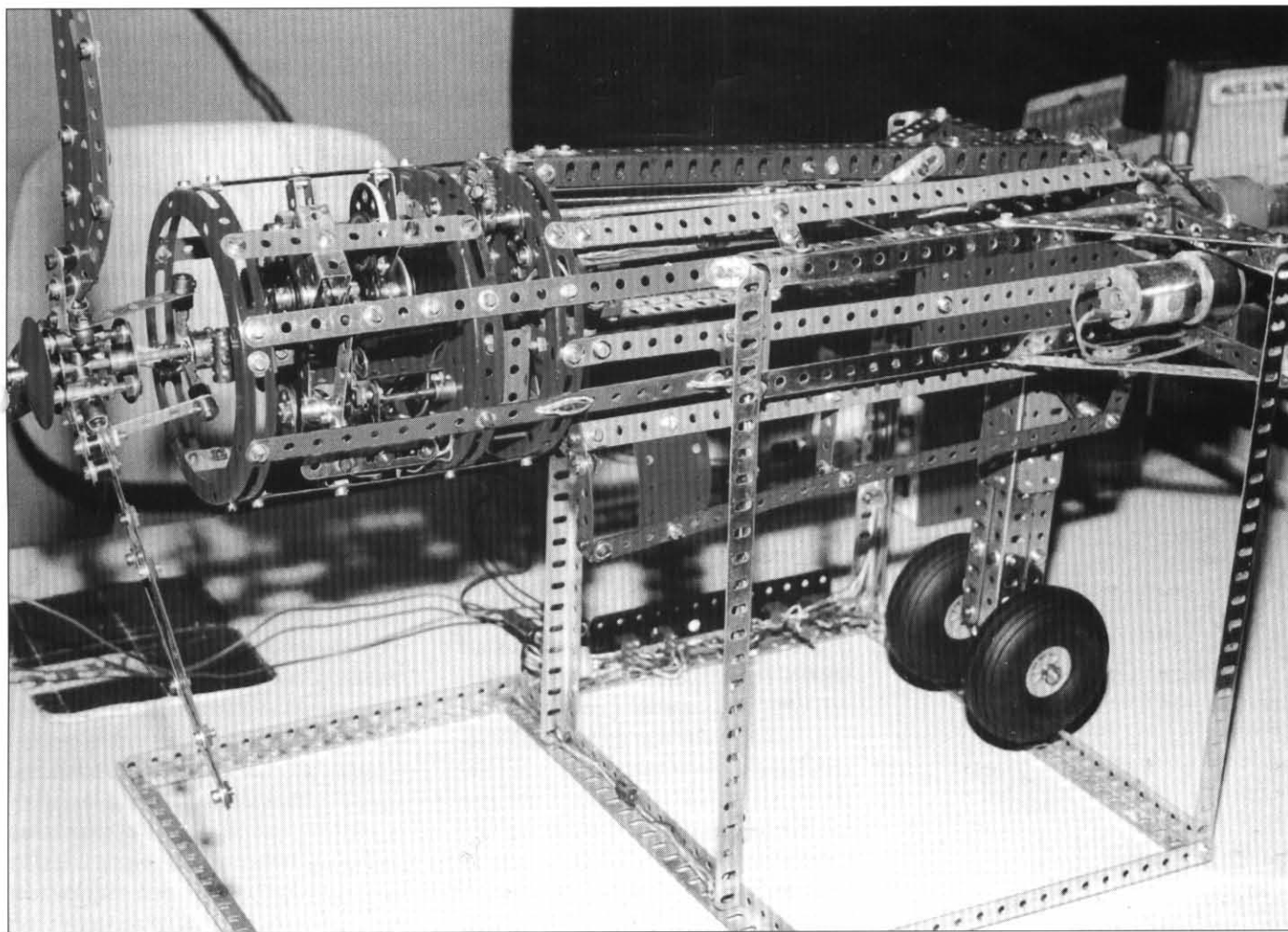
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 17 nummer 2  
Zomer 1999

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

Redactie-adres: Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 - 591 52 95  
E-mail: [cjt@kabelfoon.nl](mailto:cjt@kabelfoon.nl)



Motorgondel met landingsgestel en verstelbare propellerspoed van Henk Verhoef

In dit nummer o.a.: Meccano in andere handen  
Wijzigingen Meccano 1999  
Knappe koppeling  
Veel foto's

## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

G.B.M.M. Anink  
Vogelzangseweg 352  
2114 CK Vogelzang  
Tel.: 023 5841717

### Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel./Fax: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: schurink.jh@wx.nl

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: cjt@kabelfoon.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 de Hoofdredacteur = (tijdelijk) de Secretaris zie adres hierboven.

### Redacteurs:

S. en H. v.d. Berg, G.W. Faken,  
J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens, J.F.J. Willems

### Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 55,- 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.**

\*SPANNER\* is de Meccano e-mail groep op internet. Voor meer informatie kijk op de ISM web site: <http://www.dircon.co.uk/meccano/>

## Van de redactie

### Tijdelijke Hoofdredacteur

Voor u ligt het eerste product van uw tijdelijke Hoofdredacteur.

#### (met nadruk op tijdelijk..... ja !?)

Het klinkt natuurlijk wel hè, Hoofdredacteur, jawel. Met deze titel mag ik mij dus voorlopig even tooien in de periode dat wordt gezocht naar een waardige opvolger van onze vorige Hoofdredacteur Bert Loerakker (EN natuurlijk Nel Loerakker niet te vergeten).

Goh ik was net zo'n beetje gewend aan het "dragen" van de titel Secretaris (feitelijk natuurlijk gewoon manusje van alles, dat zie je nu maar weer eens). Nu is deze nieuwe titel natuurlijk veel te veel eer voor mij alleen. We hebben immers een team van redacteurs (zie de colofon) die eveneens hun bijdragen leveren aan **UW Meccano Nieuws**.

Dit team is inmiddels ook versterkt met de deskundigheid van een "ouwe rot" in het vak, onze vóór vorige Hoofdredacteur Frits Willems. In dit team zal mijn bijdrage o.m. bestaan uit het managen (zo heet dat toch tegenwoordig als je andere voor je laat werken?) het "opjagen" dus VAN IEDEREEN die bijdragen willen / kunnen / moeten leveren aan het MN om vervolgens met gebruikmaking van moderne, technische middelen zoals daar zijn de pc, de scanner de printer en internet (jawel daar is het weer) het geheel in een formaat te persen dat door de drukker kan worden afgedrukt. Voor mij is dit allemaal toch tamelijk nieuw.

Natuurlijk schreef ik zo af en toe wel eens "een stukkie" maar dat gaf ik vervolgens aan de Hoofdredacteur die verder maar moest zien of en hoe die het wilde plaatsen. Nu ik zelf aan die kant van de productielijn zit moet ik me echt gaan verdiepen in zaken als opmaak, kantlijnen, tabs en meer van dat soort zaken die normaal gesproken in mijn documentopmaak slechts een ondergeschikte rol spelen. Ach wat, ik probeer het gewoon.

En bovendien.... het is toch maar **TIJDELIJK** want ergens in die grote groep van 600 leden zijn er ongetwijfeld véél deskundiger leden die (al dan niet) in hun dagelijkse werkzaamheden (ook) met dit bijltje hakken en die gewoon branden van verlangen om hun deskundigheid ook op dat prachtblad van ons bot te vieren.

Kijk die mensen nodig ik dan van harte uit om zich **METEEN** even bij mij te melden, dan word ik weer gewoon manusje van

alles en mag hij (een ZIJ - al dan niet in combinatie met een HIJ - is trouwens even welkom hoor) lekker verder gaan met managen.

Jaaja ..... roept u maar .....!

## Van het bestuur

### Van de Voorzitter

Tijdens de jaarvergadering waren weer vele Meccanoleden aanwezig. Z'n grote opkomst werkt altijd erg stimulerend. Een van de punten was het afscheid van Bert en Nel Loerakker als Hoofdredacteur en Eindredacteur van ons Meccanoblad.

De reden voor hun afscheid van het redacteurschap is de nieuwe baan voor Bert in Blerick en de daarmee gepaard gaande verhuizing naar Venlo. Hierdoor konden zij dan ook niet bij de vergadering in Ede aanwezig zijn. Het afscheid ging als volgt: "Het Meccano Gilde Nederland heeft gedurende 3 jaar van de talenten van Bert en Nel Loerakker als Hoofdredacteur en Eindredacteur mogen gebruik maken. In deze 3 jaar hebben ze hun taak met overgave en veel inzet gedaan. Bert was steeds bij zoveel mogelijk bijeenkomsten aanwezig om kopij te verzamelen, dat is veel werk en hem prima gelukt. Samen hebben Bert en Nel het blad op kwalitatief grote hoogte gebracht waarbij de eindcontrole voor Nel en het groene boekje van Bert goed te pas kwamen. Gelukkig hebben ze het voorjaarsnummer nog tussen de bedrijven door kunnen maken. De kopij voor het zomernummer hebben ze aan het interim team onder leiding van Kees Trommel kunnen overhandigen. We zijn dank verschuldigd aan Bert en Nel voor het vele verzette werk voor het Meccano Gilde Nederland.

Wij wensen hen beiden een goede toekomst in Venlo. De cadeaubon en bloemen zijn enkele dagen later door ondergetekende en echtgenote aan het echtpaar Loerakker overhandigd in hun nieuwe woning in Venlo. Zoals tijdens de jaarvergadering aan u is verteld zijn wij een team aan het vormen van redacteurs en geïnteresseerden waarmee wij gaan bekijken hoe ons Meccano blad op een moderne manier met beperkte financiële middelen kan worden gemaakt in een uitvoering zoals wij tot nu toe gewend zijn.

De bedoeling is in het najaar met een nieuw redactie team aan de slag te kunnen gaan.

Kees Trommel heeft toegezegd het zomer-nummer te verzorgen.

Tijdens de jaarvergadering waren de meningen omtrent de uitvoering van het blad als volgt.

De vraag was:

**1e Stel het blad wordt iets uitvoeri-ger, mag dat ca. 5 gulden extra kos-ten: veel ja.**

**2e Stel het blad krijgt soms kleuren-foto's, extra kosten tien gulden: zeer veel ja.**

**3e Stel het blad wordt eenvoudiger en ca. 5 gulden goedkoper: zeer veel NEEN.**

Deze vragen waren als indicatie bedoeld. De reacties van de vele aanwezige leden geven een goed beeld van de wensen. Het interim team kan hiermee aan de slag. Als u specifieke ideeën omtrent uitvoering en verzorging hebt wilt u mij dat graag laten weten.

*Gerard Anink*

## Van de Penningmeester

Tijdens de jaarvergadering op 20 maart j.l. sprekend over de BATEN in het jaar 1998 gaf ik aan, dat het bedrag aan extra ontvangsten wegens verstuurd herinneringen meer dan tweeënhalftmaal het begrote bedrag was.

Hierop ging ik aan het einde van mijn toelichting op de jaarcijfers nog nader in en zegde toe die tekst ook aan niet-aanwezigen onder de aandacht te zullen brengen. Nog een opmerking over de extra ontvangsten wegens verstuurd herinneringen.

In Meccano Nieuws 17.1 heb ik - zoals ook al veel eerder - aangegeven dat de kosten navenant zijn, dus er is geen sprake van 'verdiensten'. In tegendeel: ik ben van oordeel, dat het géén verdienste is van leden om veel te laat te betalen. Binnen vier weken na ontvangst van de acceptgiro lijkt mij redelijk. Drie weken extra wachten alvorens de eerste herinneringen worden verzonden komt mij voor als coulant en versturen van een tweede serie herinneringen als uiterst tolerant.

In 1999 moest ik wederom 96 eerste herinneringen [dat is 16% van het aantal leden!] en nog 28 tweede herinneringen

de deur uit doen. En zolang niemand mij een goede reden geeft voor het uitstellen van de betaling kan ik daar geen enkel begrip voor opbrengen.

Temeer daar uw penningmeester, evenals de overige leden van het bestuur, zo-wiezo al veel tijd spenderen ten behoeve van uw / ons Gilde. Om nutteloos extra werk zitten wij niet verlegen. Natuurlijk zijn er onder de aanwezigen hier [tijdens de vergadering] geen mensen die ik hier in feite aanspreek, maar dit deel van mijn tekst zal ook in het Meccano Nieuws 17.2 verschijnen met de oproep voortaan voldoende verantwoordelijkheid te hebben om tijdig de contributie te betalen.

Zover is het pas -nee, al!- over een half jaar, dus een gewaarschuwd mens telt voor twee. Geluk hebt u wel, want voor de contributie telt ook de gewaarschuwde mens maar voor één eenheid. Een plezierige zomerperiode toegewenst door

*Jan H. Schurink*

## Van de Ledensecretaris

Het aantal nieuwe aanmeldingen overtreft juist het aantal afvallers met twee. Doordat onze secretaris K. Trommel het Gilde bekend heeft gemaakt via internet zijn er weer wat nieuwe aanmeldingen.

## MUTATIES IN HET LEDENBESTAND

### NIEUWE LEDEN:

**1019** J.J.H. de Vries, Jan Campertlaan 14, 2741 AB Waddinxveen, tel. 0182 617778

**1020** Kik van der Linde, Brakenburgstraat 27, 1901 AL Castricum, tel. 0251 658927

**1021** J. Zuideweg, Koningin Julianastraat 23, 4691 GL Tholen, tel. 0166 603555

**1022** R.W. Radder, Dr. Roelfsemalaan 2, 7941 GV Meppel tel. 0522 253123

**1023** Maurice van Peurse, Karpaten 88, 3524 DG Utrecht, tel. 030 2889582

**1024** W. Ellerie, Havenweg 19, 9981 JN Uithuizen, tel. 0595 432267

**1025** A. Wind, Rustenburgpark 3, 2135 GT Hoofddorp, tel. 023 5626743

**1026** A.J.P. Groverman, Anna Pawlowastraat 4, 1183 CW Amstelveen, tel. 020 6430041

**1027** G.J. van Zutphen, wenst geen vermelding van adres en telefoon.

## ADRES-EN/OF TELEFOONWIJZIGINGEN

**573** H.L. Bakker, Zuiddijk 387, 1505 HB Zaandam, tel. 075 6166560

**742** B.N.M. Loerakker, Gruttostraat 14 5912 TB Venlo, tel. 077 3528984

**376** C.G. den Hartog, Lozedijk 10, 7946 KM Wanneperveen, tel. 0522 281377

**103** F.M. Meurs, Via Intelo 24a I 21034 Cocquio-Trevisago ITALIA, VA. 0039 033-2700499

**866** C.S. Vreeken, Koolmees 178, 2986 VM Ridderkerk, tel. 0180 420697

## BEDANKT

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

**903** A. Schütz, Alseberg, BELGIE.

**576** D.A. Redmond, Kingston, ON, CANADA.

**519** M.A.G. Wood, Veendam.

**600** H. Gäumann, Agarone, SWITSERLAND.

## OVERLEDENEN

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**449** Ae. Petit, Amersfoort.

**927** W.S. Sytema, Soest.

**894** R.J.H. de Bas, Uithoorn.

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

## Rectificatie

In het verslag van Mechelen 12-09-98 in MN 17.1 wordt op pagina 6, bij het onderdeel Master Connection de heer Murette opgevoerd als bouwer van drie modellen. Er is er echter maar een van zijn hand, de overige twee zijn gebouwd door de heer J. Hankenne.

## Meccano Nieuws 17.3

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio september verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus 1999.



## Laatste Nieuws !!!

\*SPANNER\*-lid Wes Dalefield uit Amerika, heeft de nieuwe onderdelenlijst van MW-Models (01-04-1999) nagelopen en komt tot de conclusie dat - gezien het ontbreken van een prijsaanduiding in de daarvoor bestemde kolom - de volgende onderdelen op dit moment niet - meer - leverbaar zijn:

72	vl.plaat 5 x 5 gaten / 2" x 2"
95A	18 tands kettingtandwiel 1,5"
96	8 tands kettingtandwiel 1"
99	versterkte steunbalk 12,5"
103	plat steunstuk 5,5"
103B	plat steunstuk 12,5"
103E	plat steunstuk 3"
103F	plat steunstuk 2,5"
130	excentriek (3-voudige slag)
130A	excentriek (2-voudige slag)
196	buigzame sluitplaat
198	scharnier plaat

In de hierbij afgedrukte internetpagina van de New Zealand Federation of Meccano Modellers staan de vervallen onderdelen afgedrukt.

Uit opmerkingen van Geoff Wright (van MW-Models) kan overigens de voorzichtige conclusie worden getrokken dat de productie van deze onderdelen inderdaad lijkt te zijn gestaakt.

Waarvan (voorlopig) acte.

## Meccano verkocht

Na de eerste geruchten in Nederland, is inmiddels ook via internet (ja alweer) bevestiging gekomen dat Meccano SA is verkocht. Volgens een artikel in de Financial Times zou Meccano verkocht zijn aan een Frans-Amerikaans investeringsfonds genaamd Renaissance Investissement. Dit zou weer een onderdeel uitmaken van Axa, een groot verzekeringsconcern. Volgens de contactman tussen de Franse Meccano Club (CAM) en de fabriek, moest de huidige eigenaar Dominique Duvauchelle echter verkopen wegens familie omstandigheden. Volgens genoemde artikel in de FT zou de omzet van de fabriek tussen 1996 en 1998 overigens met 50% zijn afgenomen. Wat de oorzaak ook is, de toekomst van Meccano is weer even spannend. Deze ontwikkeling roept herinneringen op aan Meccano Liverpool in de 70-er jaren. Het elders al gemelde verdwijnen van diverse onderdelen stemt wat dat betreft niet erg optimistisch.

Tijdens mijn bezoek aan de expositie van de Franse Meccanoclub (CAM) in mei '99 in Rueil-Malmaison vernam ik dat de nieuwe directeur, Patrick Camus, in zijn jonge

jaren ook met Meccano heeft gebouwd. De algemene indruk van de eerste contacten tussen CAM en de nieuwe manager werden overigens als positief ervaren. Dus laten we er maar het beste van hopen.

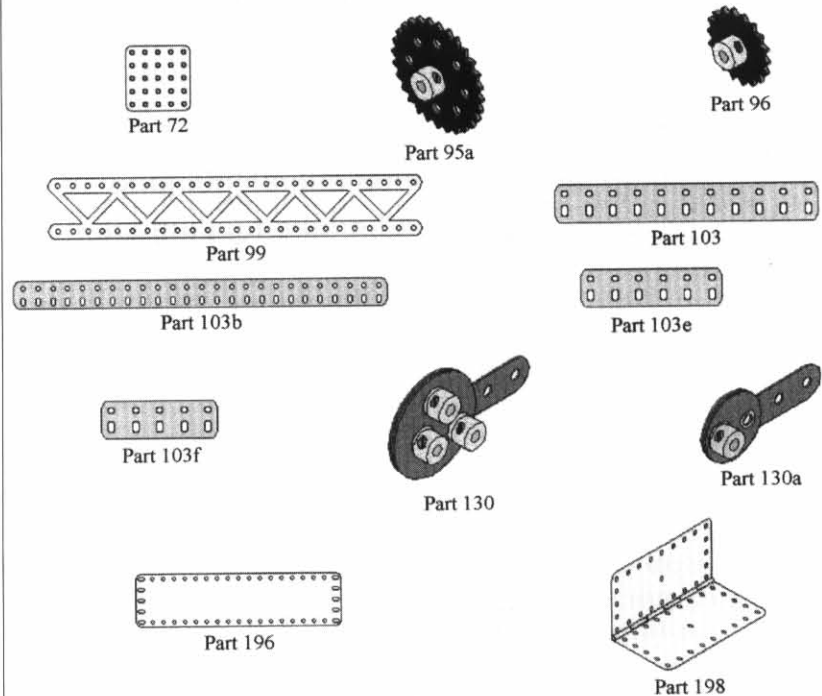
## Museum Katendrecht

Met een verwijzing naar het universele karakter van Meccano en in aanwezigheid van een flink aantal belangstellenden alsmede het Rotterdams Nieuwsblad, heeft Voorzitter Gerard Anink op 4 april 1999 de Meccano Tentoonstelling in het (wijk) Museum Katendrecht te Rotterdam geopend. Onder het genot van een hapje en een glaasje konden de aanwezigen vervolgens de modellen bekijken die onder de bezielende leiding van organisator Sjaak v.d. Ruit waren opgesteld. De meeste modellen staan in fraaie vitrines met goed zicht rondom.

Er stonden modellen van Ben Krom, Bas Beer, Hans v.d. Berg, Hans Klarenbeek, Ab Ritsema, fa. Kruit dhr. Oosters, Jan Schroef en Sjaak v.d. Ruit zelf natuurlijk. De tentoonstelling liep tot 15 april dus tegen de

## Meccano parts recently withdrawn from Production at Calais

As of 1 April 1999



This list is based upon parts that have no price listed in the 1 April 1999 MW Models parts list.

**Museum**  
Katendrecht

TENTOONSTELLING VAN

**MECCANO**

HET MECCANO Gilde NEDERLAND

De expositie loopt van 4 t/m 25 april 1999

Dinsdag - Donderdag - Zaterdag - Zondag van 12.00 - 16.00 uur  
Gratis toegang Tel/fax. 010 - 485 79 49

**Rechthuislaan 1a - Rotterdam**

tijd dat u dit leest is de tentoonstelling weer voorbij. In een volgende blad hoop ik wat foto's te kunnen plaatsen.

## De Meccano 1999 collectie

Recent heeft Meccano SA de collectie voor 1999 gepresenteerd. In dit artikel vertel ik kort welke veranderingen in de collectie metaalbouwdozen gaan plaatsvinden. Verder geef ik een kleine bouwimpressie van de nieuwe dozen.

In 1999 komen de ruimtevaartdozen, de collectiondozen, de "infrarooddozen" en de evolutiondozen te vervallen. Alleen de "Master collection" en de bekende jubileumkoffer uitgegeven ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van Meccano (the 100 th Anniversary set), blijven bestaan.

Nieuw voor 1999 zijn de volgende dozen:

- \* In de serie 1500 verschijnen er 6 verschillende "1 model" dozen met de nummers 1511 (een vorkheftruck) 1513, 1516 (2 draaimolentjes) 1512, 1515 (2 verschillende helikopters) en 1514 (een 3 wielige auto).
- \* In de serie 3500 verschijnen er 2 verschillende "5 model" dozen met de nummers 3505 en 3506. Hiermee kunnen een kraan een helikopter, een buggy enz gebouwd worden.
- \* Verder verschijnt er een complete serie nieuwe basisdozen met de nummers 5510, 6520, 7530, 8540 en 9550. De laatste 2 cijfers geven in dit geval het aantal modellen aan dat van de basis doos gebouwd kan worden.

Pyro BV de Meccano importeur van Nederland vroeg mij van alle dozen een showmodel te bouwen.

Vandaar hieronder een korte bouwimpressie. De kwaliteit van de onderdelen is uitstekend. Wel zitten er meer plastic onderdelen bij dan wij gewend zijn. Ook zitten er in de dozen diverse nieuwe onderdelen. Opvallend hierbij is het gebruik van niet ronde assen. De nieuwe assen hebben de vorm van een driehoek. Hierop kunnen de (plastic) tandwielen en andere ronde onderdelen met driehoekige gaten van gelijke vorm worden geschoven.

Om verschuiven te voorkomen wordt het onderdeel vervolgens met 2 nylon ringetjes vastgezet. Ik denk dat de bekende koperen bussen aan de tandwielen en de kragen hun langste tijd in de collectie hebben gehad. De basis dozen 6520 t/m 8540 hebben een fraaie motor. In basisdoos 9550 zitten zelfs 2 motoren. Meccano SA heeft de trend verlaten waarbij met een grotere basisdoos ook de modellen van de kleinere basisdoos gebouwd kunnen worden. Elke basisdoos heeft een eigen aantal unieke modellen. Per basisdoos verschillen de onderdelen ook van kleur.

**MECCANO**

**VOOR 4 TOT 15 JARIGEN  
CREËR JE IN 4 STAPPEN  
EEN WERELD VOL BEWEGING**

PLAY SYSTEM



4

**ROLLENSPEL**



8



6

**SPELEN MET FANTASIE**



9



8

**BEWEGING IS ALLES**



13



8

**GENIALITEIT EN CREATIEVITEIT**



15

MOTION SYSTEM

In elke doos zit een duidelijke fraai uitgevoerde modelbeschrijving. Een addertje onder het gras voor de minder ervaren bouwer is echter dat niet alle modellen uitgebreid beschreven worden. Bijvoorbeeld van doos 5530 worden van de 30 te bouwen modellen er 12 uitgebreid beschreven. Van de 18 andere modellen wordt alleen een duidelijk foto getoond. Persoonlijk vind ik 1 foto om een model na te bouwen wel mager. Aan de andere kant blijft bouwen met Meccano een uitdaging dus ..... Afsluitend vind ik de nieuwe collectie erg geslaagd waarbij de nieuwe basisdozen mij het meest aanspreken. Vooral het vliegtuig van doos 5510 en de motor met zijspan van doos 7530 vind ik erg geslaagd.

Volgens Pyro BV zijn op dit moment in de winkel alle nieuwe dozen van de collectie 1999 leverbaar.

*(Hans Klarenbeek)*

### Noot van de redactie.

Blijkens bijgaande afdruk van de inhoudspagina uit de nieuwe Nederlandse folder is Meccano (kennelijk) alleen nog maar bestemd voor kinderen van 4 tot 15 jaar. Ach..... en de oudere jongeren dan? Niettemin is de trend gezet en zijn verdere vereenvoudigingen in de onderdelenlijst van het systeem te verwachten. Zie ook de informatie over de vervallen onderdelen elders in dit blad.

**Het licht gaat op rood, het licht  
gaat op groen  
In Hengelo is met Meccano van  
alles te doen.**

(vrij naar Herman Finkers)

René Mikkers had het al zo vaak gezegd..... "man wanneer kom je nou eens bij ons langs, ik zie je overal maar nooit in Hengelo" .... Ja, en hij had gelijk. Maar dat is nu allemaal goed gemaakt want ik ben dit jaar (1998) dus naar Hengelo geweest.

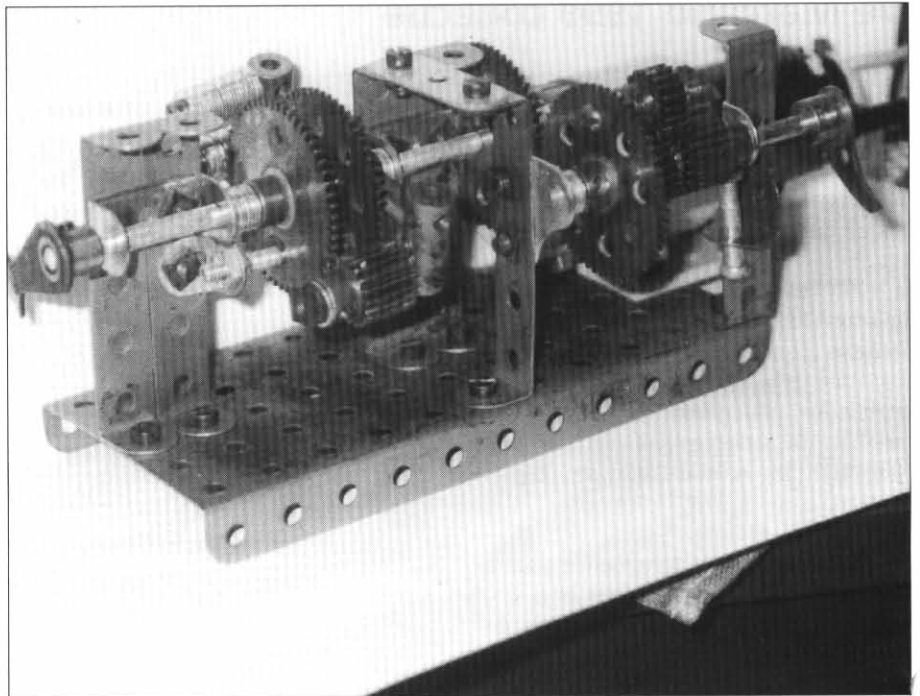
Samen met nog een paar "randstedelingen" hebben we milieuvriendelijk gearc-poold om daar samen met o.m. een select aantal "noorderlingen" enige tijd in Meccano stemming door te brengen. Dhr. Derksen uit Winterswijk liet een model in aanbouw zien van een radiografisch bestuurd type heftruck in gebruik bij grote magazijnen tussen hoge en smalle stellingen. Dus zo kort, compact en wendbaar mogelijk. Het model bestond nu nog alleen uit de (rijdende) basis met een werkende, compacte achterwielaandrijving en besturing. Op bijgaande foto kunt u zien hoe dit model niet de minst achtenswaardige leden van ons Gilde "op de knieën" kreeg.

Verder een verzameling handige (omkeer) mechaniekjes van dezelfde bouwer waarvan ik hier speciaal even de aandacht wil vestigen op een mechaniekje waarbij een vast wormwiel door een draaiend wormwiel lineair wordt bewogen. Een bijzondere toepassing van dit onderdeel.

Uit Sliedrecht was Alex de Jong gekomen met een wel heel fraai werkende opstelling van twee, zgn. harmonische aandrijvingen.



Radiografisch heftruck dhr. Derksen (r)



Harmonische drive van Alex de Jong

Wie in het verleden de vakliteratuur heeft gevolgd zal zich wellicht herinneren dat dit type aandrijving een paar jaar geleden ineens veel aandacht kreeg n.a.v. een artikel van Tony Rednall. Het voert te ver om daar hier op in te gaan, maar het model van Alex toont 2 soorten overbrengingen op dit principe: 1 x 57 op 56 tanden en 1 x 20 op 19 tanden. Dat verschil van één tandje maakt dit soort overbrengingen in principe zo sterk.

De volgende in de rij tafels was de heer Bloemendaal uit Hengelo.

Ik heb daar met plezier zitten kijken, maar vooral ook luisteren naar een fraai model van de eerste Stork dieselmotor. Dat luisteren deed ik overigens naar dat mooie, tikkende kleppenmechaniek. Het model zelf was uitgevoerd in geel met een "garnering" van groene strips. Daarnaast stond een mooi model van een Wileco stoommachine.

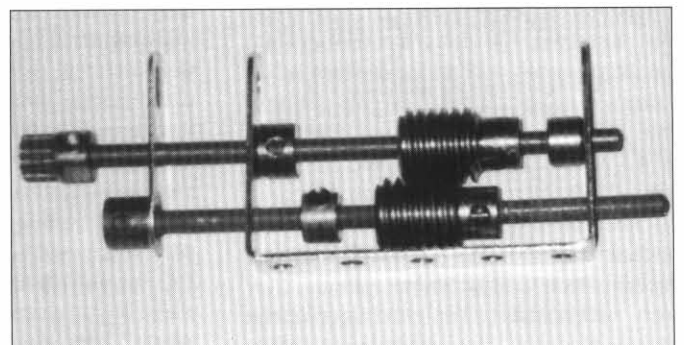
Eveneens in gele beplating met een afwerking van groene strips en voorzien van mooie koperen railingen en leidingen. De heer Lamers uit Nijverdal toonde een model van een werkplaats (in groen en rood) die door een centrale stoommachine werd aangedreven..

Daarnaast stond een stoomzaag gebouwd naar een model van voor de oorlog. De heer Tadema had een voorstudie bij zich van een poliepgrijper en een bekgrijper.

Hij is bezig om een model te bouwen van een bijzonder gevormde kraan die hij in ergens op een verlaten bedrijfsterrein heeft ontdekt. Een eveneens getoond, stevig gebouwde draailager met o.m. Märklin onderdelen (dat is toch ook gewoon Meccano) zou bij wijze van spreken als basis van zijn nieuwe model kunnen dienen. Ook toonde hij een lineair differentieel dat aangewend kon worden voor de aandrijving van de hijstroommels. Frits Willems had zich toegelegd op een model van een vliegtuig in kleurige Junior Meccano onderdelen. Verder wordt melding gemaakt van de aanwezigheid van uiteraard de organisator met zijn tafels vol moois en vader en zoon Evers plus diverse bezoekers uit andere delen van het land die deze bijeenkomst met hun aanwezigheid opluisterden.

Ja, ja Herman Finkers zei het al (zie aanhef boven dit verslag).

(Kees Trommel)



Lineair wormwiel mechaniek



## Gecombineerde Hooke's/Oldham koppeling (door Tony Rednall)

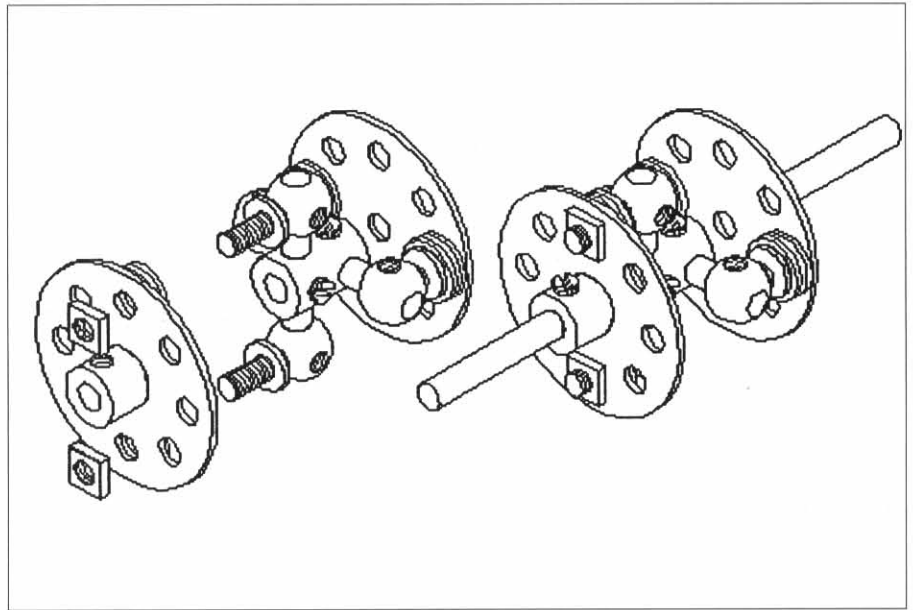
Deze koppeling kan twee gelijke assen, waarvan de hartlijnen niet in elkaars verlengde liggen, met elkaar verbinden. Voorwaarde is dat de hartlijnen niet meer dan 4 mm van elkaar liggen en geen grotere hoek met elkaar maken dan 2 á 3 graden. Hij werkt met een minimum aan speling, is efficiënt, duurzaam en kan binnen de aangegeven limieten draaien met een tamelijk hoog toerental.

Constructie.

Schroef leuningsteunen nr.136 in twee diagonaal tegenover elkaar liggende gaten van twee naafbuswielen nr. 24 met zoveel mogelijk sluitringen ertussen (raadzaam is daarvoor te gebruiken M4 ringen: die zijn nauwkeuriger dan de standaard Meccano. Red.). Zorg ervoor dat door de asgaten van de leuningsteunen en de dwarse gaten van een korte koppeling nr.63d assen nr.18b (1") en zet ze in de koppeling vast met stelschroeven nr.69a. De korte koppeling samen met de 1" assen vormt "de spin" in de Hooke's/Oldham koppeling.

(Zorg voor een goede uitlijning van de leuningsteunen zodat de 1" assen soepel heen en weer kunnen schuiven in de leuningsteunen. Red.)

(Vertaling en aanpassing: Co Stevens).



## Omszwervingen van een Kist 10 (Met dank aan \*Spanner\*)

Er zijn Meccanofielen die glimmende ogen krijgen bij het horen van de naam (Sir) Alec Issigonis die (zo wil de geschiedenis) bij het vormgeven van zijn (destijds nogal) revolutionaire gedachten over compacte en goedkope auto's zo driftig in de weer schijnt te zijn geweest met een hoeveelheid Meccano-onderdelen. Zoiets strekt het systeem natuurlijk behoorlijk tot eer en straalt natuurlijk ook een beetje op ons af nietwaar?

Wereldberoemd is zijn ontwerp voor de Morris/Austin Mini geworden.

Geoff Wright (van M.W.Models in Henley-on-Thames) bericht in Spanner dat op de Britse zender Channel Four onlangs een interessante documentaire over deze man is vertoond.

Volgens de overleveringen zou Issigonis Meccano hebben gebruikt voor het ontwerpen van een automatische versnellingsbak maar in deze documentaire werden beelden getoond van een Meccano constructie die was gebruikt voor het ontwerpen van de voorwiel aandrijving. Ook werd een origineel model van een mini getoond, aangedreven door een No.1 veerwerk motor.

Bij zijn pensionering in 1971 kreeg Issigonis van Meccano Ltd een Kist 10 cadeau (kon die thuis nog eens lekker verder knutselen). Er zijn ook Meccano folders uit die tijd waarin de uitreiking van dit cadeau aan Issigonis staat afgebeeld. Meccano zal destijds wel hebben gedacht (niet geheel ten onrechte overigens) dat ze daarmee goede sier konden maken. Melvin Wright (een ande-

re Spanner) meende zich te herinneren dat dit cadeau destijds een idee van Meccano zelf was maar volgens deze documentaire zou Issigonis er zelf om gevraagd hebben.

Na zijn dood zou deze kist in nagenoeg ongebruikte toestand zijn aangetroffen hetgeen er wellicht op zou (kunnen) duiden dat hij die helemaal niet had willen hebben.

Geoff Wright weet echter te melden dat deze Kist 10 destijds aan hem werd aangeboden om te verkopen en dat uit de onderdelen een Stoom Tractor was gebouwd die werd aangedreven door een Mamod/Meccano stoommachine. Verder waren er nog wat extra onderdelen aan toegevoegd, zoals helical gears (211 a/b voor de kenners). Hieruit zou afgeleid kunnen worden dat er wel gebruik was gemaakt van de onderdelen.

Overigens bleek Issigonis deze kist op latere leeftijd te hebben gegeven aan de zoon van de arts die hem in die laatste (ziekelijke) fase van zijn leven behandelde. Deze zoon op zijn beurt bood de kist later bij Geoff Wright ter verkoop aan om met de opbrengst daarvan zijn studiekosten te betalen.

De huidige eigenaar is niet bekend. Leuk hè. Ik denk dat dit de enige Kist 10 is waarvan de levensloop (nog) zo bekend is.

(Kees Trommel)

### Tip van René Mikkers:

5/32" WW taps en snij-ijzers:  
tappen f 9,00  
snij-ijzer f 8,00

excl. portokosten.

Te bestellen bij:

Dhr. T. Hurenkamp, Nijkamp 37,  
6651 HG Druten tel. 0487-516777  
(na 16:30 uur)

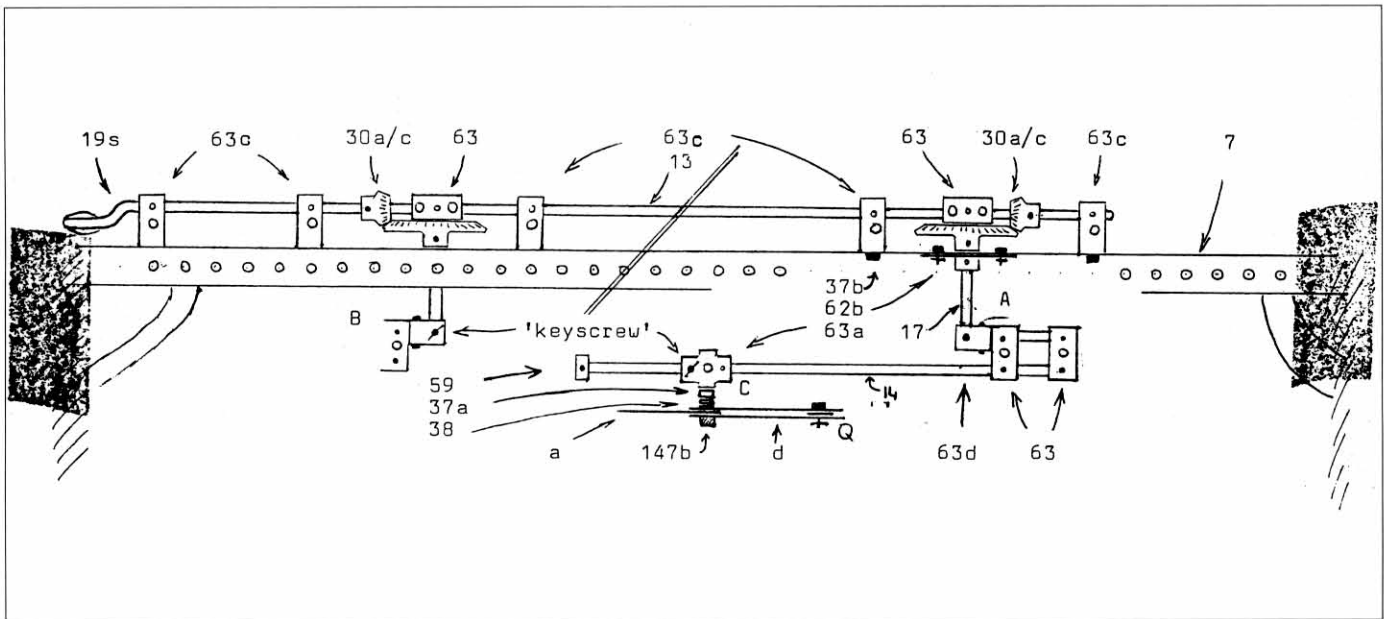
### Aangeboden:

Wie heeft belangstelling voor een Russische Meccano-uitrusting no. 3 of een Hongaarse uitrusting Electro-Meccano (45 modellen) ?  
Informatie: F. Strik, Timiaanlaan 2,  
7573 RZ Oldenzaal, 0541-513585  
e-mail: F.Strik@inter.NL.net

Niet

**Meccano is better than life.  
In Meccano the pieces fit.**

## Ellipsografen



Tekening 1a. Ellipsograaf chassis en aandrijving

In het begin van deze eeuw ontwierp de wiskundige H.Klugh een ellipsograaf, die in 1926 werd gepatenteerd. Jan Schurink bouwde het instrument in Meccano na. Hieronder volgt de bouwbeschrijving (zie ook tekeningen).

### Chassis en aandrijving. (tekening 1a.)

Het chassis bestaat uit twee 62 cm hoekbalken nr.7 zodanig aan elkaar geschroefd, dat een stijve U-balk ontstaat. Van de ene balk dient de smalle, van de andere de brede zijde te worden gebruikt om de ongelijkheid tussen de beide zijden van de U zo klein mogelijk te houden.

De balk wordt met de gesloten zijde naar boven met elk uiteinde op een naar eigen inzicht te construeren stevige en zware steun gelegd en vastgeschroefd. Op ongeveer 1/3 van de afstand tussen beide einden worden twee assen nr.17 gelagerd (Een is hier volledig getekend, aangeduid met de letter A de ander slechts gedeeltelijk, aangeduid met B) in twee-armige naafkrukken nr.62b, die in de U-balk tegen de bovenzijde zijn geschroefd. De verticale assen zijn bovendien gelagerd in de middengaten van twee koppelingen nr.63, die - los - zijn aangebracht op de lange aandrijfjas (13), die voorzien is van een kruk nr.19s die middels een koppeling nr.63 (hier niet getekend) aan as 13 is verbonden.

Deze aandrijfjas is gelagerd in vijf schroefkoppelingen nr.63c boven op de U-balk en drijft beide verticale assen aan door middel van conische tandwielen nr.30a en 30c. De beide verticale assen draaien in tegengestelde richting. Er dient op te wor-

den gelet, dat alle assen soepel draaien en dat alle lagere en tandwielen goed zijn gesmeerd.

### Het tekenmechanisme. (tekening 1a.)

(wat hierna wordt beschreven voor constructie A geldt eveneens voor constructie B).

Door middel van een korte koppeling nr.63d wordt aan het onderende van verticale as A een constructie gemaakt, zodanig dat as nr.14 in een horizontale vlak kan draaien. Ook dient punt C (en vergelijkbaar punt D - hier niet weergegeven - voor constructie B) op deze as te kunnen worden verplaatst, afhankelijk van de te tekenen ellips.

De punten C en D bewegen in cirkelvormige banen: C linksom en D rechtsom, of omgekeerd. Tevens kunnen C en D worden verschoven tot recht onder de beide verticale assen, zodat de straal van de cirkel, volgens welke C en D bewegen, is gereduceerd tot nul, m.a.w.: C en D staan stil en draaien "als punt". C en D zijn achthoekige koppelingen nr.63a, die op hun plaats worden gehouden door "vleugelschroeven" bestaande uit 1x nr.179 en 2x nr.140z, dit om eenvoudige verplaatsing mogelijk te maken.

### De pantograaf. Tekening 1b.

Omdat we de curve willen zien die door punt S, gelegen midden tussen C en D, wordt gevolgd, is er een pantograafconstructie nodig (welbekend uit diverse Meccano modelboeken), in het centrum waarvan een potlood is bevestigd.

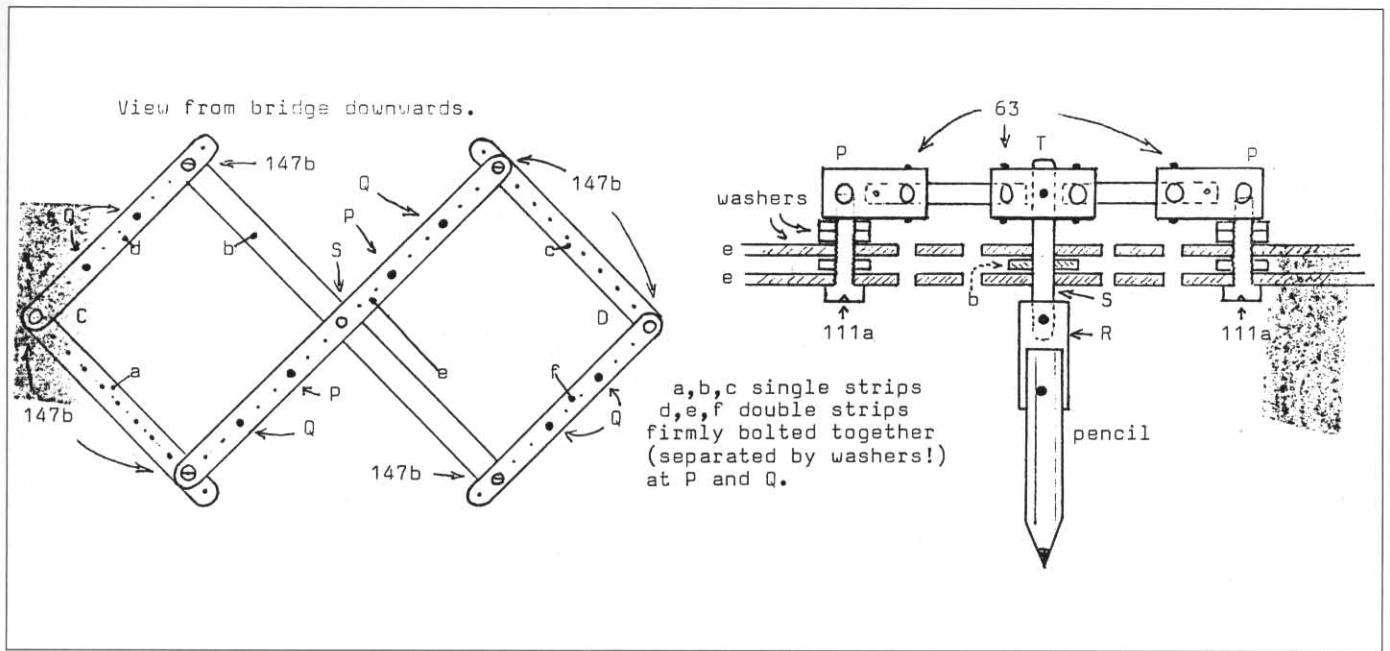
Hiervoor worden geperforeerde stroken nr.1a (19 gaten) en nr.2 (11 gaten) gebruikt, die symmetrisch aan elkaar worden geschroefd met draibouten nr.147b om soepel werkende draaipunten te krijgen met zo min mogelijk speling (goed smeren). Bij C en D worden de draibouten met klemmoeren vastgezet. Voor de goede afstand tussen de stroken dienen onderleggingen te worden gebruikt.

Het potlood moet goed vastzitten, maar de pantograafarmen b en e moeten kunnen draaien, dus speciale aandacht moet worden besteed aan de constructie van S.

Het potlood is met een koppeling R nr.63 vastgezet aan een as door S, die op zijn beurt is vastgezet in het middengat van koppeling T nr.63. T wordt op zijn plaats gehouden door assen en koppelingen bij P. De plaatsen van C en D kunnen naar wens worden gekozen, maar verplaatsing wordt beperkt door de lengte van as (14). Om afschuiven te voorkomen kan op het einde van as (14) een kraag nr.59 worden geplaatst.

Elke gewenste ellipsvorm kan worden getekend. Maar er is meer: indien de richting van de korte koppeling A wordt veranderd ten opzichte van de korte koppeling B, kan de ellips worden geroteerd over elke gewenste hoek.

(vertaling: Co Stevens)

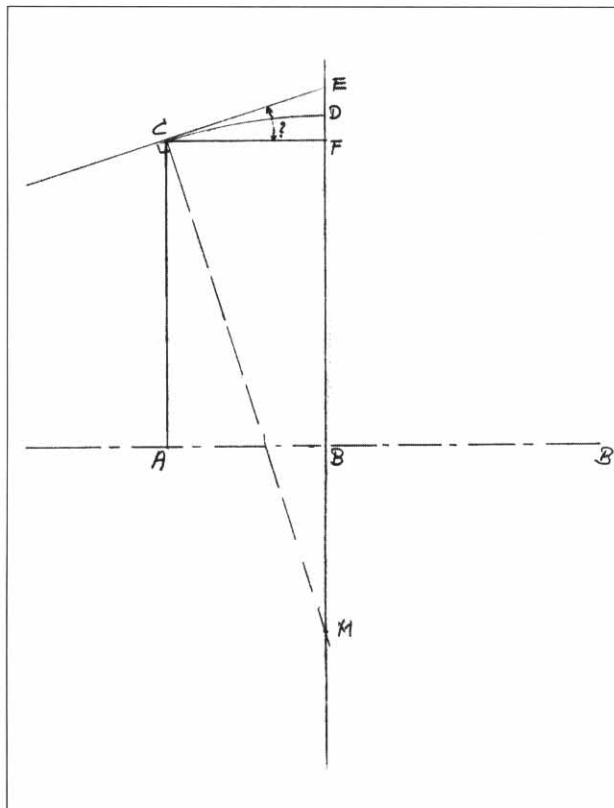


tekening 1b. pantograaf met tekenpenconstructie

## Wie weet antwoord?

MGN-lid Frans Meurs woont samen met zijn gezin sinds enige tijd in het noorden van Italië. Het zal duidelijk zijn, dat contact houden met andere MGN- leden van daaruit niet eenvoudig is. Een aantal weken geleden sprak ik met hem aan de telefoon. Onder andere vertelde hij mij dat hij antwoord zocht op een vraag met betrekking tot riemoverbrengingen, in dit geval met een platte riem. Op mijn verzoek maakte hij daarvan een tekeningetje, en hij maakte er enige verduidelijkende aantekeningen bij:

- Getekend is het 2e kwadrant, het 1e, 3e en 4e zijn, gespiegeld, identiek; getekend is dus de doorsnede van de linker helft van het bovenste deel.
- Maten en verhoudingen zijn volstrekt willekeurig
- **ABB** is de hartlijn van de as van het wiel
- **M** is het middelpunt van de cirkel met boog **CD**
- **CE** is de raaklijn aan cirkel M; hoek **MCE** is dus  $90^\circ$
- **CF** is het theoretisch loopvlak van de platte drijfriem
- De kromme **CD** is het feitelijke loopvlak: zoals bekend zoekt een platte drijfriem altijd het hoogste punt op



Het getekende probleem van Frans

Gevraagd:  
Welke hoek moet raaklijn **CE** maken met **CF**?  
Ofwel: Hoeveel graden moet hoek **ECF** zijn?

Is kromme **CD** wel een cirkelboog, of wellicht deel van een ellips? En zo ja, waar liggen dan de brandpunten van die ellips?

Degene die kennis van zaken heeft en dus deze vragen kan beantwoorden verzoek ik contact op te nemen met ondergete-

kende, die het antwoord naar Frans zal doorsturen. Mede namens hem hartelijk dank voor uw medewerking!

(Co Stevens)

## Een Zee van Speelgoed

In het Maritiem Museum Prins Hendrik aan de Leuvehaven 1 te Rotterdam, is op 3 april 1999 de tentoonstelling "Een Zee van Speelgoed" geopend die gaat over maritiem speelgoed en is verdeeld over verschillende thema's gekoppeld aan maritieme kinderliedjes.

Zo staat constructie- en bouwspeelgoed in het thema:

"Een scheepje in de haven landt, jo-ho". Hier zijn fraaie bouwdozen van schepen, kranen en bruggen te zien van o.m. Meccano en Märklin te zien.

De tentoonstelling duurt tot 12 maart 2000 dus tijd genoeg om eens te gaan kijken.

## In Memoriam

De Internationale Meccanowereld werd in april geconfronteerd met het overlijden van twee bekende Meccano coryfeeën.

Op 6 april 1999 overleed Bert Love (UK) en op 7 april 1999 Dr. Keith Cameron (USA).

Beiden hebben op de voor elk zo kenmerkende manier bijgedragen aan het uitdragen van de Meccano hobby in de wereld. Het MGN heeft de nabestaanden gecondoleerd met dit verlies.



## Verlag van de regionale bijeenkomst en jaarvergadering op 20 maart 1999 te Ede.

Vandaag was er weer een belangrijke gebeurtenis te melden in Meccanoland. De landelijke bijeenkomst en ledenvergadering van ons Gilde vond plaats. Zoals reeds jaren is de locatie hiervoor het NIMAC-zalencentrum te Ede. Vanaf 09.00 u. kwamen de eerste enthousiastelingen het gebouw binnen en vanaf 10.00 u. werd het echt druk en waren er ook veel modellen te zien. *Lou Elshof*, had een Bugatti racewagen van Trix meegenomen. Het is een mooi model, Lou. De heer *Derksen* uit Winterwijk had een soepel werkende stoommachine meegenomen. De heer *Wijngaarden* uit Heerenveen had een Cebeco zelfrijdende bietenrooimachine meegenomen. Het model zag er ingenuus uit. De heer *Bloemendaal* toonde zijn graafmachine. Het bijzondere van dit model is dat hij werkt op een stoommachine. Naast dit model een huis van Playmobil dat in lichterlaaie stond. Om dit te blussen stonden er brandweerwagens van Trix naast: dit was dan wel niet een origineel Meccanomodel, maar toch mooi. De heer *Ypenburg* uit Delft had een model van een showloc meegenomen. Ik vond het een mooi model en ook deskundig afgewerkt. Aan de andere kant van de zaal was er veel handel. Onder de bekende mensen de heren *Jean Ransbotyn*, *René Mikkers* en *Mike Rhoades*. Om 11.00 u. begon de vergadering. In de zaal waren ongeveer 275 leden aanwezig. De voorzitter bracht enkele mededelingen naar voren; hieronder het bericht dat Harrie Kroon al sinds enige tijd in het ziekenhuis ligt wegens gezondheidsproblemen (inmiddels weer thuis. Red.). Vanaf deze plaats: veel sterkte Harrie!!.

Zoals altijd verliep de vergadering vlot. Wel werd er stevig gediscussieerd over o.m. de betalingsperikelen van (sommige) leden. Verder werd er stil gestaan bij het terugtreden van *Bert* en *Nel Loerakker* als hoofd- en eindredacteur van het Meccano Nieuws.

Wegens hun verhuizing moesten zij helaas verstek laten gaan. Verder was er na afloop van de vergadering een veiling van Meccano dozen.

*Frans van Boxtel* had een alleraardigste kermisattractie met veel lampjes meegenomen. Op het moment dat ik langskwam was net een zekering gesprongen, zodat het model tijdelijk 'under construction' was.

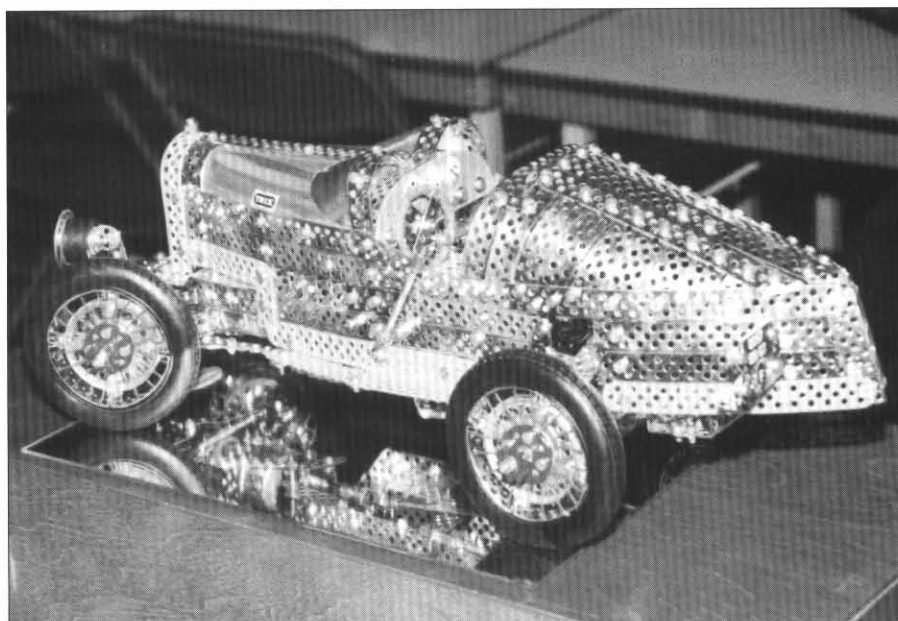
*Ab Ritsema* had een fietser bij zich en een chassis van een race-auto. *René Muijen* had zijn Cruquis Gemaal meegenomen. Hij gaat hiermee dit jaar naar Skegness. Heb je mijn advies opgevolgd, René?



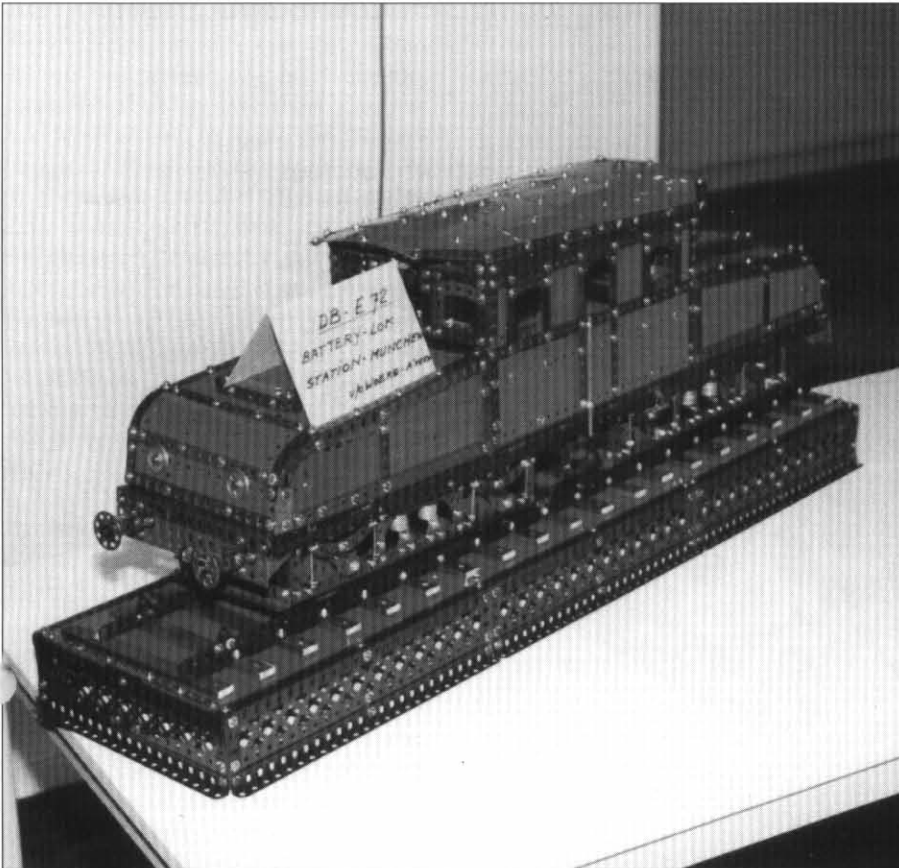
Radiografisch bestuurd heftruck van Piet van Bommel



De showloc van L. van Ypenburg



Bugatti racewagen in Trix van Lou Elshof

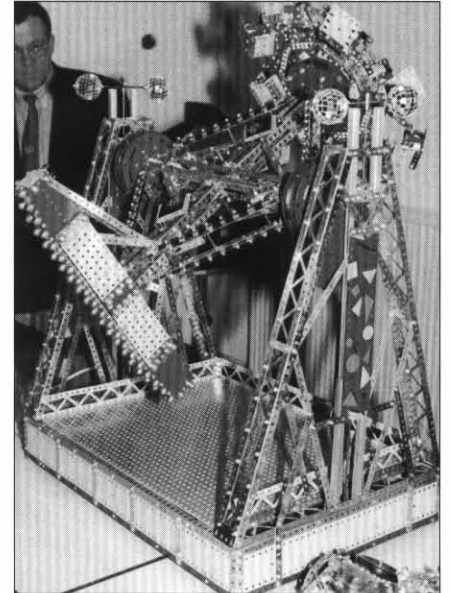


De E72 Locomotief van Hans v.d. Woerd

Good luck! *Hans van der Woerd*, had een DB-E72 batterij lok meegenomen. Deze lok was geplaatst op het station van München. Een mooi model.

Al met al een geslaagde bijeenkomst overigens met wat minder modellen dan normaal. Daarentegen was er wel veel handel. Is dit positief of negatief?

(*Ralph Schurink*)



Kermis attractie van Frans van Boxtel

# O P R O E P

Het bestuur van het MGN zoekt kandidaten voor de volgende functies binnen de redactie van ons Meccano Nieuws, die vacant zijn geworden door verhuizing van Nel en Bert Loerakker naar Limburg.

## 1. Hoofdredacteur

### Hoofdtaken zijn:

leiding geven aan het redactieteam,  
het actief verzamelen en zonedig bewerken van kopij.  
Bezit van een PC en basiskennis van tekstverwerking zijn gewenst.

## 2. Eindredacteur

Deze verzorgt in hoofdzaak de opmaak van het blad en de eindcorrecties en de contacten met de drukker (nu te Haarlem).

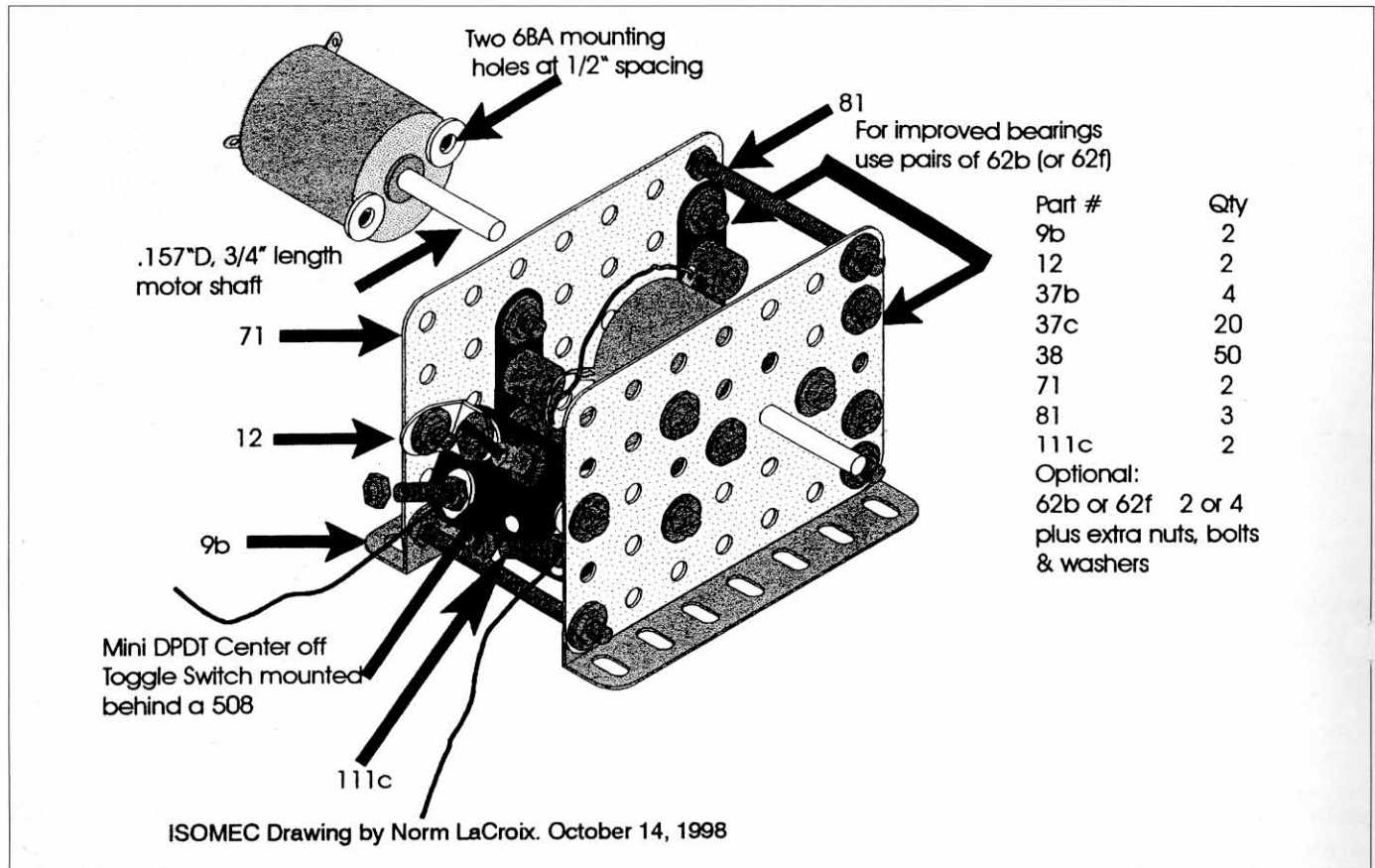
Ook in deze functie is enige vaardigheid in tekstverwerking gewenst.

Omdat voor deze positie geen grondige bekendheid met Meccano is vereist, is dit een functie die ook door de echtgenote of partner van een van onze leden zou kunnen worden vervuld.

Voor beide functies is het prettig als kandidaten in de randstad woonachtig zijn.

**Inlichtingen: Gerard Anink**

## Een "echte" E15R electro motor.



Met MN 16.3 Herfst 1998 is informatie meegestuurd over de Centenary Blocksetting Crane van Meccano Frankrijk. Wat u er verder ook van vindt, feit is wel dat dit jubileummodel zwaar leunt op nostalgie en eigenlijk ook aangedreven zou moeten worden door een "antieke" motor uit hetzelfde tijdperk als het model, dus bv. een E15R of eerder type. Nu zijn die dingen al lang niet meer (nieuw) te koop dus dat was voor de fabriek natuurlijk ook niet te doen. (sterker nog er wordt helemaal geen motor bijgeleverd).

In een tijd van weggooi motortjes die heren der in dumpzaken of rommelmarkten voor een habbekrats worden aangeboden, krijg je haast tranen in je ogen als je terugkijkt naar de bonkige machientjes die in de 50-er en 60-er jaren (en daarvoor) door Liverpool werden geleverd. In die tijd waren er geen andere mogelijkheden dus wie het zich kon permitteren kocht zo'n ding. Afgezien van de herrie en het geringe vermogen is mij altijd bijgebleven dat ze ook zo'n bijzondere, kenmerkende geur verspreiden als ze een tijdje draaiden. Persoonlijk vond ik die geur wel lekker overigens.

Norm LaCroix uit Canada ontwierp de hierbij afgedrukte oplossing. Simpel een dumpmotortje van 3-24 V gelijkstroom dat reeds bij 12 V zo'n 4000 toeren draait. Voeg daaraan wat stan-

daard onderdelen toe (voor de juiste afmeting binnen het model) een schakelaartje wat bedrading en ..... voila. In maatvoering perfect, in eenvoud een leuke oplossing EN veel goedkoper dan een originele motor.

Op 22 april 1999 heeft dit dumpmotortje bij hem thuis al precies 6 maanden continu staan draaien met om de andere week een drupje olie. En het draait nog steeds !!

Op \*Spanner\* (de internet Meccano club zal ik maar zeggen) zijn inmiddels wedschappen afgesloten over de datum waarop dit motortje de geest zal geven.

Volgens de laatste berichten vertoont het nog geen enkele neiging om de moed op te geven. Integendeel.

Het complete setje (motor + schakelaartje + bev. materiaal) kan besteld worden bij de ontwerper maar het is natuurlijk niet moeilijk om zelf het benodigde materiaal op te scharrelen en zelf deze "replica E15R" te construeren.

Natuurlijk kun je ook gewoon een willekeurig electromotortje in dat centenary model bouwen maar dat is toch minder authentiek.

Overigens is dit idee evenzeer geschikt als vervanger van een E15R motor in wille-

keurig welk model dan ook dat nauw wil aansluiten bij een oorspronkelijke bouwbeschrijving

(Kees Trommel)

### Reisgenoten gezocht:

Ik zou dit jaar graag naar Skegness willen, maar ben nog nooit die kant op geweest. Ik zou graag wat meer willen weten over de reis- en verblijfsmogelijkheden, maar zou het liefst niet zelf rijden. Is er iemand die nog een plaatsje over heeft en mij mee wil nemen? Uiteraard met verdeling van de kosten.

A. Wind, (Adrie).  
Tel. 023-5626743  
of e-mail: A.Wind@net.hcc.nl

### Gevraagd:

Donkerblauwe Meccanodozen en losse onderdelen uit de periode 1978-1979.  
Aanbiedingen bij Jan Schroef  
tel: 071-5411945



## Regionale bijeenkomst in Vogelenzang zaterdag 10 april.

Het was even zoeken naar het Dorpshuis, maar het bleek op niet meer dan een steenworp afstand te liggen van de nieuwe woonplek van Gerard en Ans Anink. In de ruime zaal waar het allemaal plaatsvond, was het gezellig druk: veel mensen, veel modellen en een ruime onderdelenvoorziening. In de aangrenzende koffiekamer was de leestafel gevestigd, waaraan regelmatig mensen een plaatsje zochten om zich in Meccanolectuur te verdiepen of een praatje aan te knopen met een buurman of -vrouw, onderwijl nippend van kop of glas.

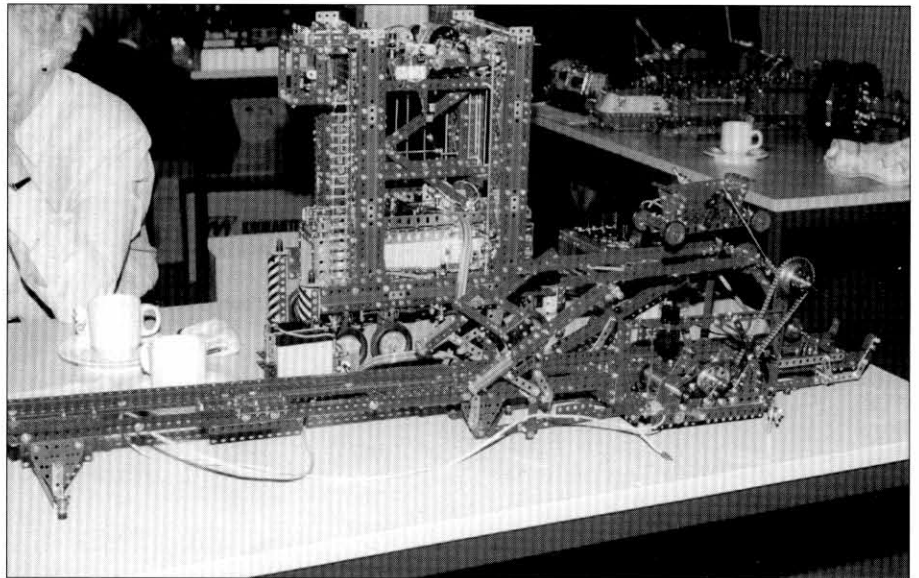
Er waren heel wat modellen te bekijken van zeer uiteenlopende aard. Uit onderstaande opsomming zal dat denk ik wel blijken.

*Ab Ritsema* had meegenomen zijn tractor rupsbanden en zijn stoomlocomotief (model uit 1927), beide welbekend van "Soesterberg". *Ron Kortekaas* had uit de doos "Xplorer" de Maanlander gebouwd. *Piet van Bommel* demonstreerde -hoe zal ik het noemen zijn "motorfietslinktrainer" compleet met koppeling, versnelling, gas en rem.

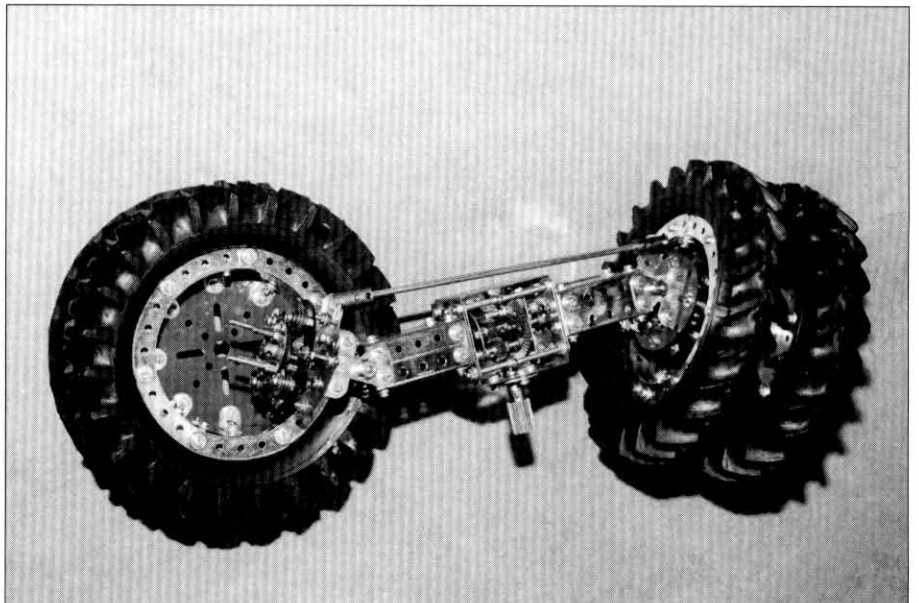
Daarnaast stond een door hem gebouwde klok met slingeruurwerk, die elk uur een heldere "ting" te horen gaf. En op de vloer reed hij rond met zijn welbekende kraanauto. *Piet Leemans* was er niet alleen met zijn locomobiel, maar ook met zijn door een stoommachine (door Piet zelf gebouwd!) aangedreven graafmachine.

De stoommachine draaide dat het een lieve lust was. *Gerard Anink* liet duidelijk zijn voorliefde blijken voor de spoorweg: in de koffiekamer stond hoog opgesteld zijn "Württemberg" stoomlocomotief en in de zaal nog zes andere locomotieven, hetzij stoom hetzij elektrisch, voor spoor 1 (35 mm).

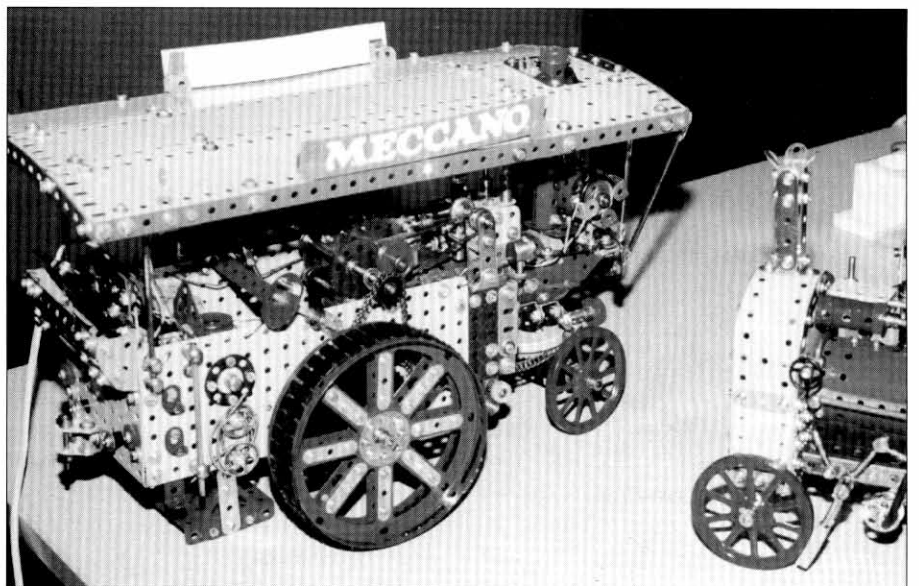
*Howard Sie* had een aangedreven, gestuurde as gebouwd met differentieel en asreductie, met aan beide zijden dubbele wielen, een werkstuk vol techniek. *Piet Grasman* was er met een locomobiel, en met een aandrijfstoommachine voor een hooibalenpers, die in de tweede helft van de negentiende eeuw in de landbouwindustrie werd gebruikt. De machine was gebouwd op een wagen, die door paarden naar de werkplek moest worden gereden. *Jan Weststrate* was aan het bouwen geweest met Fac: een planeettandwielstelsel, een differentieel voor (auto)asaandrijving, en een tandwieloverbrenging met differentieel voor het creëren van diverse overbrengings verhoudingen met behulp van een beperkt assortiment tandwielen. Op



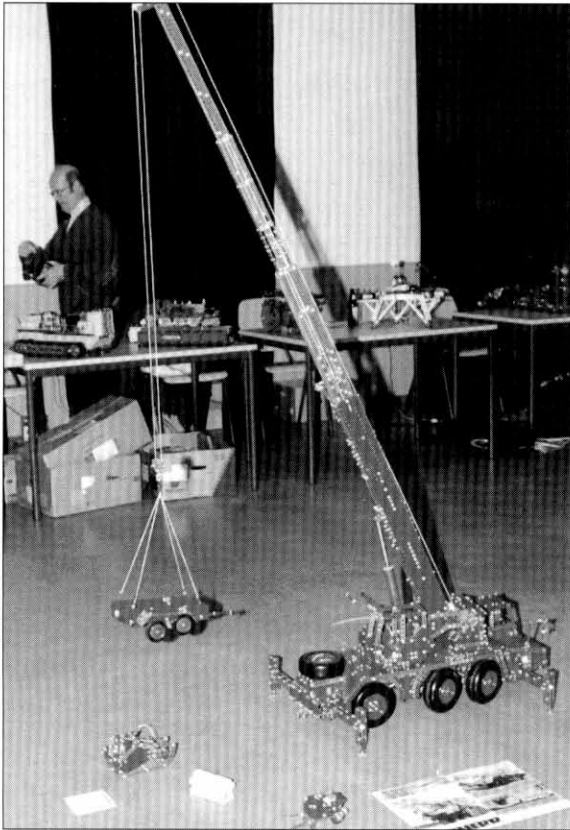
'wagentje-loopt-van-de-helling-af' van Cor Luske



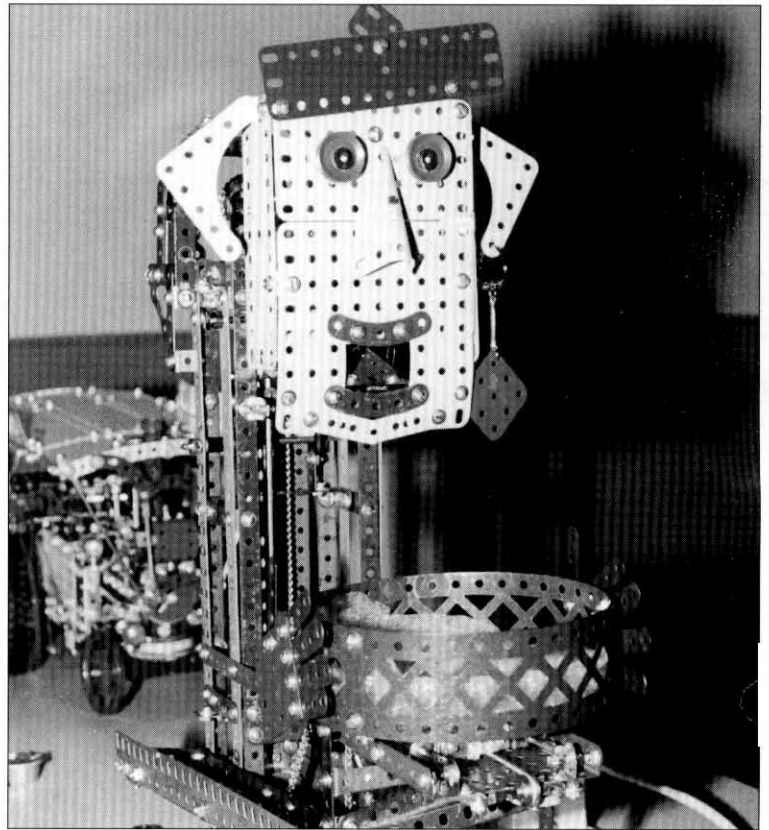
Aangedreven en gestuurde vooras van Howard Sie



Locomobiel en aandrijfstoommachine van Piet Grasman



**Kraanauto van Piet van Bommel**



**Ballenspuger van Hans v.d. Berg**

een vel papier kon men de daartoe te volgen rekenmethode zien. Fac is bedoeld voor het in modelvorm beproeven van mechanismen en machines voor industriële toepassing, en je voelt dan ook de kwaliteit van het materiaal, als je met de hand een as draait. *Piet Tadema* was er met diverse grijpers en een hijslierwerk in aanbouw. *Henk Verhoef* had meegenomen zijn tekenmachine naar een ontwerp van A.H. Boerdijk (M.N. 8.1 en 8.2), een gesynchroniseerde versnellingsbak naar een ontwerp van Hans van den Berg (M.N. 13.4), en twee vliegtuigmotorgondels, beide voorzien van een driebladige propeller met verstelbare spoed, en in één van beide gondels een intrekbaar landingsgestel.

*René Muijen* had zijn geheel herziene Cruquius poldergemaal op het podium opgesteld. Over dit model volgt in een latere editie van M.N. een uitgebreid artikel. *Alex de Jong* stond naast de Cruquius met twee modellen van Trix: een graafmachine en een reuzenrad. *Hans van den Berg* liet blijken naast al zijn "ernstige" modellen ook in te zijn voor een geintje: zijn "ballenspuger" deed mij een ogenblik denken aan een onaangenaam bezoek aan de tandarts... *Cor Luske* bouwt graag met Tecc. Voor zijn "wagentje-loopt-van-helling-af" had hij zich laten inspireren door een oorspronkelijk Meccanomodel (dat al eens is gebouwd door Piet Leemans). Ook stond er zijn containercarrier met gecorrigeerde besturing voor alle

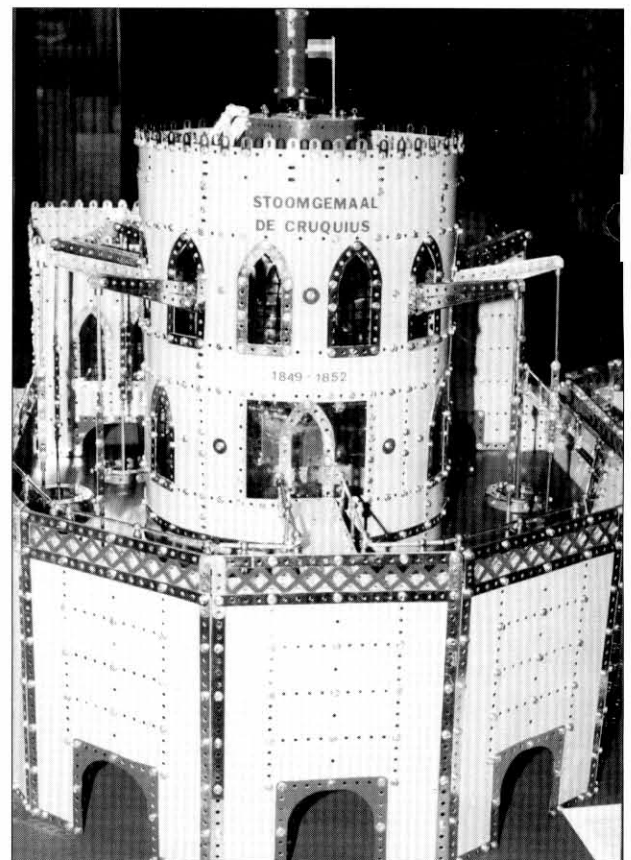
acht wielen en met 180° draaibare bestuurdersstoel.

*Louis Snoeck* liet zijn dinosaurus lopen. *Ben Krom*, die naam is bijna identiek met stoomlocomotief, hij liet dan ook een model daarvan lopen op een stukje spoor 1.

Van al deze modellen specifieke technische details noemen en beschrijven zou te ver voeren. Laat ik me ertoe beperken op te merken, dat er heel veel technisch vernuft in de zaal aanwezig was en dat ik mijn ogen heb uitgekeken. Deze zaal is een goede vervanger gebleken van de vorige zaal in Heemstede: er was veel ruimte en een gladde vloer om modellen op te laten rijden. Naast de doorgang van de zaal naar de koffiekamer stond in de hoek op een kast een klok. Hij stond daar alsof hij er altijd al had gestaan en daar thuis hoorde. Ik ben er vele malen langsgegaan zonder op te merken dat het geen gewone klok was, maar een Meccanoklok. Bij het einde van de bijeenkomst bleek hij het eigendom van *Jan*

*Schroef*. Toen de klok weg was liet deze een merkwaardig lege hoek achter, die me deed beseffen dat het alweer was afgelopen...

(Co Stevens)



**Cruquius van René Muijen**



## Buitenlandse bladen

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

**Nummer 41 (november 1998).**

Voor- en achterpagina zijn in kleur. De voorpagina toont een Meccano arreslede voorzien van allerlei Kersttoebehoren, terwijl het daar met Kerstmis en Nieuwjaar hartje zomer is. In het verslag van hun bijeenkomst in september staat dat er voor de juniorleden in een aparte ruimte door redacteur Dave Heathcote een praatje werd gehouden over tandwieloverbrengingen. Er waren onderdelen aanwezig om een en ander te demonstreren. In het blad staat een samenvatting met de titel 'Eenvoudige tandwielen'. Misschien is het de moeite waard om dit ook voor een MGN-bijeenkomst eens te overwegen om op die manier de belangstelling van jongeren te wekken. Van Andreas Konkoly is een bouwbeschrijving van diens 'intermitterende Centrifugale Beweging', een model dat door een volledig opgewonden Meccano uurwerkmotor 24 uur aan de gang kan worden gehouden. Het verhaal verscheen eerder in de Meccano Engineer van september 1995.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

**Nummer 42 (januari 1999).**

Eén bladzijde is speciaal bestemd voor jonge beginners: er worden elementaire constructies in behandeld. Ik vind dat dit voorbeeld van een jeugd rubriek navolging verdient in ons blad. Centrifugale koppeling ontworpen door John Bader en oorspronkelijk gepubliceerd in het Sheffield Meccano Guild Magazine van maart 1987.

### NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland) Vol. 22

**Nummer 6 (december 1998).**

In oktober 1998 overleed Lindsay Bond, oprichter in 1988 van de MWT Meccano Club (Manawatu, Wanganui, Tanganati) een van de drie clubs die samen de Nieuw-Zeelandse Meccano Federatie vormen, die mede door zijn toedoen tot stand kwam. Hij was bovendien wereldwijd bekend om zijn encyclopedische kennis van de geschiedenis van Meccano en van de Meccano onderdelen. Van Douglas Muff is er een beschrijving van een mechaniek waarmee graanschoven kunnen worden gebonden en geknoopt. Het ziet er erg gecompliceerd uit maar zou toch door zeer ervaren en gemotiveerde MGN-leden met een agrarische achtergrond wellicht kunnen worden gebouwd

### The International Meccanoman

**Nummer 26 (januari 1999).**

Op de vier pagina's van het buitenste blad staan foto's: op drie daarvan de portretten van min of meer bekende grootheden uit onze Meccano wereld en op een bladzijde afbeeldingen van het model van een Dresser 510B rijdende graafmachine gebouwd door John Ince; de beschrijving staat op de belendende pagina. De rubriek 'Modelbuilding Technology', verzorgd door Philip Webb, telt veertien tips veelal geïllustreerd met duidelijke tekeningen. In de 'Wereld van Meccano' deze keer veel clubinformatie verschaft door de AMS (Zwitserland), het Transvaal Meccano Guild, de NZFMM (Nieuw-Zeeland) en de GMM (Italië).

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

**Nummer 82 (november 1998).**

Op de voorpagina staat een foto van een taart die er op het eerste gezicht uitziet als een product uit de Meccano keuken, maar in werkelijkheid geheel eetbaar is en dat hebben de NMMG-leden bewezen tijdens de viering van de 21ste verjaardag van hun club. Iets voor ons, misschien? Pat Briggs leverde het vijfde deel van zijn serie over epicyclische overbrengingen, dat ditmaal de gecompliceerde bewegingen van de planeet Mercurius behandelt. Allan Clough beschrijft twee mechanismen die kunnen worden toegepast in racespelletjes (paarden, kamelen, autotjes) zoals die -jawel- in Engelse speel/gokzalen worden aangetroffen; een foto van een uitvoering in Meccano van zo'n racespel (voor vier paarden) staat op pagina 2. Lloyd Spackman beschrijft zijn 'Norrislocomotief' (USA 1839); er zijn zes duidelijke foto's van de verschillende componenten. Dr. Keith Cameron vertelt over zijn model van een equatoriale snaarzonnewijzer, iets voor specialisten op dit gebied; een wekker of horloge kan tenslotte óók. Niet minder dan negen pagina's tekst zijn gewijd aan SkegEx'98, waaronder een bijdrage van Howard Sie als een van de vier rapporteurs, en het 'Dagboek van een Meccano Weduwe' door Margaret Barrett

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

**Nummer 83 (maart 1999).**

Op de voorpagina een kleurenfoto van een Beyer Garratt smalspoor stoomlocomotief van de Zuid-Afrikaanse spoorwe-

gen. Het Meccano model werd gebouwd en zeer uitgebreid beschreven door John Heywood, met een drietal goede zw/w foto's en onderdelenlijst. Een klein model van een trekker met oplegger met afstandsbediening wordt beschreven door Brian Ashton. In de rubriek 'Notes and Quotes' een aardig klankgrapje naar aanleiding van Howard Sie's succes te Skegness: 'Ik hoor dat het (Engelse) Kanaal in delen van Nederland de 'Howard Sie' genoemd wordt.' Van Pat Briggs weer een aflevering van de serie over epicyclische overbrengingen: het gaat over astronomische klokken.

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 12 (december 1998).**

De omslag is voor en achter versierd met een zestal kleurenfoto's van de Hobby Show die begin november te Toronto werd gehouden. Onze beste wensen gelden de redacteur Norm LaCroix, die in december aan een kwaadaardige hersentumor werd geopereerd en tot eind maart een bestralingsbehandeling moet ondergaan. Zijn revalidatietijd gebruikte Norm om een beschrijving te maken van zijn geheel vernieuwde en verbeterde E15R motor, grotendeels met behulp van Meccano onderdelen plus een aantal andere, waaronder de 3 V - 24 V gelijkstroommotor. Deze is zó krachtig dat de uitgaande as bij 12 V nauwelijks met de vingers kan worden gestopt. Het pakket extra onderdelen kan door hem geleverd worden voor Can. \$ 24,95 plus verzendkosten. (Red. zie artikel in dit blad)

### Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 65 (1999-I).**

Beknopt verslag, maar begeleid door vier zwart/witte en zes kleurenfoto's, van de jaarlijkse Catalaanse Meccano tentoonstelling te Barcelona; twee van de grootste modellen waren een grote driemotorige dubbeldekker en een zeer groot dubbel reuzenrad. Op pagina twee nog enige kleurenfoto's, vooral van de Meccano producten van vader en dochter Fleck. In het bijzonder de afbeelding van de bouwers verdient met een vergrootglas te worden bestudeerd, ook al omdat de dochter een zeer fraaie Meccano draagt. Met het derde deel van de bouwbeschrijving van de 'Aleph-2' besluit André Schaëffer zijn serie over deze supermeccanograaf. De andere delen verschenen in de nummers 63 en 64.

Benjamin en Jean Locussol beschrijven hun charmante model van een kleine rondvliegende helikopter. Van Claude Lerouge is er een model van een slinger-



uurwerk, dat drie dagen achtereen loopt en volgens de bouwer geheel bestaat uit Meccano onderdelen. In zijn inleidende alinea prijst de constructeur het gemak waarmee de klok kan worden gebouwd en afgesteld alsmede de nauwkeurigheid; het model is ideaal voor hen die zich vertrouwd willen maken met de klokkenbouw. Een model van een vliegtuigpropeller waarvan de spoed kan worden versteld en die voor- en achteruit kan draaien, gebouwd en beschreven door Roger Guénard.

## Runnymede Meccano Guild Newsletter

### Nummer 39 (februari 1999).

Verslag van een tentoonstelling te Fleet met twee fraaie foto's van een model van de 'Titanic' met een lengte van drie meter, gebouwd door Darren Bonner. John Wilding schreef een uitvoerig en goed geïllustreerd artikel over kleine gelijkstroommotoren en hun toepassing in Meccano modellen. Van Mike Dennis is er een artikel over hypocycloidale stoommachines, waarbij de zuigeras een rechte verticale beweging uitvoert. Hij beschrijft een Meccano versie van een model gebouwd door W.E. Dean en een Meccano model van de Murray machine uit 1802. Verder een bouwbeschrijving van een éénpersoons tweedekker van Andreas Kónkoly voor uitrusting 10.

## NZFM Magazine (Nieuw-Zeeland)

### Vol. 22 nummer 6 december 1998.

In oktober 1998 overleed Lindsay Bond, oprichter in 1988 van de MWT Meccano Club (Manawatu, Wanganui, Tanagerati) een van de drie clubs die samen de Nieuw-Zeelandse Meccano Federatie vormen, die mede door zijn toedoen tot stand kwam. Hij was bovendien wereldwijd bekend om zijn encyclopedische kennis van de geschiedenis van Meccano en van de Meccano onderdelen. Van Douglas Muff is er een beschrijving van een mechaniek waarmee graanschoven kunnen worden gebonden en geknoopt. Het

ziet er erg gecompliceerd uit maar zou toch door zeer ervaren en gemotiveerde MGN-leden met een agrarische achtergrond wellicht kunnen worden gebouwd.

## NZFM Magazine (Nieuw-Zeeland)

### Vol. 23 nummer 1 (februari 1999).

Lloyd Spackman bouwde een model van een 'Snowcat', een rupslee voertuig voor poolgebieden; de beschrijving is gedetailleerd maar de foto's zijn matig.

## AMS Nieuwsblad (Zwitsers)

### Nummer II/99.

Prof. Georges Spinnler schrijft over voor- en nadelen van het gebruik van metalen of plastic onderleggingen. Andreas Abel is een actie begonnen om, bij voldoende belangstelling, oude onderdelen van Märklin te laten namaken; een overzicht hiervan, tevens bestellijst, is bijgevoegd.

## Voorts ontvangen:

Meccano & Erector Club Newsletter (S.Calif.), nummer XXIII-1 (1e kw. 1999).  
Other Systems Newsletter, nummer 20 (april 1999).

*Frits Willems*

## Agenda

### 12 juni: Maastricht,

In het gebouw City Centrum, Capucijnenstraat 43, (door de poort), 6211 RP Maastricht zaal open 11:00. Inlichtingen H. Peels, tel. 043 3219073

### 11 september: Mechelen, België,

Museum voor Speelgoed en Folklore, Nekkerspoelstraat 21 B-2800 Mechelen Tel. Museum: 0032-15557075 open: 11:00 - 16:30 uur.

### 25 september: Ede

Najaarsbijeenkomst  
NIMAC Galvanistraat 13, 6716 AE Ede (0318-633876) zaal open: 09:30 uur.

### 9 oktober: Benthuisen

Dorpshuis "De Tas" aan De Dam 3  
2731 CE Benthuisen (tel. 079-3313625).  
Aanvang 10:00 uur  
Bus 165 richting Alphen a/d Rijn vertrekt rond het hele uur uit Zoetermeer, station Centrum-West.

### 6 november 1999: Hengelo,

"Wandelhuis" Tweekelerweg 249  
7553 LX Hengelo (O) 074-2435835 )  
open:10:00 - 16:00 Organisator:  
R. Mikkers 074-2774327.

### ZONDAG 21 november 1999 Kerk-Avezaath

In het Het Dorpshuis "De Avezaath" Daver 46, 4012 BC, Kerk-Avezaath, (0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren (bij McDonnalds) richting Buren en na ca. 300 m (bij rotonde) rechtsaf en na ca 25 m meteen linksaf h parkeer terrein op. Inlichtingen G.b. Anink, tel. 023 5841717.

### Verder staan in 1999 nog de volgende bijeenkomsten op het programma:

1 t/m 4 juli Skegness  
4 september Henley

## Gebeurtenissen

### 19 juli t/m 7 augustus 1999 Zutphen.

De regio Groningen organiseert een groots Meccano-evenement in de Burgerzaal van het Stadhuis te Zutphen. Gezien de oppervlakte van 350m<sup>2</sup>, verzoeken wij u - indien u daaraan ook wenst deel te nemen uw modellen - contact op te nemen met de heer T. Dagelet tel, 050-3181347. Evenals het afgelopen jaar in Dalfsen hopen wij van dit evenement weer iets bijzonders te maken.

# A.J. PRINS

levert :  
verzendt :  
bel voor

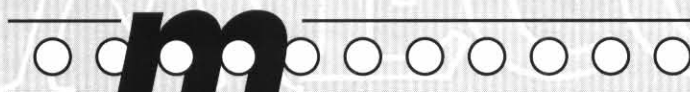
de oudste Meccano Dealer

Kist 10

- TreinenShop  
- Alle dozen  
- Alle onderdelen  
- Ordergrootte kortingen

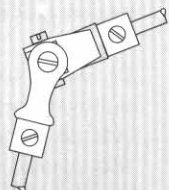
A.J. Prins Choorstraat 4 Delft tel. 015-2123.170 fax 2125.937

# MECCANO-NIEUWS



# mgn

VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 17 nummer 3  
Herfst 1999

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

Redactie-adres: Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 - 591 52 95  
E-mail: [cjt@kabelfoon.nl](mailto:cjt@kabelfoon.nl)



In dit nummer o.a.:  
Nieuwe directeur Meccano  
De Märklin trein van Kuhlo  
Foto's Skegness  
Meccano en computers

THE ECLIPSE OF THE SUN  
(See page 482)



## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

G.B.M.M. Anink  
Vogelengangseweg 352  
2114 CK Vogelengang  
Tel.: 023 5841717

### Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel./Fax: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: schurink.jh@wxs.nl

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: cjt@kabelfoon.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 de Hoofdredacteur = (tijdelijk) de Secretaris zie adres hierboven.

### Redacteuren:

J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens

### Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 55,- 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.**

\*SPANNER\* is de Meccano e-mail groep op internet. Voor meer informatie kijk op de ISM web site: <http://www.dircon.co.uk/meccano/>

## Van de redactie

In deze aflevering een uitgebreid en leerzaam artikel van Rob Beijersbergen over Meccano en computers dat ik van harte in jullie belangstelling aanbeveel. Want in *mijn hoogst persoonlijke visie* (laat daar geen misverstand over bestaan) is de combinatie van Meccano en computers van groot belang voor onze hobby om deze in de toekomst ook voor jeugdigen aantrekkelijk(er) te houden en te maken. Bij dit artikel ook een klein primeurtje in de vorm van een fotootje van de auteur. Een idee dat ik overigens heb afgekeken van het Franse clubblad. Indien mogelijk wil ik een foto van de auteur bij zijn/haar verhaal plaatsen (tenzij deze al voorkomt op een foto die bij het verhaal hoort).

Verder een leuke bijdrage van Thijs Cornelissen, één van onze juniorleden met een verslag over het Stoomfestival in Almere en een zonnige bijdrage van een ontdekking in Spanje door de heer Jongste.

Aangezien beelden nu eenmaal meer zeggen dan woorden, foto's van fraaie modellen in Skegness. Verder een mix van artikelen en onderwerpen waarvan ik aanneem dat deze interessant zijn voor jullie.

### Zo niet dan hoor ik dat graag !!

Dit brengt mij meteen op het volgende punt.

Meccano Nieuws is een clubblad VOOR en DOOR alle leden van het MGN. Toch is het opvallend dat veel artikelen worden aangeleverd door een relatief klein aantal leden. Op een bestand van ruim 600 leden zou je toch wel wat meer mogen verwachten, vind ik. Hoe dan ook, de stapel kopij is inmiddels weer angstig laag en ik wil jullie daarom allemaal vriendelijk doch met klem oproepen om bijdragen te leveren.

"Nee hoor ..... ik kan helemááááál niet schrijven" roept iedereen dan natuurlijk. Kom nou.... **IK** kan ook niet schrijven maar doe gewoon net alsof. Als jullie nou ook gewoon doen alsof je wél kunt schrijven dan komt er heus wel het e.e.a. uitrollen. Probeer het maar eens. Fraai of niet fraai, maakt niet uit, we maken er wel wat moois van.

En nu ik toch bezig ben:

Zijn er ook dames die dit 'machó' blad van ons wel eens lezen of misschien (stiekem) doorsnuffelen?

Vooruit dames vertel'es?

Ik zou het namelijk wel leuk vinden om ook eens bijdrage(n) van de partners (echtgenotes, vriendinnen, etc.) van leden

te publiceren. Dat mag technisch zijn maar veel liever heb ik gewoon eens een andere (vrouwelijke) kijk op de dingen in relatie tot de hobby. Ik ben er van overtuigd dat er talent zit onder de dames. Een gedicht of leuke, persoonlijke ervaringen met die gaatjeshobby van ons of een verhaal waarin mild de spot wordt gedreven met manlief's hobby, (anonimiteit gewaarborgd) maakt niet uit als het maar leuk is en niet kwetsend uiteraard. Kom op **Lady Writers** laat eens wat van jullie horen!! De eerste inzenderster krijgt van mij hoogst persoonlijk een bloemetje!

De voorplaat van dit Meccano Nieuws sluit een beetje aan bij de afgelopen hype over de eclips.

Niks nieuws onder de zon dus en geheel in de lijn van het roemruchte Meccano Magazine dat ook vaak probeerde aan te sluiten bij de actualiteit in het Meccano wereldje sierde deze voorkant de MM van juni 1927

Ik vond hem trouwens wel mooi.

Ben ik er nu?.....

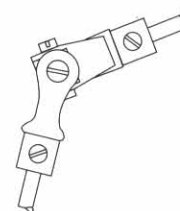
Nee nog niet want:

Op blz. 20 van MN 17.2 werden een aantal onderdelen vermeld waarvan de productie door Calais is beëindigd.

Op 13 augustus 1999 bericht Geoff Wright van MW-Models in \*Spanner\* echter dat **Calais de betreffende onderdelen weer levert**. Het is dus een beetje loos alarm geweest maar wel "heet van de naald" op het moment van publicatie.

In hetzelfde artikel heeft het typeduiveltje ook even van zich laten horen want onderdeel 95a is niet 18 maar 28 tanden. Tenslotte stond in het onderdeel Buitenlandse Bladen het artikel van de NZFMM van 6-12-1998 abusievelijk twee keer vermeld.

(Zucht... was ik maar weer gewoon manusje... eh secretaris)



## Meccano Nieuws 17.4

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio december verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 november 1999.



## Van de Ledensecretaris

De volgende opgave geeft de toestand weer op 3 augustus 1999.

We zien een aardige groei van het aantal leden. Het nummer 1030 is al uitgegeven aan iemand, die nog moet nadenken.

### MUTATIES IN HET LEDENBESTAND

#### NIEUWE LEDEN:

**1028** J. Boor, Fauna 29, 1273 GW Huizen, 035 5255386

**1029** M.N. Dorrepaal, Koninginnelaan 35, 2313 AR Leiden, 071 5125415

**1031** Wouter de Vries, Grietenij 8, 9351 JD Leek, 0594 515670

**1032** J. Cijssouw, Torenstraat 40, 4356 BH Oostkapelle (Z), 0118 581735

**1033** Jac. Kramer, Seringenstraat 17, 1723 WR Noord-Scharwoude, 0226 312093

**1034** J. van Dam, Keijenbergseweg 51, 6871 WH Renkum, 0317 350001

**1035** K. Greven, Passeweg 77, 6601 AG Wijchen, 024 6417603

**1036** S.A.A. van Steen, Eigenhuisstraat 6, 2131 WX Hoofddorp, 023 5613291

**1037** P.J. Bervoets, Dorpstraat 69, 8171 BM Vaassen, 0578 571210

**1038** J. Schlingmann, Gravenstein 4, 2411 GL Bodegraven, 0172 613985

#### ADRES-EN/OF TELEFOONWIJZIGINGEN

**563** E. Dienaar, Gombertstraat 131, 8031 LD Zwolle, 038 4529030

**1010** K.P. Bijzen, Albert Cuyplaan 56a, 7312 ND Apeldoorn, 038 4537580

**51** J. Keyman, Edelenveld 405, 7327 EH Apeldoorn

Dit lid nummer is overgenomen van zijn vader de Heer W.Keyman

**620** D.M.C. Breesnee, Lagewaard 37, C 2396 AV Koudekerk a/d Rijn, 071 3414297

#### BEDANKT

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

**922** J.M.G. Buchta, Amsterdam.

**970** H.O.A.X. Mechanicus, Haarlem.

**1013** A.J. Peters, Dordrecht.

**574** Al M. Sternagle, Hollidaysburg, U.S.A..

**805** G. Tankink, Harreveld.

#### OVERLEDENEN

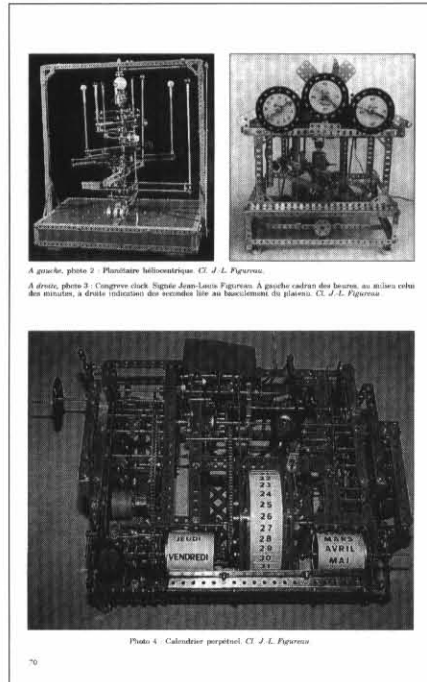
Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**1024** W. Ellerie, Uithuizen.

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

## Parlez vous Français? Moi? Non!

Op blz. 21 van Meccano Nieuws 16.2 (Zomer 1998) staat een afbeelding van een (Frans) flessencarillon. Toen ik destijds toestemming vroeg om deze afbeelding te mogen publiceren, vroeg de auteur of ik



Fotopagina uit het Franse artikel

informatie had over Meccano klokken i.v.m. een artikel dat een kennis van hem aan het voorbereiden was voor een Frans blad voor klokkenverzamelaars. Eerlijk gezegd was ik het al weer helemaal vergeten, maar onlangs ontving ik als blijk van waardering voor de geleverde informatie een mooi uitgevoerd voorjaarsnummer van het "Bulletin de l'Association Nationale des Collectionneurs et Amateurs d'Horlogerie Ancienne et d'Art" met daarin een verhaal over "Horloges en Meccano" door Jean Mirault.

Ik heb het vluchtig doorgelezen en - hoewel alleen foto's van door Franse bouwers gemaakte (mooie) Meccano klokken worden getoond - lijkt het mij een interessant artikel om in het MN te publiceren. Ik heb toestemming voor een vertaalde publicatie, maar ik heb geen tijd (en zin) om dit verhaal te gaan vertalen. Dus....wie wil en kan dit verhaal in goed en leesbaar Nederlands vertalen?

Het geheel bestaat uit ongeveer 7 kantjes (iets groter dan A-5 formaat) tekst geardeerd met foto's.

Enthousiaste aanmelding(en) zie ik met belangstelling tegemoet.

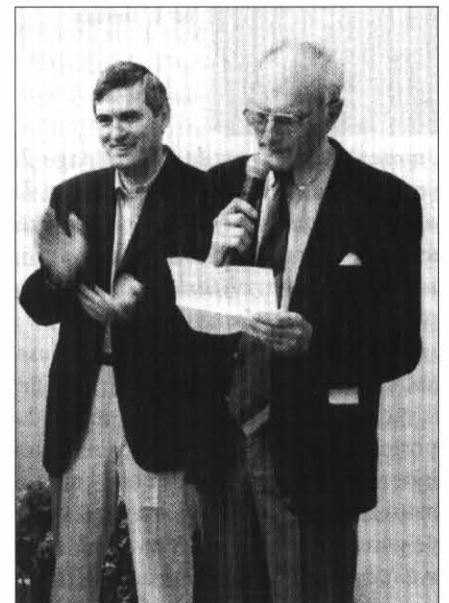
## Einde van een kraan.

Wie de Demag Superlifter CC12000 (zie MN 15.4 Winter 1997) van Peter Jonges (nog) een keer in levende lijve wil zien, moet op 1, 2 of 3 oktober 1999 naar de Limburg Hal in Genk (geen Gent maar **GENK** dus) in België komen.

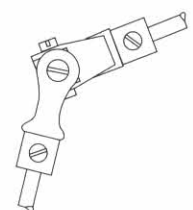
De Hoelseltse Treinclub organiseert daar haar 2 jaarlijkse Euromodelbouwshow en het MGN is ook weer van de partij. Voor zover nu bekend wordt verder deelgenomen door: *Hans Klarenbeek, Co Stevens, Sjaak v.d. Ruit, Huub Kitzen, Hans van de Berg, Harrie Peels, Howard Sie, Gerard Anink en Peter Jonges.*

Na deze show wordt de kraan van Peter (grotendeels) afgebroken en zal dan niet meer in zijn huidige glorie te bekijken zijn.

## Nieuw gezicht in Calais



De meeste leden zullen wel eens ergens de afbeelding van Frank Hornby hebben gezien, maar wie kent de huidige (nieuwe) directeur van Meccano Frankrijk? Bijgaande foto is overgenomen uit CAM Magazine nr. 67 en toont links de heer P. Camus, de nieuwe directeur van Meccano naast de (na 25 dienstjaren !!) afscheid nemende CAM voorzitter M. Perraut.



## Werk van leden

Frits Willems  
Eerbeek

### Two stoomlocomotieven voor spoor 1 van Märklin-Metall

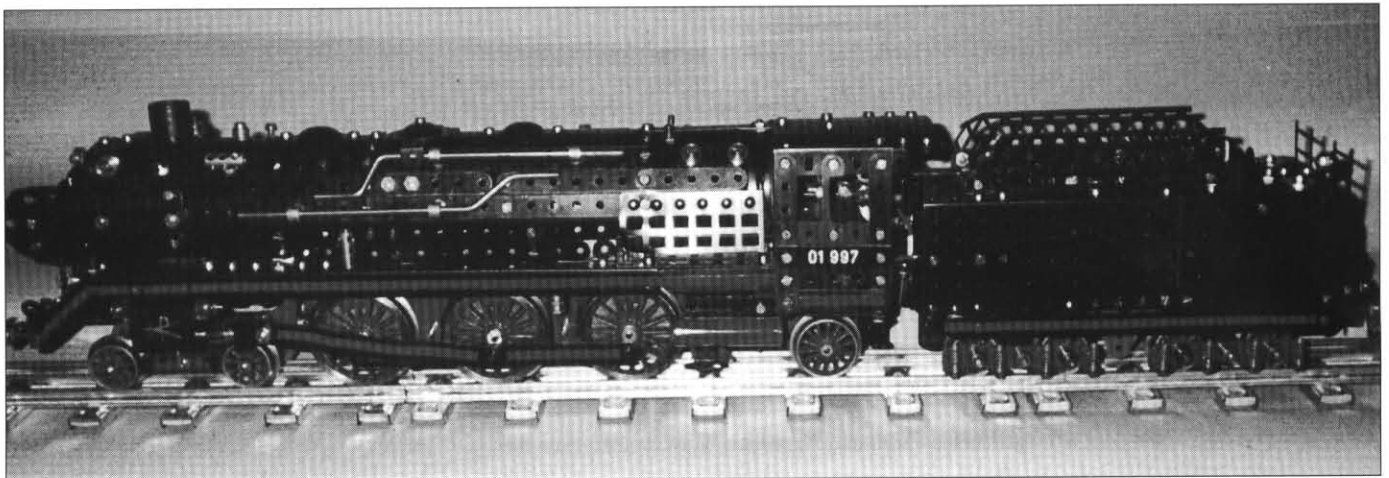


Foto 1: De 2-C-1 loc, serie 01

Ons MGN-lid te Hannover, *H. P. Kuhlo*, heeft sedert begin 1997 niet stil gezeten en twee modellen van stoomlocomotieven aan zijn spoorbedrijf toegevoegd. Het betreft een 2-C-1 locomotief en een gestroomlijnde 2-D-2 machine, beide met losse tender. Eerder, in 1993 (MN 11.3) en in 1994 (MN 12.4), kon men in deze rubriek lezen over respectievelijk zijn E-91 loc en de railzeppelin, eveneens gebouwd van Märklin-Metall.

De foto's 1 en 2 laten zien dat de 2-C-1 loc een tamelijk traditioneel Pacific type is - de serie 01 stamt uit de jaren dertig - terwijl de 2-D-2 een flitsend, gestroomlijnd geval is. Het eerste exemplaar van deze zware sneltreinlocomotief werd begin 1939 door de firma Krupp aan de Duitse spoorwegen geleverd; later werd nog één andere gebouwd, zodat de serie 06 maar twee locs telt.

Opvallend is verder dat de tender vijf assen heeft, verdeeld over twee draaistellen.

Vóór hij klaar was met de bouw van zijn beide modellen heeft Kuhlo heel wat moeten experimenteren met de vorm zowel als met de techniek. In de ontwikkelingsfase werkte hij met de hedendaagse Märklin-groene stroken, vandaar dat enkele afbeeldingen van technische details die kleur hebben. Later herbouwde hij alles van ouderwetse zwarte Märklin onderdelen.

Enkele maten zijn: lengte van beide modellen 80 - 85 cm inclusief tender, lengte locs plm. 55 cm; gewicht 5 - 5,5 kg; trekkracht 750 g. Deze gevaarten moesten in staat zijn zonder problemen de railcirkel van sp.1 met een diameter van 180 cm te berijden. Wat betreft de 2-C-1 kon de bouwer dit bereiken door de middelste drijf-as een zijdelingse speling van 5 mm te geven, maar bij de 2-D-2 was iets dergelijks niet mogelijk. Daarom werden de vier drijfassen van dit model in twee motor-

draaistellen ondergebracht en dus is de asindeling eigenlijk 2-B-B-2.

Aanvankelijk had de loc daarom aan beide kanten twee koppelstangen, wat voor een kritische beschouwer natuurlijk geen gezicht was. Een kunstige vondst redde de situatie: er bestaan plastic strips met aan weerskanten een omgezette rand waarin de normale geperforeerde stroken van Märklin (en Meccano) precies passen. Ze worden gebruikt bij luxe opbergmappen om de vingers te beschermen tegen de scherpe kanten van de platte metalen stroken. Aangezien de afstand tussen de tweede en de derde drijf-as 80 mm bedraagt, gebruikte Kuhlo aan elke zijde een stuk plastic strip van ongeveer 120 mm dat hij voorzag van twee drie mm lange sleufjes op onderlinge afstand van 80 mm voor de schroeven waarmee de koppelstangen aan de drijfwielen worden bevestigd (foto's 3 en 4). Daarna werden beide koppelstangen en de drijf-stang

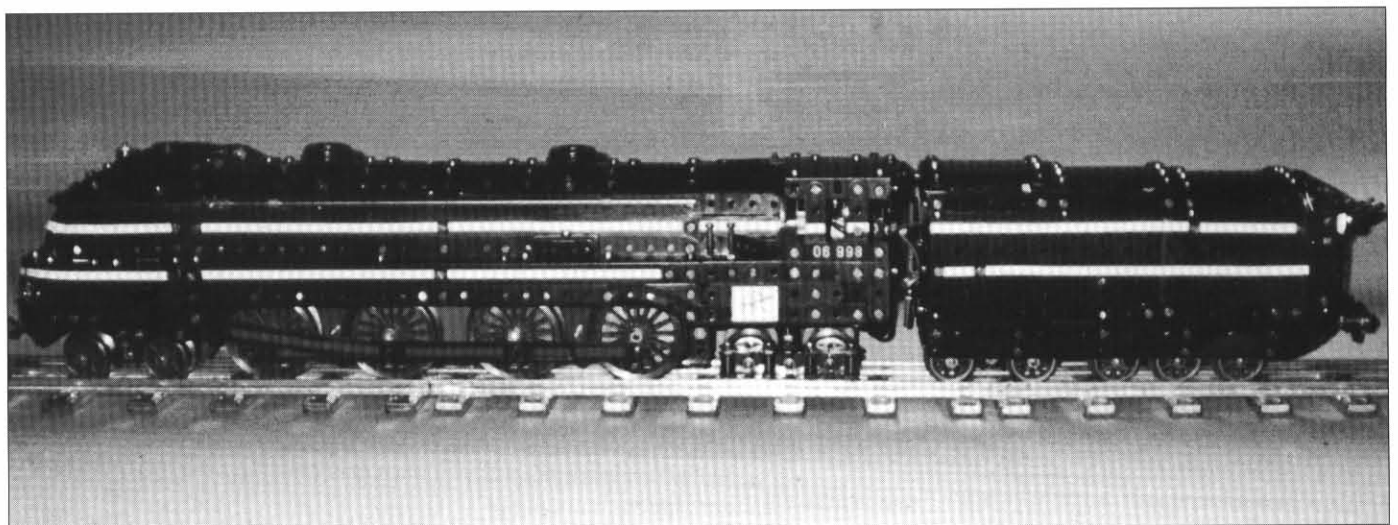


Foto 2: De 2-D-2 loc, serie 06

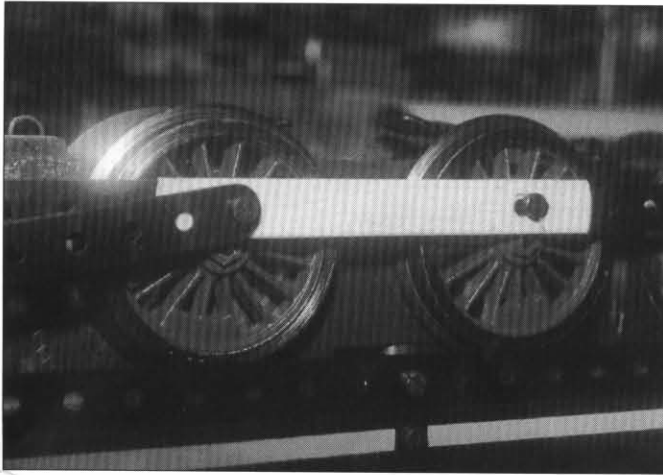


Foto 3: Plastic strip tussen de draaistellen van de 06

netjes rood geveerd zodat het inderdaad op één koppelstang lijkt. In de bocht draaien de draaistellen niet meer dan een achttal graden ten opzichte van elkaar en door de sleufjes is de buiging van de strip nog aanzienlijk geringer.

Terwijl de locomotieven er van buiten als echte Märklinmodellen uitzien (behalve de wielen), is hun chassis 'eigen bouw'.

Van de 01 werd het chassis vervaardigd van 1,5 mm dik messingplaat met op het samengestelde frame twee draagbokken voor de Bühlermotoren en daartussenin twee geflenste messing tappen voor het bovenste deel van de tandwieloverbrenging (zie foto 5). Op de uitgaande assen van de motoren zijn Märklin conische tandwielen (30t) gemonteerd die samen aangrijpen op een groot conisch 60t tandwiel; op de as hiervan bevindt zich een 25t rondsel dat een eronder aangebracht 57t tandwiel aandrijft; de derde verdragings-trap bestaat uit een versmald 19t rondsel dat op de as van het 57t tandwiel is gemonteerd en een ander 57t tandwiel activeert dat zich bevindt op de middelste drijf-as naast het drijf-wiel. Via 57t tandwielen links en rechts daarvan worden identieke tandwielen op de beide andere drijfassen bereikt.

Om onder de loc genoeg ruimte te hebben voor het monteren van een isolatiestrip met een dubbele stroomafnemer, zijn de tandwielen op en tussen de drijfassen alle aan één kant geplaatst pal naast de drijfwielen. De totale vertraging is nagenoeg 1:14. Kuhlo meldt dat de 20 V Bühlermotoren bij 16 V een optimaal rijgedrag geven.

De draaistellen van de 06 zijn vervaardigd van 1 mm dik messing - details van de constructie zijn enigszins te onderscheiden op de foto's 4 en 6 - en dragen elk een Bühlermotor, de tandwieloverbrenging en de drijfwiellassen. De motorbok is van boven voorzien van een geflenste

afdekplaat, waarin een lange schroef voor de verbinding met de bovenbouw, tevens spil voor het draaistel. Aan de onderkant van de bovenbouw boven elk draaistel is een messing plaatje aangebracht voorzien

van nokjes om de uitslag van het draaistel te beperken. De lange schroef op het draaistel steekt door een gat in dit messingplaatje en door een gat in een hoekbalk van de bovenbouw, en wordt met dubbele moeren op een Märklin drukveer vastgezet (foto 7). Aldus wordt het draaistel, als het ware, in de bovenbouw getrokken en kan de veerkracht worden geregeld. Voor gemakkelijke bereikbaarheid van draaistellen en tandwielinstallaties is de loc-opbouw voorzien van een drietal luikjes. Daardoor kunnen de draaistellen bovendien moeiteloos worden losgemaakt van de opbouw (foto 8). Wielen betreft Kuhlo van de firma Bernd Thul, Erzbeyerstr. 85-87, 741061

Mönchengladbach. Een drijf-wiel met diameter van 58 mm kost DM 22,-. Deze firma levert ook sleepcontacten (foto 9) en

rails voor spoor 1.

Kuhlo heeft van beide locomotieven onderdelenlijsten beschikbaar en schetsen van de constructies van messing.

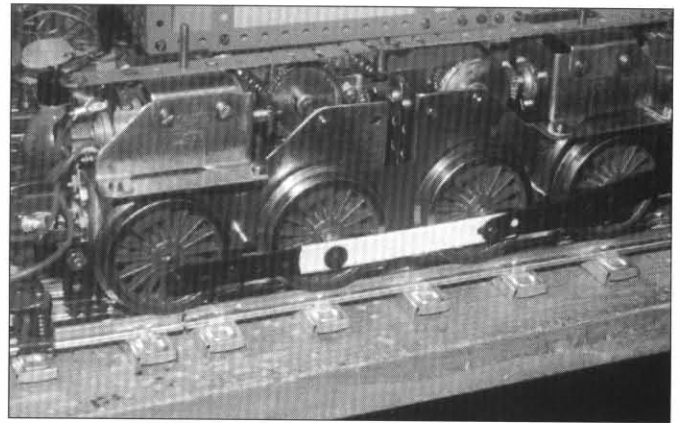


Foto 4: Chassis van de 06. De motoren in blokken met deksel boven eerste en vierde drijfwielen, tandwielkasten boven tweede en derde drijf-wiel

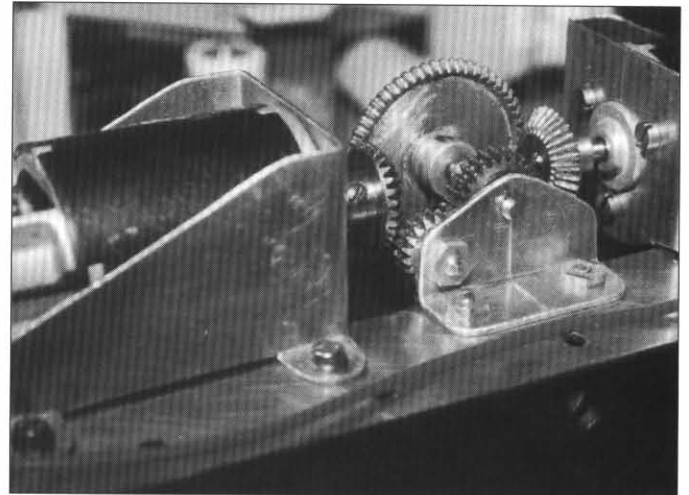


Foto 5: Chassis van de 01 met motoren en bovenste deel van de tandwieloverbrenging



Foto 6: Draaistelchassis van de 06, blik op de motorzijde. Let op de draaispil boven de motor



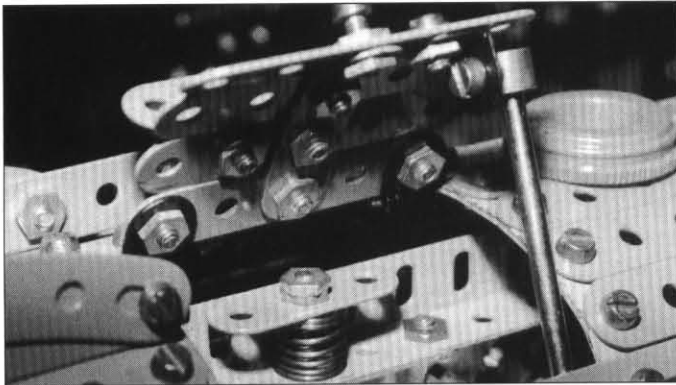


Foto 7: Luikje op de 06 met bovenkant van draaistel, drukveer en dubbele moeren

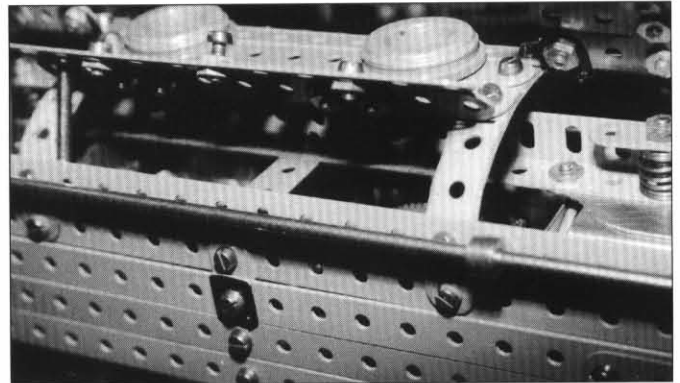


Foto 8: Inspectievlak voor de tandwieloverbrengingen; rechts is nog net de bevestiging van een draaistel te zien

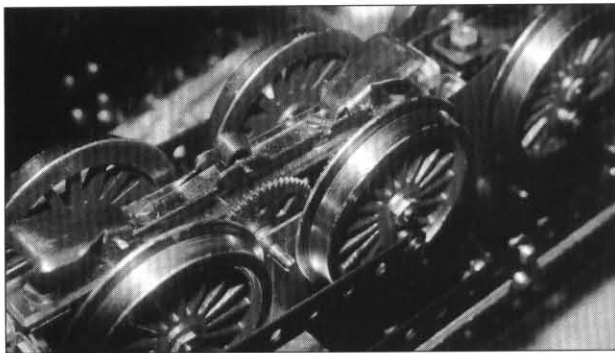


Foto 9: Onderkant van draaistel met o.a. het dubbele sleepcontact

Zijn adres is:  
H.-P. Kuhlo, Heinrich-  
Stamme Str. 6, D 30171  
Hannover, Duitsland.  
Tel.: 0049 5112834181.

Wij hopen dat we volgend jaar te Vogelenzang Kuhlo's spoorbaan met deze en andere locs, Zeppelin en - uiteraard - zelfgebouwde wagons in vol bedrijf zullen kunnen zien. (foto's 7, 8 en 9 zie volgende pagina)

## Isomec™ en CorelDraw™

Op het moment van publicatie is het nog niet allemaal zeker maar de kans is groot dat op de bijeenkomst in Ede van 25 september 1999, Frans Dullemeijer en Jan Geertsma hun computers mee zullen nemen om daar het werken met Isomec en CorelDraw te demonstreren..

Er bereiken mij regelmatig vragen over dit tekenprogramma dus hier is jullie kans om er meer over te weten te komen.

**Dus komt allen en laat deze leden niet voor niets al deze moeite doen!!**

# O P R O E P

Het bestuur van het MGN zoekt kandidaten voor de volgende functies binnen de redactie van ons Meccano Nieuws, die vacant zijn geworden door verhuizing van Nel en Bert Loerakker naar Limburg.

## 1. Hoofdredacteur

### Hoofdtaken zijn:

leiding geven aan het redactieteam,  
het actief verzamelen en zondig bewerken van kopij.  
Bezit van een PC en basiskennis van tekstverwerking zijn gewenst.

## 2. Eindredacteur

Deze verzorgt in hoofdzaak de opmaak van het blad en de eindcorrecties en de contacten met de drukker (nu te Haarlem).

Ook in deze functie is enige vaardigheid in tekstverwerking gewenst.

Omdat voor deze positie geen grondige bekendheid met Meccano is vereist, is dit een functie die ook door de echtgenote of partner van een van onze leden zou kunnen worden vervuld.

Voor beide functies is het prettig als kandidaten in de randstad woonachtig zijn.

**Inlichtingen: Gerard Anink**

## Wherever you go fill up and buy Meccano

(met dank aan Hans Klarenbeek voor de folder)

Tank voor £ 10,- brandstof bij een Elf pomp in Engeland en je kunt voor £ 1,49 één doosje Meccano kopen uit de serie Motion System dat (in Engeland) normaal £ 4,99 kost, volgens de hierbij afgedrukte folder. Het zijn 6 verschillende doosjes waarmee - als je ze alle 6 hebt gekocht - samen één nieuw model kunt maken (de helikopter in het midden). Even rekenen:  $6 \times (4,99 - 1,49) = £ 21$  voordeel, stel  $£ 1,- = f 3,50$  dan is dat  $21 \times 3,50 = f 73,50$  zegt mijn zakjap. Overigens bij MW-Models kosten deze doosjes £ 3,99 dus het voordeel wordt hierdoor  $f 21,-$  minder maar toch is het een leuke actie en tanken moet je toch regelmatig (als je een auto hebt). Niet bekend is of een soortgelijke actie ook in Nederland kan worden verwacht.

### Limburgs laatste buksenmaker overleden.

Bij het lezen van deze kop boven een krantenartikel moest ik terugdenken aan een discussie tijdens het ontbijt op de terugweg vanuit Skegness dit jaar. Terugkijkend op weer een leuke happening, merkte Hans Klarenbeek op dat een aantal namen die tot voor een aantal jaren terug nog tamelijk gewoon waren, zo langzamerhand in de vergetelheid aan het wegzakken zijn. Ik noem hier slechts Trix, Bral, Stokys, Constructor, Temsi, Necobo, Cruson enz.

Systemen die kortstondig (Cruson) of al jaren een (soms kwijnend) bestaan naast of in de schaduw van Meccano lijden of hebben gelijid. Net als met die buksenmaker (maakt buksen voor Limburgse schutterijen) en de rietdekker maar ook de mandenvlechter, stoelenmatter, de smid en de turfsteker enz. verdwijnt er stilletjes veel oude kennis en kunde in de nevelen van onze toekomst zonder dat daar nu een haan naar lijkt te kraaien. Is dat jammer?

Wie geïnteresseerd is in geschiedenis weet dat er in het verleden vele (belangrijke en minder belangrijke) gebeurtenissen plaatsgevonden moeten hebben die (enorme) invloed op onze ontwikkeling hebben gehad en waarvan we het nu buitengewoon jammer vinden dat we daar amper nog iets van weten of er slechts naar kunnen raden danwel alleen nog met veel moeite zijn af te leiden uit andere - vaak nog waziger - omstandigheden. Natuurlijk is in het licht van dit soort

When you spend £10 at Elf, you can buy a Meccano One model kit for only £1.49, worth £4.99

Collect all six and you can make this super Meccano One Mega model

Not suitable for children under three years of age

Promoter: Elf Oil UK Ltd, Olympic Office Centre, 8 Fulton Road, Wembley, Middlesex HA9 0ND

Terms and Conditions

1. All Meccano models available while stocks last
2. You must purchase goods or services to the value of £10 before you can purchase the Meccano models

gebeurtenissen zoals als de opkomst, bloei en ondergang van systeem X, Y of Z nauwelijks interessant..... toch?

Of is het toch waard om energie te steken in het achterhalen en bewaren van dit soort informatie voor het nageslacht?

Wie het weet mag het zeggen, maar Hans Klarenbeek lijkt het leuk om b.v. de geschiedenis van het Nederlandse Necobo eens uit te vlooien.

Maar wat vinden jullie daar nou van?

Zijn er leden die hierin (of in een ander merk) geïnteresseerd zijn en - heel belangrijk - ook willen meewerken en bijdragen aan dit idee?

Of zijn er leden die van bovengenoemde (of andere) systemen al het een en ander paraat hebben en bereid zijn hierover (al dan niet in commissie verband) een

stuk(je) geschiedschrijving te verzorgen? Belangrijk is wel om de doelgroep in het oog te houden. M.a.w. voor wie is deze informatie eventueel interessant? Zo kan ik me voorstellen dat de pure bouwers hier minder belangstelling voor hebben dan de verzamelaars.

Even voor alle duidelijkheid, de redactie van dit blad (ahum) is best bereid om interessante artikelen hierover te plaatsen maar is niet genegen om zelf actief hierin te participeren. M.a.w. ik leun achterover en wacht op eventuele bijdragen. Zo..... dit gezegd hebbende zie ik nu met belangstelling uit naar al die uitgebreide dissertaties, proefschriften of doctoraal studies die straks op mijn bureautje neerduwarren.

(Kees Trommel)

## Vragen van Lezers.

(door redactie verkort weergegeven)

Dhr. Knipscheer uit Arnhem heeft grote moeite met het omleggen van de 5 cm. autoband nr. 142a om een 5 cm. riemschijf 20a. Eerst 'weken' in warm water of met behulp van een waterpomp-tang of een schroevendraaier als banden-lichter, niets lukt zonder bloedige vingers te krijgen. Ook de 7,5 cm banden kosten hem grote moeite.

Hij vraagt zich af of je nu echt over een workmate of een bankschroef moet beschikken om die banden om te leggen. Wie weet een makkelijke(r) manier hiervoor? Verder is hij geïnteresseerd in handige tips over het op lengte brengen van Meccano kettingen. Hoe doe je dat op een juiste en bij voorkeur makkelijke manier? Tot slot; zijn er nog andere praktische toepassingen voor onderdeel nr. 144 (de klauwkoppeling) dan alleen als koppeling?

Reacties gaarne aan de Redactie van dit blad.

## MECDALAI of MECLAMA ?

Wie de vorig jaar uitgebrachte film "7 Years in Tibet" heeft gezien zal zich wellicht de scène herinneren waarin de nog jonge Dalai Lama gefascineerd wordt door het mechaniek van een speeldoos. \*Spanner\* Geoff Wright weet te melden dat in "The Guardian" van 8 mei 1999 een artikel heeft gestaan waaruit blijkt dat deze geestelijke leider zijn tijd ook met Meccano wist door te brengen.

Hierna een vertaling van dit stukje.

"Omdat hij als kind geen (school) vriendjes had, was hij wel gedwongen zich zelf zoet te houden. Zoals veel jonge kinderen in die tijd was hij gefascineerd door alles wat met mechaniek te maken had. De Meccano doos die hij ter gelegenheid van zijn installatie als religieus leider van de Britse consul had ontvangen gaf hem dan ook véél meer plezier dan de rollen zijde die hij van de Chinese regering had ontvangen. Zijn technische interesse heeft zich inmiddels ontwikkeld tot een passie om met uurwerken te knutselen en daar beleeft hij nog steeds heel veel plezier aan".

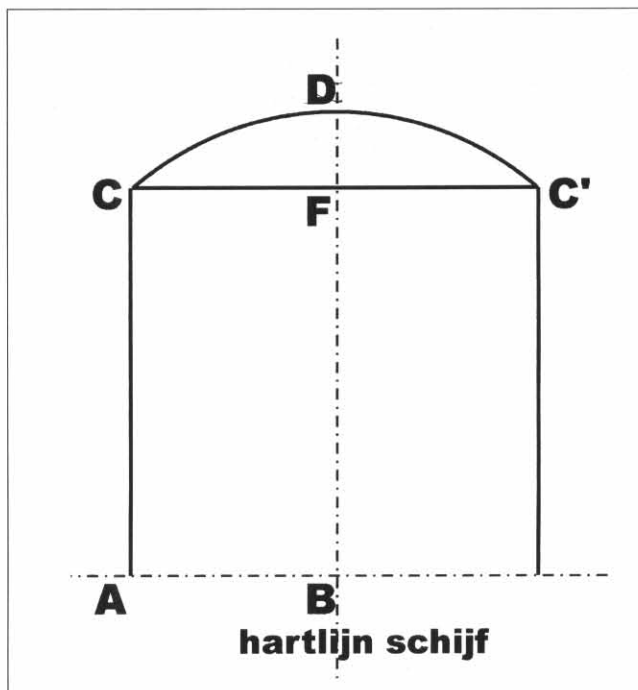
Ik vraag mij af of we deze voorvechter van vrede en vriendschap wellicht kunnen interesseren in het lidmaatschap van het MGN?

Daar zitten genoeg mensen met dezelfde interesse(s) toch ?

(voor vrede en vriendschap bedoel ik)

Kees Trommel

## Het Antwoord op de Vraag.



Het stukje in MN 17/2 over de vraag van Frans Meurs met betrekking tot platteriaandrijving (blz. 25) heeft positief resultaat opgeleverd. Er zijn twee reacties binnengekomen van ter zake kundige MGN-leden. Hun voornaamste aanwijzingen staan hieronder puntsgewijs samengevat.

1. Algemene vuistregel: Indien  $CC'$  (zie tekening) de breedte is van de riemschijf en  $DF$  de hoogte van het cirkelsegment, dat de welving vormt, dan geldt (uit ervaring):  $DF = 0,01CC'$ . Dat betekent dat de welving zo gering is dat voor de praktijk eventuele vragen naar de wiskundige vorm van de kromme en met welke gegevens die kan worden getekend, niet relevant zijn.
2. In de praktijk komt dat dan neer op het volgende: voor schijven met een breedte van 20 tot 125 mm is  $DF$  0,5 mm; van 140 tot 250 mm 1,5 mm.
3. Alleen de schijf op de aandrijvende motor dient gewelfd te zijn, de schijf op de aangedreven as dient vlak te blijven.
4. De assen van beide schijven dienen perfect parallel te lopen, en de schijven zelf dienen perfect met elkaar in lijn te staan.
5. Een riem uit één stuk verdient de voorkeur. Een eventuele las kan problemen veroorzaken bv: een lijmmaad kan een stijve plek in de overigens buigzame riem vormen en daardoor onregelmatig lopen en extra slijtage veroorzaken. Een metalen spiraal als verbindingsstuk kan een zwaar punt vormen, waardoor

de riem gaat zwaaien door de centrifugale kracht.

Voor ieder die in deze materie is geïnteresseerd: er bestaat een studieboek voor de HTS Werktuigbouwkunde getiteld: "Machine Onderdelen", samengesteld door Ir. G. Hofstede, Ir. H.J. Meewis en Ir. P.G. Rittershaus, waarin alles over riemaandrijving uitvoerig uit de doeken wordt gedaan.

Er kan worden getwijfeld aan het nut van riemaandrijvingen op Meccanoniveau.

Aandrijvingen met ronde snaar in Meccanopoelies werken altijd heel goed en zijn simpel te construeren. Ondergetekende zag echter op de Skegex van dit jaar een model dorsmachine annex strobalenpers, die aangedreven werd door een stoommachine door middel van, jawel, een platte riem. De aandrijvende schijf was voorzien van flenzen, de aangedreven schijf was, voor zover dat te zien was, vlak.

De riem zelf bestond niet uit één stuk, maar de uiteinden waren aan elkaar genaaid met zoiets als ijzergaren. Hoe dan ook, het model werkte perfect. Het leek echter evident, dat door de bouwer deze aandrijving was gekozen meer om redenen van authenticiteit dan van effectiviteit!

Co Stevens

### Gevraagd:

Donkerblauwe Meccanodozen en losse onderdelen uit de periode 1978 - 1979.  
Aanbiedingen bij Jan Schroef,  
tel. 071 - 5411945



## STOOMFESTIVAL TE ALMERE.



De auteur Thijs Cornelissen met model van het verrijdbare theater op het plein in Almere

Elk jaar rond Hemelvaart wordt er in Almere het stoomfestival gehouden. Dit jaar was dat op 13,14,15 en16 mei 1999. Ook dit jaar weer met Meccano, georganiseerd door *Han Schouwenaar* uit Almere. Er was door de deelnemers ontzettend veel gebouwd en meegenomen en de tent was goed gevuld. De deelnemers waren o.a. *Hans v.d. Berg* uit Voorschoten met zijn octopus en automatisch rijdende locomotief.

*Ab Ritsema* uit Hilversum met een heleboel modellen, zoals de man op de fiets en zijn bergtrein. Verder nog *Bas de Beer* uit Amsterdam met zijn modellen. *Han Schouwenaar* uit Almere met zijn taklift, *René Muijen* uit Beverwijk met het Cruquius stoomgemaal en ik (*Thijs Cornelissen*) dan nog met mijn podium uit Almere en de nieuwste meccano millenniumkraan.

De eerste dag was het ontzettend druk, maar wel gezellig met al die deelnemers en zoveel publiek. Veel mensen blijven staan om te kijken en vragen aan de deelnemers over hoe het in elkaar zit. Ook hoor je regel matig het gerucht: "Bestaat dat nog?" of "Dat hadden wij vroeger ook thuis". Ook de burgemeester kwam langs om naar de modellen te kijken en had veel aandacht voor mijn podium maar ook voor de andere modellen.

De tweede dag waren er een paar deelnemers niet omdat ze moesten werken. Daarom mocht ik ook oppassen op de spullen van een ander. Het is jammer dat het een stukje rustiger is maar nu kan je nog wat meer uitleg geven over de modellen. De derde dag zijn alle deelnemers er weer en het is ook een stuk drukker dan gisteren. Zelf ben ik er af en toe

niet, dan ben ik aan het rond kijken, er is ook zoveel te zien en het is heus de moeite waard.

De vierde en laatste dag, was het weer erg druk. De laatste dag; dus dat betekent dat de hele boel ook moet worden opgeruimd. Ook krijgen we allemaal een koperen deelnemersplakkaat als herinnering aan een zeer geslaagd, 13e Almeers Stoomfestival, waar toch weer een aantal mensen, jong en oud, enthousiast zijn geworden voor Meccano. *Han Schouwenaar* nogmaals bedankt voor de goede organisatie, ik ben niets tekort gekomen, en heb weer veel over Meccano geleerd.

*Verslag van Thijs Cornelissen uit Almere.*

### Regionale bijeenkomst Maastricht

Tot de plaatsen in ons land, waar regelmatig regionale bijeenkomsten van onze vereniging worden gehouden, behoort ook Maastricht. Die stad mag dan liggen in wat veelal een uithoek van Nederland wordt genoemd, zij maakt op mij niettemin de indruk van een metropool, waar behalve Maastrichts nog heel wat meer talen worden gehoord. Ik vind het bovendien een gezellige stad.

Het was zaterdag 12 juni mooi weer, voor mij reden genoeg om naar Maastricht te gaan. Niet ver van het u zeker niet onbekende Vrijthof ligt het City Centrum, alwaar *Harrie Peels* zoals altijd een zaaltje tot zijn beschikking had voor de bijeenkomst. Bij mijn aankomst trof ik, enigszins tot mijn teleurstelling, minder dan tien personen aan. Desondanks stonden er zeven modellen:

*J. van der Avoort* stond er met een uit Tecc gebouwde kermisattractie, die ik zou willen omschrijven als een drie-armig, drieduidig reuzenrad: een centraal reuzenrad bestaande uit drie armen, die elk een kleiner rad dragen, waarin de kermisgeniekers zitten. Ook had hij een tekenmachine meegenomen, waarvan veel bewegingen afzonderlijk konden worden ingesteld en waarmee dus veel verschillende figuren konden worden getekend.

*H. Kitzen* had meegenomen een "Tangye two cylinder Mill Engine": een door een twee cilinders stoommachine aangedreven molen. Een nagenoeg geruisloos werkend model, waarvan het vliegwiel géén "slag" vertoonde.

*B. Lennaerts* had uit Tec een vrachtwagenchassis gebouwd met twee achterassen, voorzien van eenvoudige differentieels, met de bedoeling dat de werking van een differentieel goed kon worden bestudeerd.

*K. van Tuinen* was aanwezig en had meegenomen een rustig draaiende drie cilinder scheepsstoommotor.

*G. Marette* (uit België) trok mijn aandacht met een model no. "3.23 Draaimolen" uit Meccanoboek "No 37.0/3" met "Modellen der Meccano uitrusting no. 3, gemonteerd met den Tovermotor". Dit model was gebouwd met de franse versie van de "Blue-Gold" uitrusting. De tijd werd een ogenblik lang ruim 60 jaar teruggezet...

*H. Peels* had (de dag tevoren al!) opgesteld zijn "Vliegend Tapijt", een naar zijn zeggen meer dan tien jaar geleden door hem gebouwd model. Ik betreurde het toch al, maar zeker nu, dat niemand (ikzelf inclusief) een fototoestel had meegenomen, want een model van *Harrie Peels* kan ik niet beschrijven, dat moet je zien.

Ondanks de geringe opkomst, ik heb in totaal twaalf personen geteld, hebben we allen heel geanimeerd en gezellig zitten praten over van alles en nog wat, ik vond het een geslaagde bijeenkomst. Nog even dit: in de ledenlijst heb ik gezien, dat er in het zuiden des lands meer dan vijftien MGN-leden wonen. Ik ben velen van hen in Maastricht nooit tegengekomen, ook voorgaande jaren niet. Wel komen er leden uit veel verder gelegen oorden. Ik vraag me af: wat zou toch de reden kunnen zijn van die geringe opkomst uit de regio? Wie het weet mag het zeggen.

*Co Stevens*

## Skegness 1999

Geen uitgebreid verslag ofzo maar wel lekker veel foto's. Er was ook dit jaar weer veel aanloop vanuit de Lage Landen. René Muijen ging voor het eerst naar Skegness en nam meteen zijn model van de Cruquis mee. Hij trok daarmee heel wat bekijks. Ook de overige modellen waren weer alleszins het aanzien waard. In verband met allerlei vage plannen zou de oude locatie dit jaar niet meer ter beschikking zijn en was uitgeweken naar het Embassy Center. Dit - theater - ligt dicht bij het centrum en bij de andere vermaaks gelegenheden, zoals daar zijn, pub's, cafés, bingo- en automatenhallen, kermis, winkels en restaurants. (keus genoeg dus)

De ruimte voor de modellen is net zo groot als op de oude locatie (die ik persoonlijk prettiger vind dan de nieuwe). De handel stond deze keer wat verspreid en wat weg gedrukt. Desondanks schijnen er goede zaken te zijn gedaan. Het is niet onwaarschijnlijk dat de bijeenkomst volgend jaar weer in de oude locatie wordt gehouden. Ik heb wat foto's gemaakt (minder dan voorgenomen) en wat aantekeningen gemaakt. Het één met het ander is niet echt synchroon verlopen en waarschijnlijk zijn de fotobijchriften dan ook niet helemaal exact, maar het blijft desondanks wel lekker kijken al die plaatjes. Verder was ik nogal geoccupeerd door mijn deelname aan een project om -heet van de naald- verslag te doen op internet (ja, daar is het weer) over de dagelijkse gebeurtenissen in Skegness. Op initiatief van John Evans, Paolo Caravani (een Italiaanse Spanner) en ondergetekende hebben we elk een sfeer- en modellen impressie gemaakt en dat vervolgens "cyberspace ingeblazen".

Voor £ 5,- (plus verzendkosten) is nu ook een cd-rom met foto's van modellen van Skegness te koop.

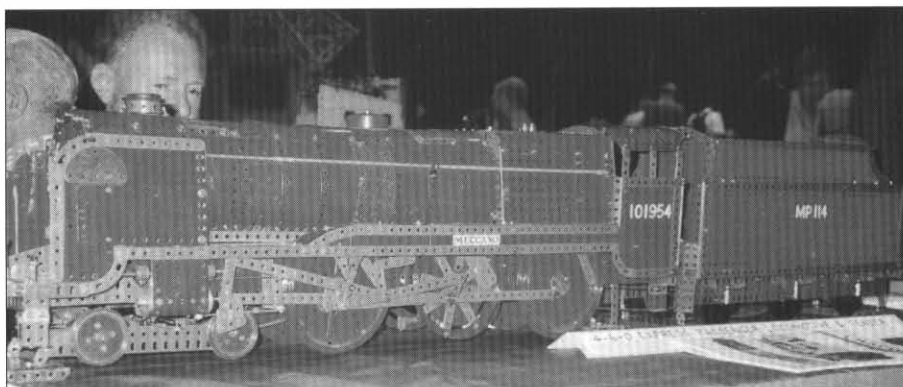
Bestellen kan rechtstreeks bij:

**Jonathan Shapiro, 9 Hare Pie View,  
Hallaton, Market Harborough,  
Leicestershire, LE16 8UL England  
e-mail: Jss9h@aol.com**

(Of via mij waarna ik via e-mail de bestelling kan doorsturen)

Ok en dan nu de foto's:

Zoals vermeld bij het model van Bernard Garrigues zijn daar een heleboel tandringen nr's 180 in verwerkt, (48 stuks om precies te zijn). Als je dan bedenkt wat die dingen kosten (om een idee te krijgen: MW-Models replica £ 40,-. Vz.v. nog verkrijgbaar origineel Binns Road ca. £ 20,-



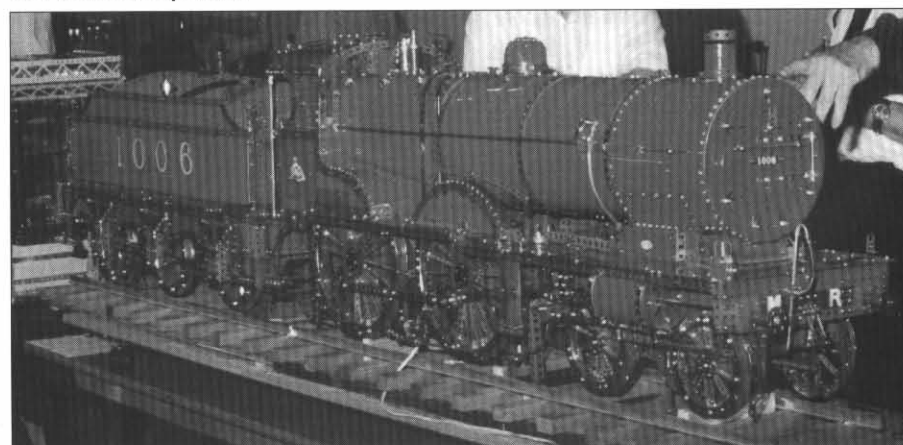
(1) Tony Parmee met een 4-6-0 locomotief volledig gebouwd uit een Kist 10 (modelbeschrijving als nr 114 opgenomen in de reeks van Modelplans)



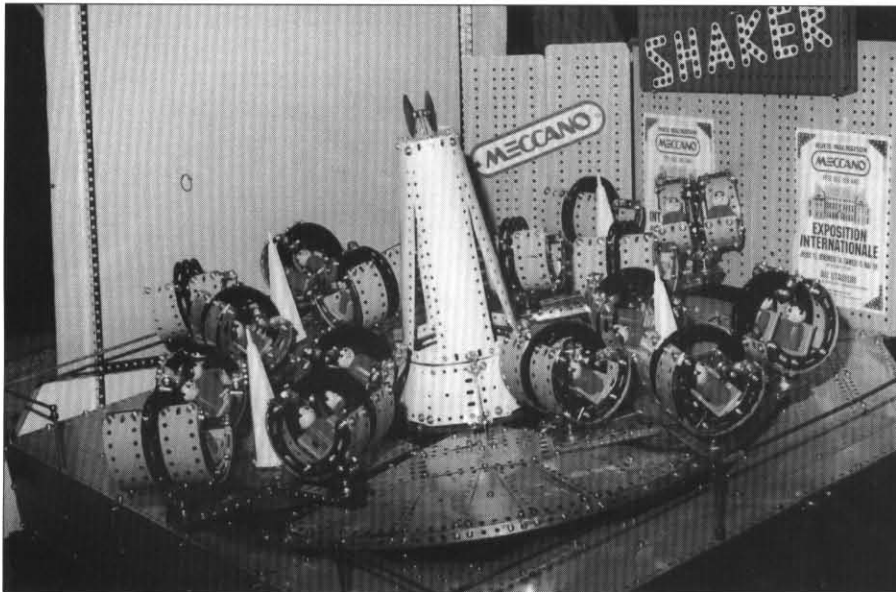
(2) Een model van een zgn. "knielbus" van Marvin Wood



(3) Sjaak v.d. Ruit kijkt hier erg verlekkerd naar Bob Brooker's 5e prijs winnend model van een Bedford Duplex bus



(4) Midland Compound van Roger Poulet. De andere zijde toonde gedetailleerd de "ingewanden" (foto openstaande zijde helaas niet helder genoeg)



**(5) Model van Bernard Garrigus van de Franse Meccano Club (CAM) In elk gondel zijn 3 tandringen nr. 180 verwerkt!!**

tot £ 30,- afhankelijk van conditie) dan moet daar een vermogen in zitten. Toch valt dat denk ik wel mee want net achter Bernard stond een andere Fransman die zelfgemaakte nr's 180 verkocht voor slechts £ 5,- (echt waar vijf pond) per stuk.

Tevens verkocht hij een zelfgemaakte versie van onderdeel 145 (cirkelstrook) en 146 (15 cm. cirkelplaat) voorzien van een Meccano vertanding aan de buitenkant, eveneens voor £ 5,- per stuk. Gemaakt met computergestuurde lasersnijders.

Tja dat zijn zo van die lekkere dingen die je in Skegness tegenkomt.

Het schijnt dat Meccano in de 80-er jaren, naast een schoolartikelenlijn ook een

kledinglijn heeft uitgebracht. In het Speelgoedmuseum in Mechelen liggen nog enkele voorbeelden van de schoolartikelen. Zelf heb ik nog een vulpen en een tas uit die periode waar ik natuurlijk hééél zuinig op ben.

Bernard Garrigus (CAM) presenteerde in Skegness het begin van wat misschien wel weer een nieuwe kledinglijn kan gaan worden (zie kleine foto) met een model van een vlinderdasje. Vermoedelijk het model met het minste aantal onderdelen, (1 x nr.10, 2 x nr. 74, 2 x nr. 37b, 2 x nr. 37a of 37c en een Meccano stickertje)

De hier afgebeelde kraan van Willy DeWulf (eveneens CAM) is gebouwd naar



**(6) Willy DeWulf met zijn kraan**

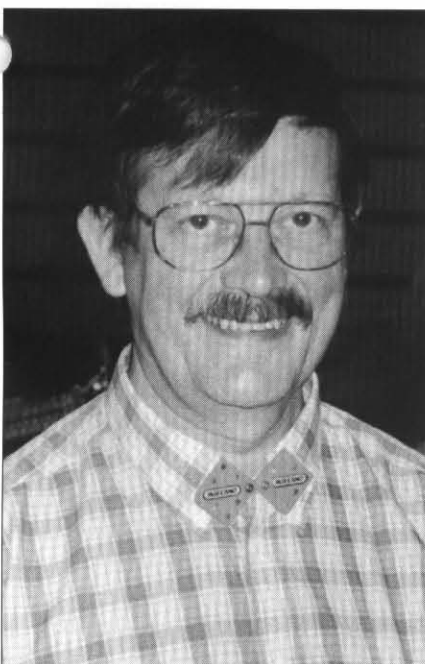
een origineel dat op een Amerikaanse marinebasis nabij Long Beach vóór WWII in gebruik was.

Het publiek kon een "kraandrijvers licentie" verwerven door het foutloos verplaatsen van een hijslast middels een knoppenpaneel aan de voorzijde. Ik wil hier even kwijt dat ik toevallig ook zo'n licentie wist te bemachtigen.

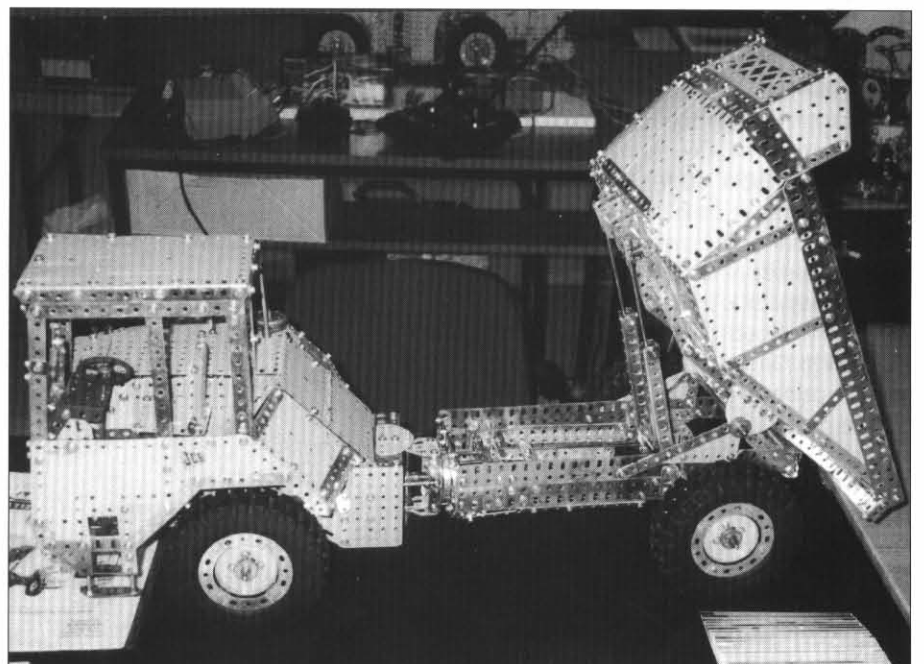
Het is een indrukwekkende kraan met veel meer mogelijkheden dan zo op het eerste gezicht aanwezig lijken te zijn.

Een uitgebreide bouwbeschrijving is te koop bij de bouwer.

(Adres bekend bij de redactie als u zou willen bestellen).



**(7) Bernard Garrigus showt hier de "nieuwe kledinglijn" van Meccano**

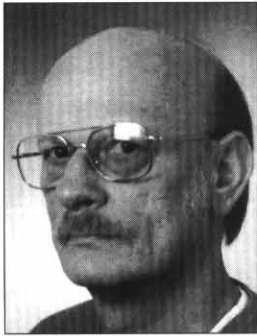


**(8) Tony Jones en een Kist 10 model van een JCB 712 kipper, modelbeschrijving hiervan binnenkort te koop als ModelPlan nr.17**



## De COMPUTER & MECCANO

Door Rob Beijersbergen



rbeyersb@  
casema.net

Wat doet een artikel over computers in een blad van Meccano?

De computer is een machine die uitermate geschikt

is om modellen die gebouwd zijn met Meccano te besturen en te laten werken. Er is mij gevraagd om te vertellen over mijn ervaringen en wat men kan verwachten wanneer men een computer wil gebruiken bij het laten werken van Meccano modellen.

### Even voorstellen.

Sinds een jaar of vijf ben ik lid van een werkgroep van computer fanaten die als doel heeft (vooral jongere, maar ook oudere mensen) te laten zien dat men met een computer meer kan doen dan alleen maar spelletjes spelen. Dat laten we zien door middel van het besturen van modellen die gebouwd zijn met Fischer Technik (FT) en sinds kort ook met Meccano. Wat mij tegenviel bij de plastic onderdelen van FT is dat het niet strak blijft en dat de onderdelen na drie dagen intensief werken op de computerbeurs van de HCC. (Red.= Hobby Computer Club) niet goed op hun plek bleven zitten. Zodoende ben ik voor mijzelf weer op de oude liefde terug gekomen, namelijk Meccano. In mijn jeugd was ik reeds een zeer enthousiast Meccano bouwer en toen al (wat in die tijd zeer modern was) met elektromotoren aan de slag, met afmetingen waar anderen geen raad mee wisten.

### Waarom een computer.

Het viel mij direct op toen ik lid werd van het MGN dat bij de meeste bouwers het besturen van de modellen via de computer niet erg populair is en als ik alle e-mail van \*Spanner\* goed heb gelezen, is dat wereldwijd. Dit in tegenstelling tot de collega modelbouwers van FT waar het bijna gemeengoed is geworden. Ik hoorde van sommigen de kreet dat men te oud was voor dat soort nieuwigheden en ook hoorde ik vaak zeggen "Ik ga die elektrische spullen niet aan mijn dure computer hangen". Beide opmerkingen zijn mijns inziens onjuist. Een computer is bij wijze van spreken juist gemaakt voor dat soort besturingen. Kijk maar naar alle moderne huishoudelijke apparaten, die zitten vol met CPU's. (Red.= Central Processor Unit

= het hart van elke computer) en zoals ik al vertelde, ben ik lid van een robotica werkgroep die werkt met FT en - nu door mij - ook met Meccano, bovendien, mijn leeftijd is 55 jaar en ik ben de jongste van deze groep. Dus leeftijd speelt absoluut geen rol.

### Wat hebben we nodig.

Het eerste dat je nodig hebt is uiteraard een computer. Dit hoeft helemaal niet zo'n dure of snelle pentium computer te zijn. Zelf gebruik ik al jaren voor het besturen van de door onze werkgroep gemaakte modellen een 10 jaar oude 286 computer. En als u aan een nog oudere XT computer kan komen, die soms voor een prikkie te koop zijn, en als u geluk hebt staan ze soms bij het oud-vuil op de stoep, is die goed genoeg voor dit werk. Zelfs een homecomputer, dat is een computer zonder harddisk en zeer populair in de jaren 80, is zeer geschikt voor dit werk.

### En dan natuurlijk een interface.

En hier komt meteen het probleem om de hoek kijken. Als men zo'n interface zelf wil bouwen moet men natuurlijk goed met een soldeerbout overweg kunnen. Dan bedoel ik natuurlijk een soldeerboutje van maximaal 15 Watt en men moet wel enige ervaring hebben met het bouwen van elektronische componenten. De sporen van de printplaten liggen vaak erg

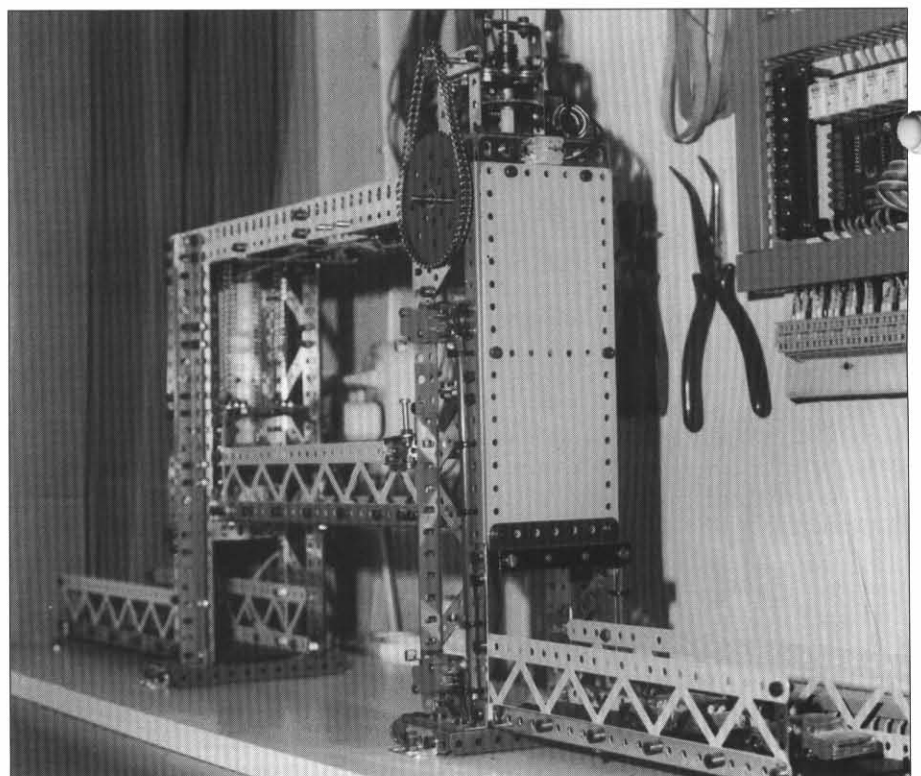
dicht bij elkaar en ook zal men vaak de sporen aan de bovenzijde moeten verbinden met de sporen aan de onderzijde. Dus hebt U geen ervaring en wilt toch zo'n interface gebruiken vraag het dan aan een bevriend persoon die meer ervaring heeft met dit soort zaken.

### Wat is een interface en waarom heb je die nodig.

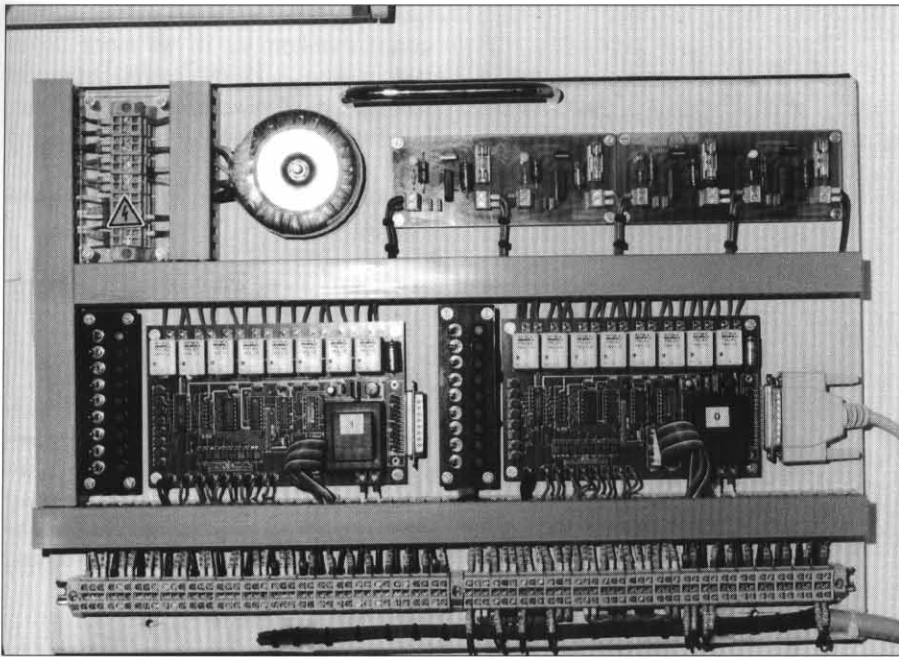
Er is een scala aan interfaces op de (zelfbouw)-markt, de één nog beter en groter dan de ander. Maar waar men op moet letten is dat de input en output elektrisch zijn gescheiden van de computer zodat eventuele fouten die kunnen ontstaan bij de bouw van een interface, niet de gevoelige parallelle poort stuk kunnen maken. Zo'n oude computer kost niet veel maar het is toch zonde als hij kapot gaat. Dat scheiden wordt gedaan bij de input door middel van opto-copplers, dit zijn zeer kleine foto cellen die een elektrisch signaal van de computer omzetten in een licht signaal, en bij de output door middel van relais.

**Wat een interface doet** en waarom je een interface nodig hebt zal ik proberen uit te leggen via een voorbeeld.

Iedereen die een computer heeft, en wie niet in deze tijd, heeft meestal ook een printer. De computer geeft en ontvangt signalen door middel van enen en nullen aan de printer met behulp van een pro-



Computerbestuurde brug



De stuurcomputer naderbij bekeken

gramma dat bij de betreffende printer hoort. Omdat dit soort signalen te zwak zijn om iets direct te sturen zit er in de printer een kaartje (printje) met wat elektronica onderdelen die de deze enen en nullen vertaalt in commando's die de printer moet gaan uitvoeren. Bijvoorbeeld, grote letters, vetgedrukt of met een nieuwe regel beginnen.

Dat printje nu is een interface; dus de vertaler van wat de computer zegt wat de printer moet doen of dat de computer vertelt wat de printer heeft gedaan. De interface die wij gebruiken doet eigenlijk precies hetzelfde alleen moeten wij het programma zelf schrijven. Maar hierover later meer.

### Het model en mijn ervaringen met het bouwen van een interface board.

In de vorige zomer ben ik gestart met het bouwen van een hefbrug (vrije expressie), niet erg spectaculair maar ik was genoodzaakt een simpel model te bouwen. Ten eerste omdat ik nog niet al te veel onderdelen had en ten tweede omdat ik een nieuwe interface had gekocht en moest programmeren. Het voordeel hiervan was dat ik niet te veel bewegingen had om te besturen namelijk één motor. Maar om de moeilijkheidsfactor te verhogen heb ik twee stel stoplichten gemaakt met een paar tweekleurige LED's die hetzelfde aangestuurd worden als een motor, namelijk als men deze ompoolt verandert de kleur van rood naar groen. Mijn wensen waren als volgt: de brug moest zowel met de hand, dwz via het toetsenbord van de computer, als automatisch werken. Voor de start brengt het programma eerst de

brug, in welke positie hij ook staat, naar een beginpositie via een drukknop op de plank naast de brug en daarna wordt pas het eigenlijke besturingsprogramma gestart. De stoplichten gaan op groen en na een zelf in te stellen tijd gaan de lichten op rood. Uiteraard volgt nu weer een kleine pauze, die ik in het programma heb gezet met de opdracht "SLEEP" waarachter een getal staat dat de tijd in het aantal seconden voorstelt die het programma moet wachten. De brug gaat omhoog en omlaag. Als de brug laag is gaan de stoplichten weer op groen en kan de hele cyclus weer opnieuw beginnen.

Uiteraard is na iedere beweging een kleine pauze ingelast.

Ik heb alles zo geprogrammeerd, dat de status van alle in- en uitgangen van de interface op het scherm van de computer te zien zijn, en ik kan zien welke aan of uit zijn. Ook heb ik het zo gemaakt dat ik iedere stap en de stap die nog moet volgen, kan aflezen op het scherm, hetgeen een aardig beeld geeft van de totale situatie. De interface die ik gebruik is helaas niet meer te koop en ik kon de laatste twee voor weinig geld op de kop tikken. Het ideale van deze interface kaarten was dat men deze kon uitbreiden door acht van deze interface kaarten via host en next poorten op de kaart, aan elkaar te koppelen met een 16-aderig kabeltje zodat men in totaal 64 in- en uitgangen had. Ik heb deze twee kaarten op een bord gemonteerd en de in- en uitgangen gebracht naar een klemmenstrook zodat de interface eenvoudig te koppelen is aan het model via een kabeltje. Eén interface kaart gebruik ik voor het aansturen van de motoren en de tweede kaart gebruik ik

voor andere doeleinden bijvoorbeeld lampen ed. De uitgangen zijn origineel met LED's gedetecteerd maar voor de ingangen was dit niet het geval. Hiervoor heb ik bij alle twee de interface kaarten een strip gemaakt waarop één groene en acht rode LED's zijn gemonteerd plus negen schakelaars. De acht rode LED's detecteren nu de ingangen en met de schakelaars kan ik de ingangen simuleren zodat ik bij het programmeren van het programma het model niet aan de interface hoeft te koppelen, en één schakelaar met de groene LED die ik gebruik om de simulatie aan of uit te zetten. Ook heb ik vier voedingen gemaakt van 6-volt gelijkspanning (omdat ik 6-Volt motoren gebruik), één voor de ingangen, twee voor de motoren kaart en één voor de andere kaart en deze voedingen ook op het bord gemonteerd. Onze werkgroep wil proberen deze interfaces onder eigen beheer opnieuw uit te geven en te koop aan te bieden voor een weggeefprijs. Als dit lukt, dan hoort U van mij. Een andere interface die wij wel uitgeven en door mij gebouwd en getest is, is een simpel model waarbij men de interface zelf kan opbouwen en heel goed kan uitbreiden. Men begint dan met één uitgang en vier ingangen en als men ervaring heeft en het leuk vindt kunnen de andere uitgangen op de printplaat gemonteerd worden. Deze interface heeft als nadeel, dat er maar vier in- en uitgangen op zitten, zodat men maximaal twee motoren kan besturen en dat is voor een beetje model niet veel en de kaart is helaas niet te koppelen met een andere kaarten. De kosten van zo'n interface zijn inclusief een floppy met voorbeeld en subroutines ongeveer FL 82,50 ongebouwd, maar met alle onderdelen zoals men hem wilt hebben.

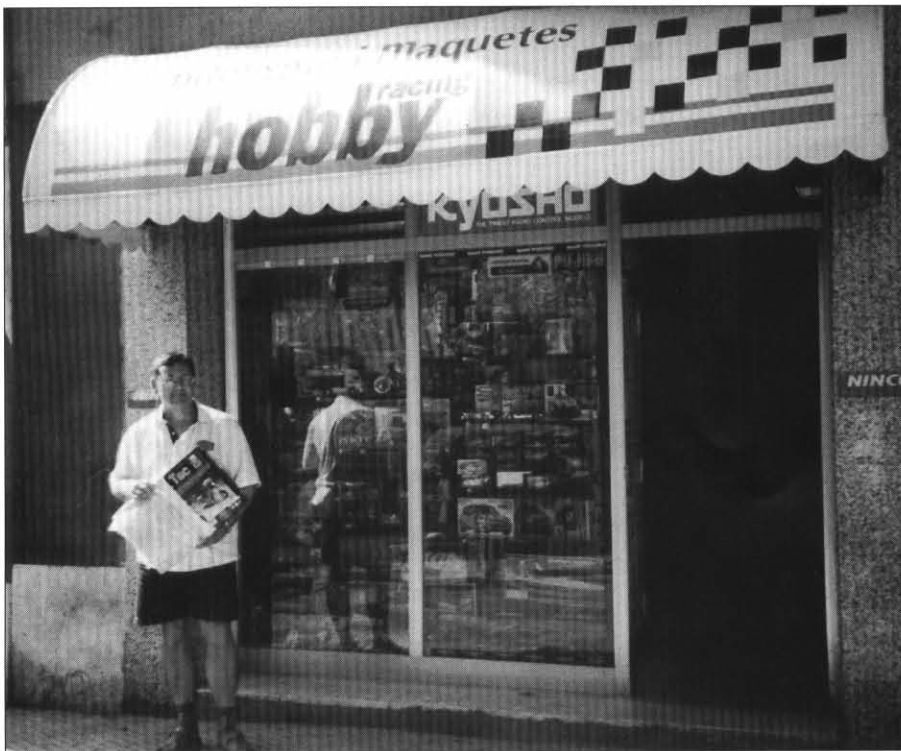
### De programmeertalen.

Het programma kan in diverse programmeertalen geschreven worden bijvoorbeeld PASCAL, BASIC en QBASIC etc. maar ook in C of C++

Ik hoop dat ik met dit artikel sommige mensen heb kunnen interesseren om met de computer modellen te laten besturen zodat er een nieuwe dimensie aan onze hobby wordt toegevoegd.

### Noot van de Redactie:

*Dit artikel is in overleg met Rob aangepast en enkele gedetailleerde delen zijn weggelaten. Een kopie van het volledige artikel is op te vragen bij de redactie. De auteur is bereid om vragen over dit artikel te beantwoorden per brief (zie ledenlijst) of via e-mail (zie pasfoto) Verder staat hij met zijn hier beschreven model op de HCC beurs eind November in de Jaarbeurs te Utrecht op de stand van de "IBM gebruikersgroep".*



De stuurcomputer naderbij bekeken

## Een zonnige (meccano?) vakantie.

Na een periode van hard werken, veel regen en een weinig meccanotijd, is het zover: vakantie!!

Twee heerlijke weken Salou in Spanje, zon, zee, lekker eten en veel rust.

Na een tijdje wil je ook wel eens om je heen kijken, dus de bus in en naar Reus, een plaatsje in het binnenland, marktdag dus kraampjes met kleding en andere goedbedoelde rommel, en onverstaanbaar kwebbelende Spanjaarden. Dan toch maar even de rust van een stil straatje opzoeken, tot mijn vrouw mij aanstootte "kijk een hobbyzaakje" en ja hoor een etalage vol met plastic bouw pakketten. Toch maar even binnen kijken; een klein winkeltje van onder tot boven volgestouwd met dozen van vliegtuig tot vrachtauto alles was er! Ik had mijn zonnebril nog op, en wilde de winkel alweer uitlopen, tot ik weer werd aangestikt "kijk in die hoek" en jawel Meccano dozen 2, 3 en 4 en diverse themadozen ruimtevaart. Naast deze dozen trok mijn aandacht naar een andere stapel, met de onbekende naam Steel Tec. De naam klonk Amerikaans maar mijn aandacht ging uit naar de foto van 3 modellen van een Harley Davidson.

Alles was nl. identiek aan Meccano materiaal, doch er zijn meer gevormde onderdelen gebruikt wat het model realistischer maakt. De prijs is 8900,00 peseta's dat is +/- 120 gulden. Het was

ook niet mogelijk een gesprek met de winkelier te voeren. Daar ik geen Spaans spreek en hij geen Nederlands, was communicatie alleen met handen en voeten mogelijk.

## Doosbeschrijving:

Een kartonnen omslagdoos met een mooie foto van 3 Harley Davidson modellen; wat opvalt zijn de namen Steel Tec, New York, Remko Toys, gefabriceerd in China en licensed by Harley Davidson. Na het openen komt er een piepschuimen binnenwerk tevoorschijn, waar alle plastic onderdelen een plaatsje hebben, waaronder ook diverse zakjes met schroefjes en moertjes, en een doosje met metalen strippen en platen, die als twee druppels water op Meccano lijken. Wat opvalt is de kwaliteit: het stanswerk is netjes zonder bramen en goed verzinkt; de assen zijn keurig afgeschuind, het plastic spuitgietwerk is ook zeer mooi, er zijn zelfs 3 Harleystickers aan toegevoegd. Er zit een mooi, kleurrijk instructieboek bij dat aan duidelijkheid niets te wensen overlaat. De modellen worden in 6 talen beschreven, waaronder (jawel) het Nederlands! Ook heeft iedere taal een eigen kleur, zodat gemakkelijk het juiste item is te vinden. De tekeningen zijn gemaakt in explo-view. Zo is goed te volgen wat waar moet zitten. De onderdelen zijn in tegenstelling tot Meccano, niet genummerd, maar hebben lettercombinaties. Al met al een leuke doos om naast de

Meccano te bezitten. Als ik bruin en uitgerust thuiskom zal ik het model zeker gaan maken. Ik zal de doos en het model dan ook naar diverse regionale bijeenkomsten meenemen.

Een groet uit het zonnige vakantieland Spanje.

Door B.C. Jongste

## Noot van de Redactie:

Zoals de heer Jongste al opmerkte vertonen onderdelen van Steel Tec een treffende overeenkomst met Meccano.

Dat was dan ook de reden dat dit product enige jaren geleden (na juridische interventie door Calais) op last van de rechter in Nederland uit de handel moest worden genomen.

## TEMSI

Konstruktie Speelgoed B.V.  
Beitelstraat 32  
7556 NC Hengelo Ov.  
Tel. (074) 291 44 70

Wegens overvloedige voorraad

## TE KOOP

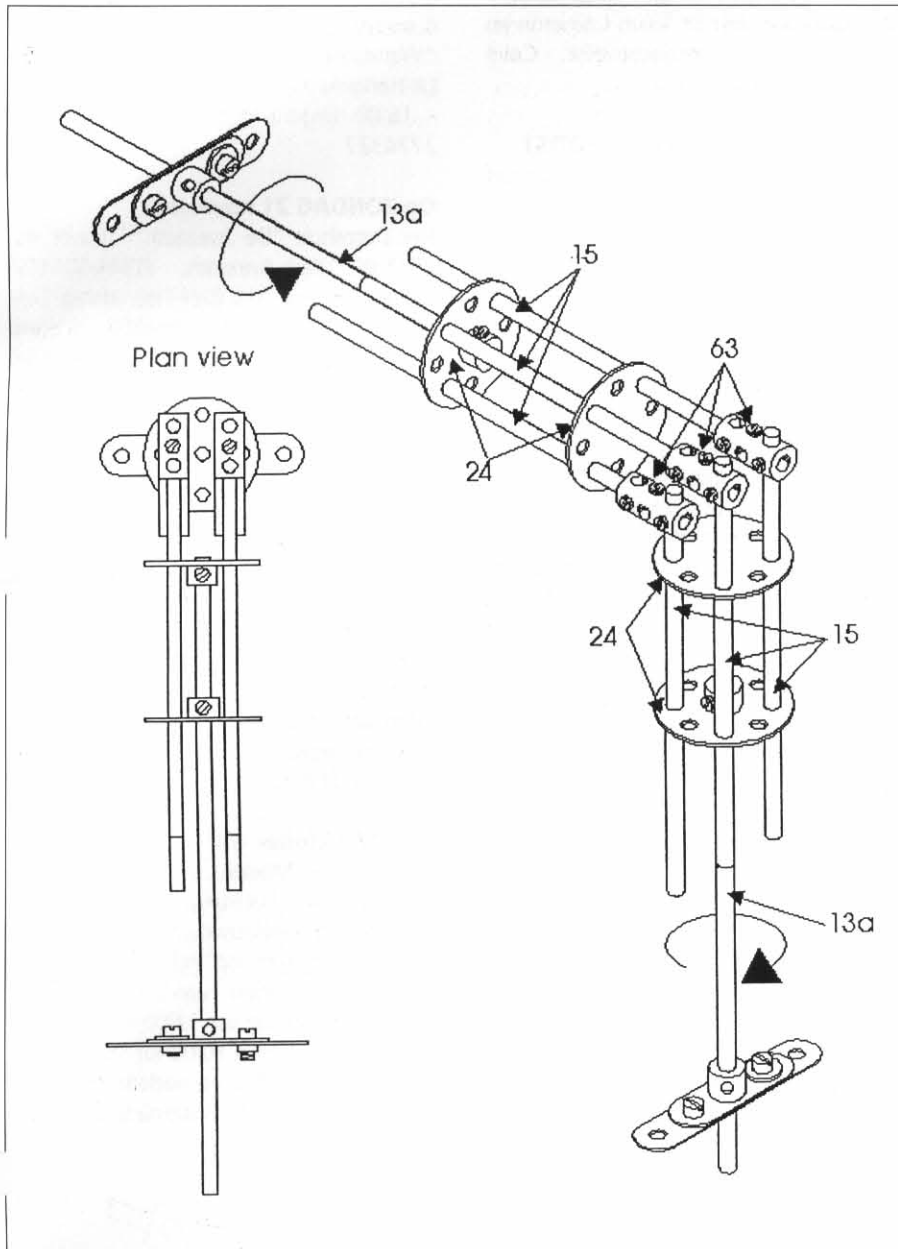
60.000	stroken	11 gaten	nr.2
12.000	stroken	9 gaten	nr.2A
89.000	stroken	5 gaten	nr. 5
10.000	stroken	3 gaten	nr. 7
14.000	platte steunstukken		nr. 10
	asjes diam. 4 mm,		
21.000	idem lg.	115 mm.	nr. 15A
27.000	idem lg.	90 mm.	nr. 16A
51.000	idem lg.	50 mm.	nr. 17
21.000	idem lg.	40 mm.	nr. 18
43.000	gefl.wielen		
	diam. 30 mm		nr. 20
63.000	snaarw. 25 mm. vast		nr. 22
45.000	snaarw. 25 mm. los		nr. 22A
44.000	snaarw. 15 mm. los		nr. 23A
14.000	schroevendraaiers		nr. 36
21.000	geb. stroken		
	65x12 mm.		nr. 48A
23.000	molenwieken rood		nr. 61
69.000	bandjes v. wiel nr. 21		nr. 142
35.000	bandjes v. wiel nr. 22		nr. 142B
8.000	ballonbandjes nr. 21		nr. 142A
1.200	klauwkoppelingen		nr.144
	Modellenboekjes 0A, 1A, 2A, 3A, 4A, 5		

Dealer: Hr Dagelet tel. 050-3181347



# Een merkwaardige rechthoekige aandrijving.

(door Colin Croft)



"De hier getoonde merkwaardige Meccanoconstructie is in dit blad geplaatst meer uit het oogpunt van eigenaardigheid dan van praktische toepasbaarheid bij het bouwen van Meccanomodellen. Het is het model van een mechanisme, ontworpen om de rotatie van een aandrijvende as loodrecht op een aangedreven as over te brengen zonder gebruik te maken van enige tandwieloverbrenging. We kunnen ons niet voor de geest halen, waar dit mechanisme ooit in de praktijk is toegepast."

Aldus beschreef "Spanner" dit model in zijn kolom in M.M. van december 1927. Ik ben benieuwd of ooit iemand een toepassing van dit model heeft gevonden. Ik heb het mechanisme enigszins veranderd, maar het werkt nog steeds op dezelfde manier als het origineel. In de

Isomec-tekening zijn alleen 3 assen te zien, die met koppelingen loodrecht aan elkaar zijn verbonden. Het zijn er in feite 4, maar ten gevolge van de isometrische projectie is het niet mogelijk de vierde te laten zien. Ze zijn wel alle vier zichtbaar in het bijgeplaatste bovenaanzicht.

### Constructie. (zie tekening)

Om te beginnen moet er een geschikt frame worden gebouwd. Het mechaniek kan daarin worden gemonteerd met behulp van de twee vijfgats strips en daarop vastgeschroefde dubbelarmige naafkrukken (62 b) als lager (de lagering kan overigens geheel naar eigen inzicht worden geconstrueerd. Red.) In elk van deze lagers draait een as (13 a), waarop op 2 inch afstand van elkaar twee achtgats naafbuswielen (24) zijn vastgezet. Vier 5

inch assen (15) worden door elk van de paren naafbuswielen gestoken en met koppelingen (63) loodrecht met elkaar verbonden.

Op het eerste gezicht zou je denken, dat deze constructie maar moeilijk kan draaien, als het al kan draaien! Maar in werkelijkheid draait het verrassend soepel. Er moet wel op worden gelet, dat alle assen nauwkeurig loodrecht op elkaar staan. Ook een druppeltje olie daar, waar de assen glijden in de naafbuswielen, bevordert de goede werking.

(Vertaling en aanpassing: Co Stevens)

## Buitenlandse bladen

door Frits Willems

### Constructor Quarterly Nummer 43 (maart 1999)

Op de omslag staat een grote foto van een juffrouw genaamd Valentine die op een gemotoriseerde autopod zit. Ze ziet er erg aardig uit, en dat is geen wonder want ze werd geschapen door Bernard Périer, de Franse meesterontwerper van kleine, artistieke modellen, die met regelmaat in C.Q. worden beschreven. Met als titel 'De uitvinding van de scooter' schrijft de heer Périer hierover weer een vermakelijk verhaal plus bouwbeschrijving met acht scherpe kleurenfoto's. De avonturen van het ruimtekonijn Zkwyx, bewoner van de planeet Meccania, worden voortgezet. Ditmaal laat de heer Périer zijn hoofdperson het skelet van een verre voorouder ontdekken in een grot waarin hij schuilt tijdens een zandstorm. Geleerden slaagden erin een model van dit oerkonijn te bouwen, dat zij vanwege diens horizontale oren die bovendien konden ronddraaien, Otocercopterix doopten. Na lezing van de beschrijving kan de geoefende lezer dit ook; het verhaal heet 'De ontdekking'. Bert Love, helaas in april overleden, vervolgt zijn serie over de Meccano vliegtuigdozen met deel drie, handelend over de Speciale Uitrustingen nrs. 1 en 2. Robert Crawford gaat onverdroten verder met het verbeteren van recent door Meccano S.A. uitgebrachte bouwdozen; ditmaal neemt hij de Action Control nr. 9526, een bulldozer met twee motoren, onderhanden. Alan Partridge schrijft over de combinatie van differentieel en onafhankelijk verende ashelften; hierbij wordt veel aandacht geschonken aan de ontwerpen van Howard Sie en Marc Hageman. Het eerste van twee artikelen over de Meccano Elektron dozen door Roger Marriott, speciaal van belang voor de verzamelaars

onder ons. Terwijl ik in MN 17.1 schreef dat de serie van Dr. Keith Cameron' die ons in april net als Bert Love is ontvallen, over Meccano en Elektriciteit met twee delen voltooid was, blijkt er in deze C.Q. een derde deel te staan, handelend over relais en andere schakelaars. 'De eeuw van de automobiel' is de titel van een opstel van Michael Denny over de geschiedenis van de verschillende componenten van het Meccano Supermodel Chassis uit 1927, zoals het differentieel, de universele koppeling, het Ackermann stuursysteem, etc.

### Constructor Quarterly Nummer 44 (juni 1999)

Op de omslag een vooraanzicht van de 1933 Morgan Super Sports Aero, een sportautomobiel met drie wielen, gebouwd door Terry Allen, die ook een inleiding over zijn model schreef met prachtige foto's van Paul Mitchell. Een uitvoerig geïllustreerde bouwbeschrijving van de Corliss dubbelbalans-stoommachine, die in 1876 met 2500 pk de grootste stoommachine ter wereld was. David Fellows is de bouwer van het model en auteur van het artikel. Om een einde te maken aan zijn passie voor het bouwen van automodellen, bouwde en beschreef Marc Hageman zijn laatste, definitieve model met als titel 'Sportauto met (bijna) alles'. Het model is toegerust met niet minder dan zes moderne hedendaagse technische snuffjes, die ik nog nooit samen in één automodel heb gezien. Ik hoop dat we hierover ooit nog eens een artikel in het M.N. mogen tegemoet zien. Beknopte beschrijving door Alan Partridge van een groot model van een Caterpillar 789B kiepauto, gebouwd door Jean-Pierre Veyet. Van Bernard Périer een alleraardigst model van een BB elektrische locomotief voor spoor 'O'. En van de inmiddels befaamd geworden Guy Kind uit Luxemburg een beschrijving van zijn Caterpillar 990 lader, met negen prachtige kleurenfoto's. Brian Ashton ontwierp een 'Design' koekoeksklok, met niet alleen een moderne koekoek maar ook een mannetje dat op gezette tijden met een hamer op een bel slaat. Zeer uitgebreid

beschreven en geïllustreerd. Voorts artikelen over Meccano microscopen, het eerste deel van een serie over kranen door Bernard Périer en uiteraard twee herdenkingsbijdragen over Dr. Keith Cameron en Bert Love door, respectievelijk, Colin Hoare en Paul Joachim.

### Magazine du CAM (Frans)

Eerst een kleine correctie op wat ik schreef over nummer 65: de fraaie dame met de Meccanohoed is niet de dochter van de heer Fleck maar zijn echtgenote! Gelukkig was dit dus een complimenteuze vergissing voor beide echtelieden.

### Nummer 66 (1999-II).

Pierre Monsallut beschrijft zeer uitvoerig zijn prachtige model van de bekende Citroën (Type H) bestelauto, met uitstekende torsievering op de achterwielen en afstandsbediening met het infraroodsysteem van Meccano. Ik zag de auto op de tentoonstelling te Rueil-Malmaison dit voorjaar, en alles deed het perfect. Het oudste model van een kabelbaan dateert van 1916. Willy Dewulf schreef een beknopt artikel over dit type voertuig en het model dat hij ervan bouwde. Voorts kleurenfoto's van de tentoonstelling te Madrid rond de afgelopen jaarwisseling.

## Agenda

### 11 september Mechelen, België,

Museum voor Speelgoed en Folklore, Nekkerspoelstraat 21 B-2800 Mechelen  
Tel. Museum: 0032-15557075  
open: 11:00 - 16:30 uur

### 25 september Ede

Najaarsbijeenkomst NIMAC Galvanistraat 13, 6716 AE Ede (0318-633876) zaal  
open: 09:30 uur

### 9 oktober: Benthuizen

Dorpshuis "De Tas" aan De Dam 3, 2731 CE Benthuizen (tel. 079-3313625). Aanvang 10:00 uur

Bus 165 richting Alphen a/d Rijn vertrekt rond het hele uur uit Zoetermeer, station Centrum-West.

### 6 november 1999: Hengelo,

"Wandelhuis" Tweekelerweg 249, 7553 LX Hengelo (O) 074-2435835 open: 10:00 - 16:00 Organisator: R. Mikkers 074-2774327

### Op ZONDAG 21 november

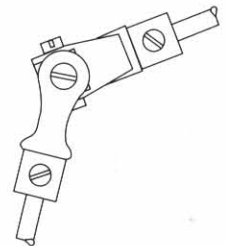
Het Dorpshuis "De Avezaath" Daver 46, 4012 BC, Kerk-Avezaath, (0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren (bij McDonalds) richting Buren en na ca. 300 m (bij rotonde) rechtsaf en na ca 25 m. meteen linksaf het parkeerterrein op. Inlichtingen G.B. Anink, tel. 023 584171

## Gebeurtenissen

**Op 1, 2 en 3 oktober 1999** in de Limburg Hal in Genk (geen Gent maar **GENK** dus) in België organiseert de Hoeseltse Treinclub haar 2 jaarlijkse Euromodelbouwshow. Informatie: Sjaak v.d. Ruit 010-4808965 (zie ook artikel "Einde van een kraan" elders in dit blad)

### Van 17 oktober t/m 24 oktober 1999

de Nationale Modelbouw Manifestatie in het Militair Luchtvaart Museum te Soesterberg. Opbouwdagen zijn 15 en 16 oktober, afbreken op maandag 25 oktober. Openingstijden van het museum: Zaterdag en zondag van 12:00 tot 16:30 uur. Maandag t/m vrijdag 10:00 tot 16:30 uur. De toegang is gratis en nadere informatie is te verkrijgen bij Ab Ritsema te Hilversum tel. 03562 11965



MECCANO



A.J. PRINS

Choorstraat 4  
Delft 2601CV

In het beroemde oude centrum

Treinenshop  
alle dozen  
alle onderdelen  
postorder

tel 015 2.123.123 fax.015 2.125.937 e-mail: Prins @ casema.net

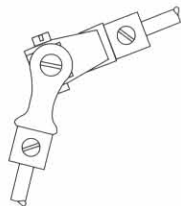


500 mtr van station  
100 mtr van tram

# MECCANO-NIEUWS

**mgn**

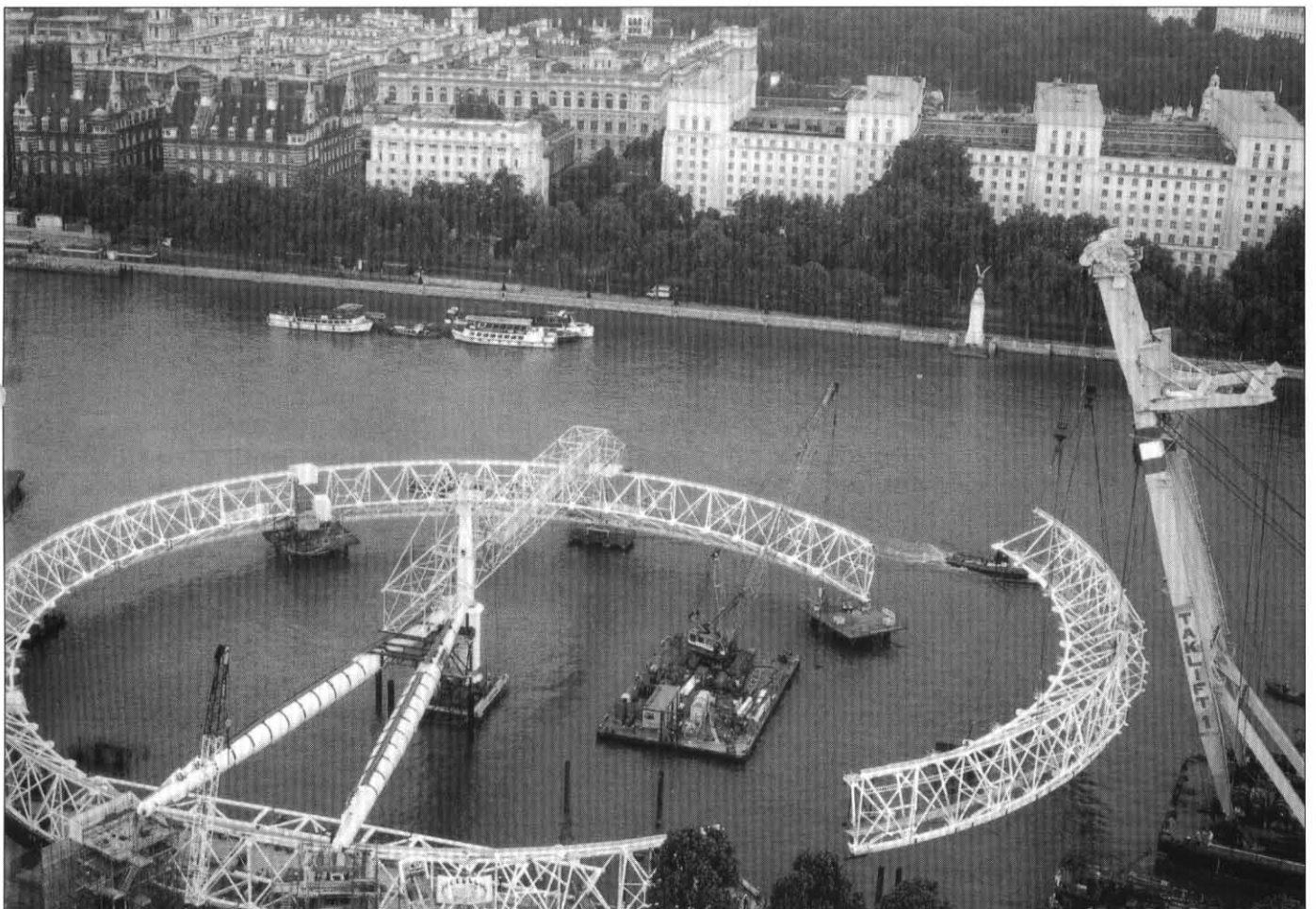
VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 17 nummer 4  
Winter 1999

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

Redactie-adres: Zeemandreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 - 591 52 95  
E-mail: [cjt@kabelfoon.nl](mailto:cjt@kabelfoon.nl)



**The London Eye**  
's Werelds grootste reuzenrad in aanbouw. Een nieuw Super  
Model in wording. Zie artikel in dit nummer.

Verder in dit nummer: Special over De Cruquius  
Schroefdraad toen en nu  
Impressies Ede, Genk  
en Soesterberg



## Meccano Gilde Nederland

### Voorzitter:

G.B.M.M. Anink  
Vogelzangseweg 352  
2114 CK Vogelzang  
Tel.: 023 5841717

### Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

### Penningmeester:

J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel./Fax: 0570 542815  
Giro MGN: 5484519  
E-mail: schurink.jh@wxs.nl

### Secretaris:

C.J. Trommel  
Zeemantreef 60a  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010 5915295  
E-mail: cjt@kabelfoon.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 de Hoofdredacteur = (tijdelijk) de Secretaris zie adres hierboven.

### Redacteuren:

J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens

### Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 55,- 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.**

\*SPANNER\* is de Meccano e-mail groep op internet. Voor meer informatie kijk op de ISM web site: <http://www.dircon.co.uk/meccano/>

## In Memoriam

Op 3 oktober 1999 is Wim van der Kleij overleden. Wim van der Kleij was mede oprichter van ons Meccano Gilde en is 79 jaar oud geworden.

Tijdens de bijeenkomst in Ede op 25 september was hij met zijn zoon aanwezig en hebben meerdere leden met hem gesproken. Hij vertelde dat hij zich zo eenzaam voelde nu zijn vrouw vorig jaar was overleden.

Zijn bedoeling was een appartement in het centrum van het land te gaan zoeken, en daar wat rustiger te gaan wonen en dichterbij de kinderen.

Eind zeventiger jaren had Wim van der Kleij de hand weten te leggen op een enorme partij Meccano uit België. Samen met zijn zoon heeft hij vele showmodellen uit elkaar gehaald en gesorteerd. Zijn huis was een echt Meccano magazijn geworden. Vele leden zijn bij hem thuis geweest om de benodigde onderdelen tegen redelijke prijs te verkrijgen. Wim bouwde ook graag mooie modellen die wij op bijeenkomsten en tentoonstellingen vaak hebben kunnen zien. Tijdens de begrafenis in Emmen waren meerdere leden van het Meccano Gilde aanwezig om afscheid te nemen van een beminlijk mens, Wim van der Kleij.

## Van de Voorzitter

Wij zijn nog steeds op zoek naar een redacteur en hoofdredacteur voor ons blad. Onze secretaris Kees Trommel wil dit nog even waarnemen.

Om het werk als interim redacteur voor hem te verlichten stellen wij voor dat het maken van 'n verslag van 'n regio bijeenkomst en de foto's erbij verzorgd worden door de organisator van de regio bijeenkomst. Deze zorgt voor 'n fotograaf en spreekt met iemand af het verslag te maken. Als U verdere voorstellen en of artikelen ter publicatie hebt horen wij graag van u.

Ik wens u nog een goede jaarwisseling en een voorspoedig 2000

*Gerard Anink*

## Van de penningmeester

Het nieuwe verenigingsjaar 2000 van ons Gilde 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 1999 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 dat nu zelfs eerst afhandelen. Gebruik s.v.p. deze acceptgiro, want hierop staan alle gegevens die van u bij mij als penningmeester bekend zijn. U kunt deze gegevens zonodig corrigeren en ik kan uw contributiebetaling vlotter administreren. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk. Mocht rechts bovenaan bij 'Tel.:' een '?' staan, wilt u dan -uitsluitend t.b.v. het bestuur- alsnog uw telefoonnummer vermelden? Deze zal verder niet worden opgenomen in een volgende ledenlijst, tenzij u daarvoor (gelijktijdig) toestemming geeft.

Indien u tijdig betaalt zult u in maart het eerste nummer van de achttiende 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 worden doorberekend. Ik ga er dan ook van uit, dat u allen nog in dit millennium zult hebben betaald voor het eerste jaar in het volgende millennium! Verder verzoek ik u nog niet 'voor de muziek uit te lopen' door girale of bancaire betalingen in Euro's te willen doen. Aan de overgang naar Euro betalingen wordt door uw penningmeester gewerkt. Wel 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 2000 membership fees. You are requested to send it by return of post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature.

### To our foreign members abroad

You are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. 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 55,-. Alternatively you may send this amount in Dutch banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, ple-

## Meccano Nieuws 18.1

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio maart 2000 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 februari 1999.

**Is uw Meccano al Millennium proof?**

ase be aware of the right countervalue and add another f 5,- to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add f15,- [!] extra for bank 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. Payment in advance for the years ahead is possible and saves transfer costs. 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 dan kunt u extra overschrijvingskosten vermijden door overschrijving van BEF 1.010 op rekening 140-0809551-56 t.n.v. uw landgenoot de heer Jean Ransbotyn, Thiriarlaan 48, 1020 Brussel onder vermelding van "Contributie 2000 MGN, lidnr. ....". Hij is bereid uw betaling in België te ontvangen en in staat deze aan mij -of een der bestuursleden- over te dragen tijdens de eerstvolgende regionale bijeenkomst in Benthuizen in januari 2000. Wilt u de betalingsopdracht aan hem ruim twee weken eerder aan uw bank verstrekken?

Rest mij u toe te wensen dat de Kerstdagen u mogen geven wat u ervan verwacht en voorts dat 2000 voor u een productief Meccano- en/of Exacto-jaar wordt in goede gezondheid.

*Jan H. Schurink*

## Secretaris en Redactie

Dit is de laatste Meccano Nieuws van deze eeuw" Flauw hè Tja, de algemene datumgekte is overal voelbaar en ongewild krijg je er toch iets van mee. Ondanks alle drukte en gedoe vraag ik me toch regelmatig af wat er nou zo bijzonder aan is. Alle technische vooruitgang en andere verworvenheden van de afgelopen eeuwen ten spijt, vinden nog steeds buitengewoon barbaarse gebeurtenissen plaats waardoor het er veeleer op lijkt dat de donkere (middel) eeuwen in grote delen van de wereld nog steeds actueel zijn. "Als hobby verbreederd waarom sturen we dan niet een zootje Meccano naar al die brandhaarden in plaats van bommen" suggereerde iemand op \*Spanner\*.

Was het maar zo makkelijk nietwaar?

Toch zet zoiets je wel aan het denken en vraag ik mij af wat is nou de Magie van Meccano? Wat maakt nou dat over de hele wereld zoveel mensen enthousiast bezig zijn met het bouwen van modellen met een (speelgoed) constructie systeem

dat al bijna **100 jaar geleden** is uitgevonden, terwijl in de eerste de beste speelgoedwinkel bouwdozen te koop zijn die eenvoudiger in elkaar gezet (geplakt) kunnen worden? Maar nee deze lieden zitten te zwoegen met allerlei onderdelen en proberen die net zolang bij elkaar te passen en te meten tot ze een model hebben dat naar hun zin is (en mooier nog dan de mooiste kant-en-klaar bouwdoos natuurlijk). Ze zoeken eindeloos naar constructies waarmee ze de in het systeem ingebakken beperkingen kunnen omzeilen. Sommigen pakken dan gewoon vijl, zaag of boor en "maken" die oplossing maar de meesten zoeken het toch in "de uitdaging van de gegeven onderdelen reeks". Tijdens mijn rondgang over de Eurohobbyshow afgelopen oktober in Genk (zie foto's elders in dit blad) denk ik een antwoord te hebben gevonden op deze vraag. Tussen al die stands met de mooiste kant en klaar modellen van modeltreinen, race- en andere auto's, schepen en vliegtuigen en Meccano natuurlijk, zat daar rustig aan een tafeltje een jongen die heel serieus bezig was met het maken van wielen voor model locomotieven van..... papier maché. En dan speciaal het "gespaakte" middendeel daarvan. Heel enthousiast legde hij uit hoe hij in een jamptje snippers toilet papier met water aanlengde tot een drab die hij mengde met houtlijm om het dan in een zelf (op draai- en freesbank) gemaakte gietvorm te persen en na drogen het resultaat insmeerde met een polyester-mengsel voor voldoende harding en sterkte om de nog ruwe vorm te kunnen bewerken met mes en vijl. Het geheel werd tenslotte afgemaakt met een zelf gedraaide flens en het resultaat was perfect. Ik bedoel maar, zóveel werk terwijl om hem heen de mooiste spaakwielen in alle soorten en maten, kant en klaar gewoon te koop zijn! Mooi niet, hij maakte het zelf wel.

Kijk..... toen viel het frankse want volgens mij raak ik hiermee aan de kern van wat de Meccanobouwer inspireert, nl. de wens om iets echt, **helemaal zelf** te maken. Natuurlijk heeft niet iedereen (voldoende) kennis, kunde of gelegenheid om met draibanken, freesmachines etc. in de weer te zijn en wat is dan mooier om (toch) te kunnen beschikken over een reeks van technische onderdelen die nauw aansluiten bij de "echte" techniek en waarmee ook vergelijkbare resultaten zijn te bereiken?

Ziehier de motivatie voor de Meccanobouwer in een notendop verklaart. Jeetje, zo heb ik in nog geen A-4tje een psychologisch profielletje neergezet waar men elders toch op z'n minst veel meer tijd en een dik boekwerkje voor nodig heeft. Ik

bedoel maar.... (Is er al een leerstoel Meccano psychologie? Lijkt me wel leuk, Professor Kees)

In ieder geval daag ik jullie allemaal uit om met overgave toe te geven aan deze "profielchets" dan kunnen we de volgende eeuw nog mooie Meccano modellen tegemoet zien.

Verheugend is dat het Meccano Nieuws ook door dames wordt gelezen. Naar aanleiding van mijn oproep in MN 17.3 ontving ik al binnen een paar dagen een bijdrage die elders in deze aflevering staat afgedrukt. Een artikel over de tijd kan natuurlijk in dit nummer niet ontbreken en daarin is voorzien door onze vorige redacteur *Bert Loerakker*.

Verder zal het jullie wel opvallen dat er deze keer tamelijk veel "plaatjes" in staan. De reden hiervoor is gewoon dat ik het mij deze keer een beetje makkelijk heb gemaakt want naast dit club gedoe, heb ik ook nog eens een drukke baan waar het laatste kwartaal altijd nóg hectischer is dan normaal en bovendien is er méér dan Meccano alleen in dit leven. Dat brengt mij ook nog even op het feit dat ik redacteur Ad-Interim ben,  **dus tijdelijk** en dat ik niet van plan ben dit werk te blijven doen. Denk daar maar eens goed over na straks tijdens de olieballen.

Tenslotte wil ik hier alle leden bedanken die het afgelopen jaar de moeite hebben genomen om (al dan niet na subtiele aansporingen mijnerzijds) bijdragen aan het Meccano Nieuws te leveren.

**Het moet uiteindelijk toch van jullie komen die "vulling" want zoveel weet ik in m'n eentje natuurlijk ook niet te fantaseren.**

Verder natuurlijk ook de vaste medewerkers, *Frits Willems, Co Stevens, Jan Geertsma* en *Frans Roost* bedankt voor hun bijdragen. Voor de rest: prettige Kerstdagen en een uitstekende Millenium wisseling toegewenst.

*Kees Trommel (Secretaris/Redacteur)*

## Rectificaties Meccano Nieuws 17.3

Het adres op blz. 37, onder aan de 2e kolom van het artikel over de stoomlocomotieven van Kuhlo, moet zijn: firma Bernd Thul, Erzbergerstr. 85-87, 41061 te Mönchengladbach

Het onderschrift van foto 8 op blz. 43 van het Skegness 1999 verslag moet ModelPlan nr 17 worden gewijzigd in nr. 117. Het onderschrift van de foto op blz. 46 had moeten luiden: "De heer Jongste met zijn jongste aankoop".

## Van de Ledensecretaris

### Mutaties in het ledenbestand, bijgevoerd tot 11 november 1999

#### Hartelijk welkom zijn de volgende nieuwe leden:

- 1030a** Menno Dekker, Tymonskroft 6, 1935 CE Egmond-Binnen, 072 5066681  
**1039** M.J. Bijkerk, Laan van Borgele 40, Flat 613, 7415 DJ Deventer, 0570 626538  
**1040** K. Herder, Biesdelselaan 41, 6881 CB Velp, 026-3618888  
**1041** M.A.J. Gordijn, Melkweglaan 53, 2394 NL Hazerswoude-Rijndijk, 071 3412565  
**1042** H. van Waveren, Olmenrode 24, 2317 BR Leiden, 071 5214019  
**1043** C. Scholten, Emmalaan 45, 7204 AT Zutphen, 0575 518746  
**1044** E.J. Wijers, Sionstraat 2, 7009 MD Doetinchem, 0314 363050  
**1045** Wenst geen vermelding.  
**1046** J. Dorsman, Middenlaan 37, 3843 BA Harderwijk, 0341 428103  
**1047** C.J. Herkelman, Bordewijkhove 8, 2717 XS Zoetermeer, 079 3212953  
**1048** A. van Prooijen, Schouteneinde 33, 3297 AS Puttershoek, 078 6764522  
**805** G. Tankink, Varsveldseweg 80, 7135 JC Harreveld, 0544 379505  
**1049** G.C. Bolderman, Veenendaalseweg 18, 6745 XL De Klomp, 0318 571975  
**1050** Gilbert Ghyselbrecht, Karel v.d. Woestynestraat 8, 8430 Middelkerke België 0032 59305205

#### ADRES- EN/OF TELEFOONWIJZIGINGEN:

- 885** Howard Sie, Akerdijkstraat 59b, 3037 VC Rotterdam, 010 2657994  
**883** C. Carlo Jüsche, Weesperzijde 39, 1091 EE Amsterdam  
**310** A. Mignot, Via Giuseppe Frua 6-a I20146, Milano ITALIA 0039 0248516148  
**881** J.H. Roos, Kimwierde 65 1353, DH Almere - Haven 036 5313572  
**553** J.H.A.R. de Peuter, Lantaarnpad 12, B2200 Herentals BELGIE 0032 14708089  
**973** P.D. Hollinga [p/a P. Oonk] Paltrokmolen 46, 1823 GX Alkmaar  
**288** J.A. Couturier, Aaltje Noordewierlaan 5c, 1403 JA Bussum, 035 6915061  
**1011** R. Valk, Roemer Visscherlaan 24, 3705 SG Zeist

#### Bedankt voor het lidmaatschap van het MGN per 1 jan 2000 de leden:

- 71a** Yudhi Dagelet, Groningen.  
**873** J. Spiering, Schiedam.  
**236** G.M.W. Sebus, Hilversum.  
**819** J.M. Kooijman, Gouda.  
**490** A. Langen, Maastricht.  
**677** I. v.d. Net, Leiden.  
**731** A. Stolk, Voorburg.

- 965** P. Streekstra, Mijdrecht.  
**291** A.F.A.M. de Vreese, Enschede.  
**387** A.J. Snelders, Dordrecht.  
**832** G.H. Krabbenbos, Hengelo (Ov).  
**977** V.J. Haman, Soesterberg.  
**463** G.W. Tol, Sint Pancras.  
**860** B.G. Westerveld, Zoetermeer.

#### Overleden zijn helaas:

- 211** A. van de Pol, Doetinchem.  
**127** J.A. ten Duis, Groningen.  
**517** C.G. Franken, Spijkenisse.  
**46** W.D. van der Kleij, Emmen.  
**604** C.H. van Puffelen, Lichtenvoorde

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

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde per 1 januari 2000 gekomen op 605.

## Meccano Gilde Nederland bestaat 20 jaar !!

Waaaaat... nu al?

Nee... maar als het meezit, wel in 2002 (We zijn Millenium proof dus dat moet wel lukken).

#### Frans van Boxtel

heeft hierover al lopen nadenken en is gekomen met het idee om een videoband samen te stellen van leuke gebeurtenissen die in de afgelopen jaren binnen het MGN hebben plaatsgevonden en deze op de dag van het jubileumfeest te tonen en - indien voldoende belangstelling - te koop aan te bieden.

Hiervoor moet hij natuurlijk wel informatie hebben en zijn verzoek is of iedereen die video opnamen heeft gemaakt bij clubgebeurtenissen (bijeenkomsten, tentoonstellingen, hobbyshows etc.) deze opnamen aan hem ter beschikking wil stellen zodat Frans hier de hoogtepunten uit kan kopiëren naar één verzamelband.

Leden die hieraan willen meewerken, worden uitgenodigd om rechtstreeks contact op te nemen met Frans van Boxtel (tel. nr.0344 613491)

Frans maakt zo snel mogelijk na ontvangst van uw videoband een kopie en gebruikt die voor het samenstellen van de "jubileumvideo" en stuurt het origineel daarna meteen terug.

Overigens als er nog meer leden zijn met leuke, praktisch en (vooral ook) financieel uitvoerbaar ideeën (en daar ook energie in willen steken) dan horen we dat natuurlijk ook graag.

## Reacties op Brieven van Lezers

Op de vragen van *dhr. Knipscheer* over het aanbrengen van Meccanobanden heeft *dhr. De Wijn* uit Apeldoorn gereageerd met de (samengevatte) opmerkingen dat de huidige poelies iets te groot zijn geworden t.o.v. de banden. Ook is het moderne(re) vinylrubber veel stugger en harder dan de vroegere rubberbanden en is het materiaal van de moderne wielendunner met grotere kans op beschadiging. Hij adviseert het gebruik van een opspanplaat waardoor je twee handen beschikbaar hebt voor het omleggen van de banden.

## Oproep van de Evenementen Coördinator Sjaak van de Ruit.

Ontvangen is een uitnodiging voor deelname aan:

**Modelbouw 2000**, in de IJsselhallen te Zwolle op 8 en 9 april 2000

Bij voorkeur mensen uit de regio worden in ieder geval van harte uitgenodigd om deel te nemen.

Een expositie in het **Streekmuseum Crimpenerhofte te Krimpen a/d IJssel** van 23 juni tot 14 september 2000

Voor nadere info en aanmeldingen gaarne contact opnemen met Sjaak, tel. 010-4808965

## Electronics in Meccano

Een aantal leden heeft onlangs informatie ontvangen van Tim Surtell over zijn driemaandelijks tijdschrift met bovengenoemde naam. In de inmiddels verschenen 5 afleveringen werd onder meer aandacht besteed aan elektronische motorregeling, LED's, de 555 IC timer, solderen enz.

#### Dit alles wel in het Engels !!

De kosten voor de vijf tot op heden verschenen nummers plus de nog komende 3 nummers bedragen £ 18,- totaal.. Geïnteresseerd? Aanmelden kan bij: Tim Surtell, 483 Sidcup Road, Mottingham, London SE9 4ET, England.

Deze informatie wordt gedeponneerd bij het Documentatie Centrum ter kennisgeving voor de leden op bijeenkomsten en overwogen wordt om als club een abonnement te nemen, alleen ter inzage voor de leden en niet bestemd voor de kopieerservice (materiaal is beschermd door copyright)

Kees Trommel

Kees Trommel



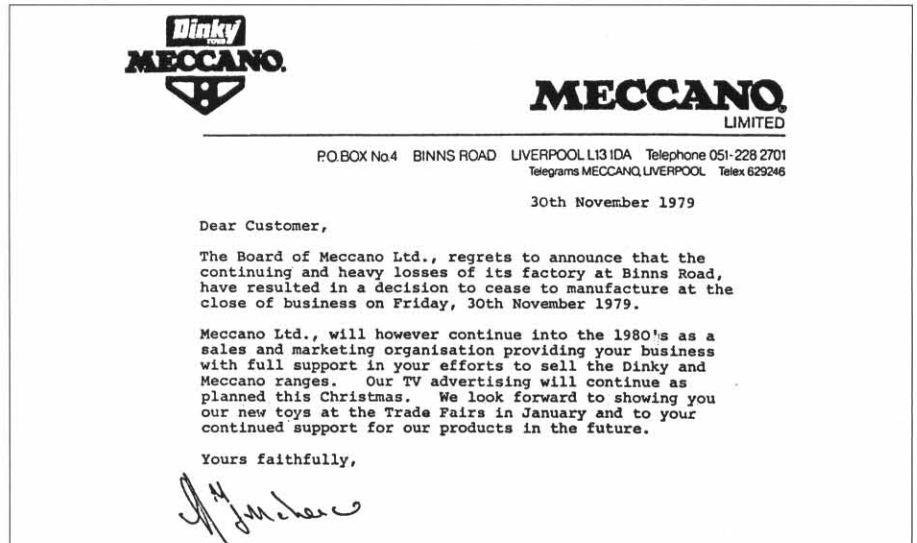
# Remember, remember... The thirtieth of november

't Is dat iets uit eh..... Shakespeare ofzo?  
Nee hoor, maar op 30 november 1979 sloot de Meccano fabriek aan de Binns Road in Liverpool uiteindelijk haar poort(en) en kwam er een eind aan de "Engelse tak" van Meccano.  
Een gedenkwaardige datum dus.

Wees eens eerlijk.... wie wist dit nog ?  
(met dank ontleend aan de Sheffield Meccano Guild Circular van 09/1999)

De elders op deze pagina afgedrukte brief van 30 november 1979 is afkomstig uit het persoonlijk archief van *Sjaak van de Ruit*.

Kees Trommel



## Bert Love Meccano Collection op internet

De naam Bert Love zal redelijk veel leden nog wel bekend in de oren klinken. Deze beroemde Meccano bouwer (en auteur) is begin 1999 overleden en had een enorme verzameling Meccano en aanverwante zaken zoals Aeroplane- en Car constructor sets, Dinky-Toys, Dinky Builder, Hornby treinen, kisten nr 10 enz. enz. Zijn zoon Colin heeft, met behulp van Jim Gamble (Meccano historicus) en Tom McCallum (één van de Engelse Meccano-handelaren) de voorraad geïnventariseerd en gewaardeerd en deze nu op internet te koop aangeboden.

Meccano-internetters kunnen kijken op: <http://www.infinnet.co.uk/home/chlove/index.htm>

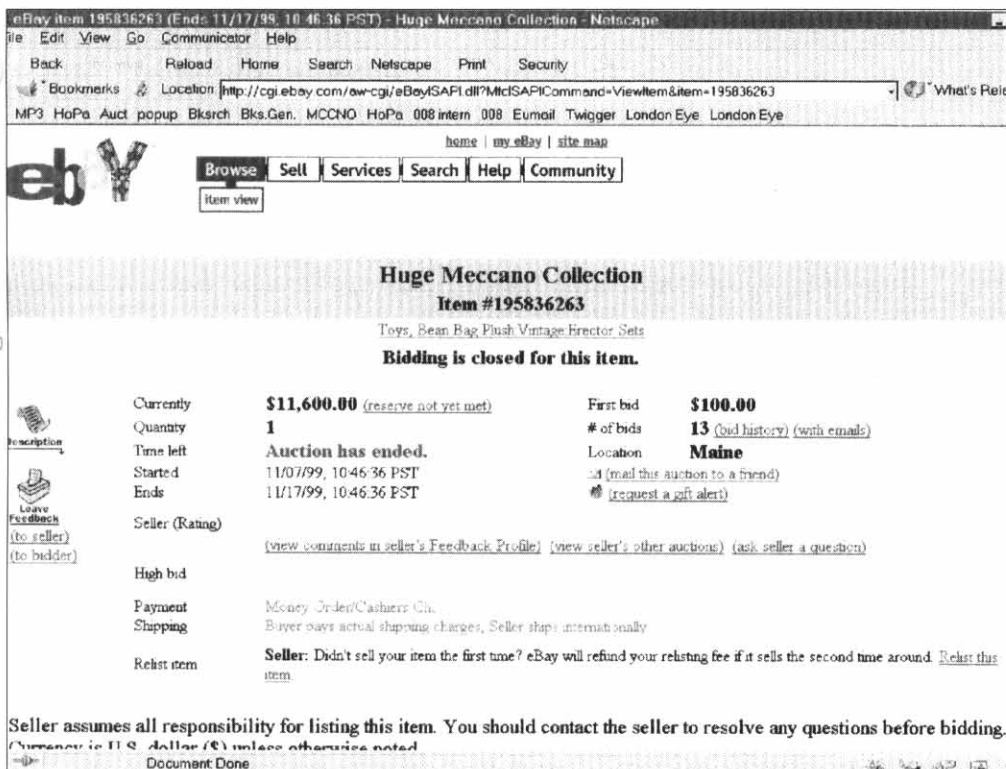
### Nog meer Meccano op internet

Eén van de mogelijkheden van internet is natuurlijk het wereldwijd aanbieden van goederen en diensten. Op Ebay, de grootste internet veiling van dit moment, wordt ook Meccano aangeboden. Variërend van "onooglijke rommel" tot complete kisten 10 en nog veel meer.

De aanbiedingen gaan meestal vergezeld van één of meerdere foto's en een beschrijving. Recentelijk werden zelfs in één koop negen kisten 10 plus twee zelf gemaakte 3-laden kastjes en drie 4-laden kasten aangeboden. Alles vol met onderdelen en aangevuld met een stapel bouwbeschrijvingen. Zoals te zien op bijgaande schermafdruk, was het hoogste bod \$ 11.600,- (namen van verkoper en koper zijn hier verwijderd) De minimale vraagprijs was overigens

\$ 19.000,- en hoewel deze veiling inmiddels is beëindigd, is niet bekend of deze partij ook voor dat bod is verkocht. (Wat zouden de verzendkosten naar Europa zijn voor zo'n berg Meccano ?)  
Ebay is te vinden op: <http://pages.ebay.com/index.html>

Overigens zijn er inmiddels nog veel meer plaatsen op internet waar echt van alles (ook Meccano /Erector) te koop wordt aangeboden.



Kees Trommel

## Het MGN en de verzekeringen.

Zo af en toe horen wij om ons heen opmerkingen over het verzekerd zijn "via de club". Wij denken dat hierover wat misverstanden bestaan die wij met deze informatie uit de wereld willen helpen.

Het MGN heeft twee verzekeringen afgesloten.

A. een verzekering waarbij alleen transport en verblijf op tentoonstellingen gedekt is voor materiële schade aan de goederen en tijdens tentoonstellingen in Nederland, België en Luxemburg (uitgezonderd geld en geldswaardig papier en privé-zaken van leden van het MGN). Verzekerde bedragen max. f 10.000,- per voertuig tijdens transport en f 200.000,- tijdens de tentoonstelling.

B. een wettelijke aansprakelijkheidsverzekering voor het bestuur.

Niet meer en niet minder.

De eerste verzekering is o.i. voor een ieder

duidelijk en dekt het verlies van of schade aan modellen tijdens bedoelde activiteiten tot genoemde maxima.

De tweede verzekering betreft een dekking voor verwijtbare handelingen of nalatigheden door hetzij het bestuur of door een afzonderlijk bestuurslid (in de uitoefening van zijn bestuursfunctie uiteraard).

Het is hierbij goed om te bedenken dat u zelf persoonlijk aansprakelijk gesteld kunt worden indien u, al dan niet doormiddel van uw model, schade veroorzaakt aan een bezoeker en/of mede-lid tijdens bijeenkomsten etc.: bv. door een wegspringend onderdeel, of een omvallend zwaar model of wanneer iemand zo stom is om een vinger in een sneldraaiend tandwielmechaniek te prikken en daar een "gehakt vinger" aan overhoudt, danwel door onachtzaamheid zoals onvoldoende toezicht van de eigenaar.

Met andere woorden, u kunt in dat soort omstandigheden GEEN beroep doen op de WA-verzekering van het MGN. Hoewel

we nog geen Amerikaanse toestanden hebben, kan een klein ongelukje soms leiden tot forse schadeclaims (denk hierbij aan de terugtrekkende overheid in de uitkeringensfeer en scherpere toepassing van schadeverhaal door verzekeringsmaatschappijen) en navenante kosten voor de persoon die als verantwoordelijk daarvoor kan worden aangemerkt.

Het is derhalve buitengewoon verstandig om zelf een WA-verzekering af te sluiten. Je weet immers maar nooit.

Ook eventueel persoonlijk letsel door ongevallen tijdens het reizen van/naar en verblijf op beurzen, bijeenkomsten, tentoonstellingen etc. (zgn. ongevalsverzekering) is NIET door het MGN verzekerd.

Namens het bestuur,

*Jan Schurink en Kees Trommel*

Naar aanleiding van mijn oproepje in het vorige MN hierna een ingezonden bijdrage van een Lady Writer.

## HEEFT EEN MECCANO-MAN NOG TIJD VOOR EEN PARTNER DAN?



Zelf ben ik ook benieuwd naar verhalen van partners van MGN-ers. Ik heb nl. vooral in hectische meccanotijden (koude winteravonden, periodes vlak voor bijeenkomsten) het

gevoel dat er helemaal geen contact mogelijk is. Meestal is de lijn in gesprek met de alter ego-lijn of een on-line verbinding met de hijskraan boven. Als er al aansluiting tot stand komt, is er geen communicatie mogelijk omdat er nogal eens een noodsignaal voorrang heeft (ideetje of zo) en soms wordt zelfs spontaan de verbinding verbroken .....

Maar ach, soms heeft het ook z'n leuke kanten. Zoals bijvoorbeeld onlangs, toen we een telefoontje kregen van een Meccano-vriend met de mededeling: als jullie toch nog binnenkort langs willen komen, kom dan nu want dit weekend is er een bijzondere expositie vlak bij ons.

Zo gezegd, zo gedaan, wij met z'n allen (inclusief hond) richting Zutphen op een mooie warme zaterdag. Ook toevallig, zeg ik nog heel naïef, dat die Piet z'n regionale krantjes leest anders zouden we dit nooit hebben geweten! Jazeker, is het uitgebreide antwoord van manlief (hij

praat nooit veel als hij auto rijdt) en dat was het dan.

Achteraf jammer dat ik niet zelf meegegaan was naar het raadhuis, maar de 'dames' moesten ook eens bijpraten, dus vandaar.

(Overigens heb ik hiervan een verslag in Meccano-nieuws gemist).

Enfin, een paar weken later, toen ik toevallig naar de hobbyzolder liep om een blik kattenvoer te halen, mocht ik de nieuwste details aan het bouwwerk bewonderen (aankomen mag natuurlijk niet). Toen ik er bij was gaan zitten, zag ik opeens een MGN-blad met een mooie foto in de openstaande zelfgebouwde kast liggen. Ja, dat is de nieuwste, kreeg ik te horen, ook al was dat inmiddels dus niet meer zo gloednieuw. Zoals gewoonlijk bladerde ik het even door om de leukste a-technische dingen te lezen. En ja hoor, u raadt het al: al die tijd heeft dus de expositie in Zutphen gewoon in het blaadje gestaan. MGN-lid 509 was hier volledig van op de hoogte, dus van toeval was geenszins sprake. Maar het ergste is uiteraard dat het blad na het zelf 4 x te hebben gelezen, snel naar boven was verdwenen onder het mom van 'die vrouwen zijn daar toch niet in geïnteresseerd'. Zo krijg je dus nooit contact! Ook schiet me nu ineens een voorval te binnen met de bekende Meccano-stropdas. Op een bij-

eenkomst had mijn anti-stropdas wederhelft de spontane inval om deze das aan iemand te beloven die gek was van stropdassen. Aardig nietwaar, alleen thuisgekomen kon deze Willie Wortel dus nergens meer die stropdas vinden. Bij de volgende expositie was hij nog niet boven water, dus zelfs ik mocht helpen zoeken. In het Meccano-doolhof is alles ondersteboven gekeerd, maar ook in kist 10 lag hij niet. Tot ik de volgende vakantie (driekwart jaar later!) mijn koffer ging inpakken en bij toeval het hebbeding in het zijvakje vond. Dat was daar even veilig opgeborgen tijdens de verhuizing. Waarmee ik maar wil zeggen dat zelfs als deze mgn-freak slechts 1 ding aan z'n hoofd heeft (Meccano dus), hij toch aardig op een vers-trooide professor gaat lijken

P. S:

alle kenmerken, eigenschappen of gelijkenissen hierboven genoemd zijn volkomen fictief en overeenkomsten met bestaande personen berusten dus op puur toeval.

*Marian J. Ridderkerk*

(Hartelijk dank voor dit artikel, de bloemen zijn inmiddels bezorgd. Red)

## De Meer is droog.

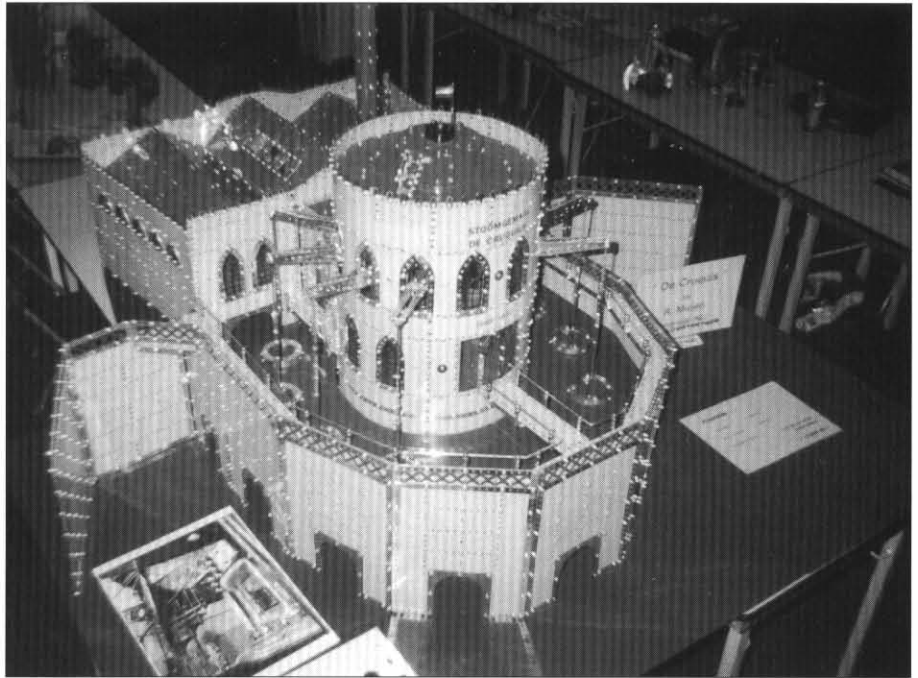
Door Bert Loerakker

Niet meer dan deze korte vermelding in de Staatscourant van 1 juli 1852 over de inpoldering van de Haarlemmermeer. Het oorspronkelijke woord 'Haarlemmermeerpolder' werd verkort tot 'Haarlemmermeer' en later zelfs tot 'Meer' maar het lidwoord bleef.

In een periode van drie jaar werd, in de driehoek Amsterdam - Haarlem - Leiden, een plas water met een oppervlakte van ruim 18.000 ha veranderd in landbouwgrond. Sinds de middeleeuwen vloeide door dijkbreuk, ontvening en afkalving van oevers een aantal meren samen. Zo ontstond de Haarlemmermeer. Aan het einde van de 16e eeuw vormde - het door wind opgestuwde water van deze binnenzee - een steeds groter wordende bedreiging. Nadat reeds twee eeuwen met plannen tot droogmaking verstreken waren, viel na de tweede zware storm in 1836 het besluit tot drooglegging van de waterplas met inmiddels ongekende omvang. Zonder dijken en bemaling zou de helft van het huidige Nederland overstromd worden. Koning Willem I benoemde een commissie die voorstellen voor inpoldering der Haarlemmermeer moest doen. De sluiting van de Ringdijk en het begin van de eigenlijke drooglegging vond plaats op 7 juni 1848. Voor het droogleggen en drooghouden werd een nieuwe techniek toegepast: drie reusachtige stoomgemalen. De 'Leeghwater', de 'Lynden' en de 'Cruquius'. De gemalen voerden het water op van polderpeil naar het 4,5 - 5 m hoger gelegen peil van de Ringvaart. De Leeghwater en de Lynden deden dat met elf zuigpompen en de Cruquius met acht. De acht zuigpompen werden aangedreven door een enkele ring-compound stoommachine met een hogedruk middenzuiger  $\varnothing$  2,15 m en een lagedruk ringzuiger  $\varnothing$  3,66 m en een slag van 3 m; werkend volgens de Cornwall-cyclus met 5 slagen per minuut. De gezamenlijke capaciteit was 250 m<sup>3</sup> water per minuut. In 1932 werd, i.v.m. capaciteitsvergroting van de Leeghwater en de Lynden, de Cruquius als gemaal overbodig en werd ingericht als technisch monument. Een monument waarbij de oorspronkelijke machine en de oorspronkelijke pompen behouden bleven.

### Cruquius

Waterbouwkundige en cartograaf Nicolaus Samuelis Cruquius (1678-1726) begon op 17 december 1705 in Delft driemaal daags temperatuur, luchtdruk, vochtigheid, neerslag en vocht af te lezen. Hiervoor maakte hij gebruik van primitieve instrumenten, zoals een opvangbak voor regen en een luchtthermometer. Hij onderhield nauwe con-



De Cruquius in volle glorie

tacten met een Engelse Meteorologische Organisatie, die zei hoe de metingen verricht moesten worden. Zodoende is bekend hoe Cruquius gemeten heeft en kon het KNMI zijn temperatuurreeks van 1706 - 1734 reconstrueren. Ook het weerhuisje, dat we nu nog in souvenirwinkels aantreffen, is van hem afkomstig. Cruquius was ervan overtuigd dat zijn weerkundige waarnemingen gebruikt konden worden om ons land te beschermen tegen het dreigende geweld. In 1725 diende hij een verzoek in bij de toenmalige regering, de Staten van Holland, om financiële steun te krijgen voor de meteorologie. Zijn verzoek werd afgewezen, omdat hij niet serieus genomen werd. Ruim een eeuw later kwam Buijs Ballot met een soortgelijk verzoek. Naar aanleiding hiervan is het KNMI opgericht.

### Meccanomodel

René Muijen heeft het gelijknamige stoomgemaal nagebouwd uit meccano-onderdelen en gaf daarmee een geheel nieuwe betekenis aan het bouwen van stoommachines. Het was hem opgevallen dat er tijdens de bijeenkomsten een grote diversiteit aan stoommachines te bewonderen valt. Horizontale, verticale, enkelwerkende, dubbelwerkende enzovoort. Hoewel hij er van genoot, miste hij toch iets: de Cruquius. René, befaamd als bouwer van imposante modellen, besloot daar iets aan te doen. De voorbereidende werkzaamheden bestonden uit het maken van foto's en het verwerven van tekeningen. Zelfs bij René, die als superbouwer door weinigen overklast wordt, groeide

het besef dat het voltooiën van een bouwwerk met deze moeilijkheidsgraad en met deze beperkte hoeveelheid documentatie een lastig karwei zou worden. Er volgde een periode van veel vergelijken, passen en meten, redeneren en proberen. Vooral het goed laten functioneren van de acht balansarmen, de zuigers in de acht waterputten en alles wat daarmee verband houdt hield even op. Uiteindelijk had het principe van een bromfietszuiger en -krukas voor René voldoende overdrachtswaarde om het gestelde doel te bereiken. Na ca. acht maanden was het bouwwerk gereed. René heeft een medewerker van het 'Museum de Cruquius' hier telefonisch kond van gedaan. Het zou nog twee dagen duren alvorens de conservator belangstelling toonde. De functionaris kwalificeerde het model weliswaar als 'heel bijzonder', maar bij toetsing van de gelijkenis maakte de euforie plaats voor lichte twijfel. Het model verschilde op een aantal essentiële punten van het museum. Het hoofdgebouw was niet rechthoekig maar trapeziumvormig. De slotgracht bleek geen achthoek maar een soort vijfhoek met twee verlengde zijden. Niet één plattendak maar drie pultdaken, en de zeven muren kwamen ook niet geheel overeen met de werkelijkheid. De conservator bleek te beschikken over meer en gedetailleerder tekeningen. René houdt niet van half werk en hij heeft het model herzien. Een krasse maatregel. De verbouwing duurde in totaal ongeveer anderhalf jaar. Mede door de juiste verhoudingen is de gelijkenis nu frappant. De dimensies zijn: 1,40 m x 1,80 m x 0,85 m.



'Het mooiste van alles vind ik de loopbrug over het water van het machinegebouw naar de omloopmuur van de slotgracht.' Omdat René kan bogen op een rijke ervaring met grote bouwwerken werd een conflictsituatie voor wat betreft het vervoer voorkomen. Het is een modulair opgebouwd model dat bestaat uit acht

hoofdgroepen. De levensduur wordt in belangrijke mate verhoogd door verlichting. René reist met het model door het land en hij heeft zelfs de leden van het North Midlands Meccano Guild in Skegness deelgenoot gemaakt van zijn supermodel. Tot slot, René beschikt over voldoende onderdelen om ook de

Leeghwater en de Lynden te bouwen.

Een aantal van de in het artikel gebruikte gegevens is ontleend aan teletekst en aan publicaties met als samensteller: 'Het Museum de Cruquius'.

## De "Limited Edition Centenary Set" uit Calais

Ach wat reden er in de afgelopen 4 maanden veel rode bestelwagens door de straat. Vanaf 1 februari, de oorspronkelijke afleverings termijn, is bijna elke dag wel een pakje van een postorderbedrijf bij een van onze burens afgeleverd, of door de PTT of door een van hun eigen bestelauto's. Gretig stortten wij ons iedere keer op de voordeur en elke keer was het mis. Geen kist uit "la douce France". Ons ongeduld verminderde iets toen we half april een brief kregen dat de levering van kist no. 0047 pas na 30 april zou plaatsvinden. De recente overname van de Meccano-fabriek door een firma met een schildpad als logo deed ons echter het ergste vermoeden. Maar bij de fabel van de haas en de schildpad kwam de schildpad toch als eerste over de finish! En ja, op 31 mei 1999, 12.34 uur, stopte er een rode bestelwagen voor ons huis en twee mannen kwamen kromgebogen onder een enorme kartonnen doos de voortuin in. Calais leverde af!

Onmiddellijk na het tekenen voor ontvangst greep lek de Haas de telefoon om manlief op zijn werk te berichten van dit heugelijke feit. Helaas, lunchpauze, geen Han de Haas op zijn werkkamer. Iemand met een mobieltje kan hem in het restaurant niet vinden. Zijn secretaresse die alleen weet dat het om een belangrijk bericht gaat, loopt 10 minuten door het duin van het ECN-terrein naar het restau-



En hier was het dus allemaal om te doen ...



Na zoveel emoties en wachten zijn Han (l) en Stijn (r) wel aan een kalmeringsdrankje toe

rant om met een gepast rouwgezicht te gaan melden dat er een haast-boodschap van lek is en dat er gelijk teruggebeld moet worden. Echter, niet elk spoedbericht betreft het overlijden van een dierbare!

Han zet het bericht van aankomst op de Spanner (Meccano E-mail groep) en krijgt al snel een reactie van Kees Trommel, die om foto's en een verhaaltje vraagt. Bij deze, Kees! (*dank je wel Han en lek. Red.*) De neiging om 's middags vrij te nemen werd manhaftig onderdrukt, de vergadering slechts ietwat afwezig uitgezeten. Jammer dat de personeelsbussen pas om 17.00 uur vertrokken. Maar de meest heldhaftige beslissing kwam om half zes bij thuiskomst. Han belde eerst Stijn in Haarlem, zijn Meccano-maatje sinds zijn zesde jaar: "Hij is er! Hoe laat kun je hier zijn? Half acht? Goed, dan laten we de doos nu nog dicht en vanavond pakken we hem samen uit!" Nog twee uur zelfbeheersing volgde. Schaar en mes lagen al klaar en Han legde een kussen op de doos om daarop een tukje te kunnen doen. Stijn kwam om 19.23 uur binnensterven. De koffie kon wachten. Samen maakten zij de twee in elkaar passende kartonnen dozen open en de van beits glanzende ladekast, met messing Meccano-logo genummerd 0047, werd zichtbaar. Die messing plaquette alleen al, een voor-oorlogse machinefabriek waardig! Enerzijds

was het jammer dat de vervoerders kennelijk de zaak op z'n kant hadden gehouden. De onderdelen waren - onder de folie om de trays in de drie laden - uit hun holtjes gerammeld. Anderzijds MOEST de folie nu wel helemaal verwijderd worden en veranderde dan wel de ladekast met inhoud van Proof in F.D.C., maar kon de superbe kwaliteit van het lakwerk, in dertiger jaren Burgundy Red en Dark Green, op de hand bewonderd worden. Zo-ook de stralende goudkleur van de hoog gepolijste messing onderdelen, zelfs de boutjes en moertjes fonkelen als goud. Gelukkig dat ik geen neiging heb om zo'n lelijke kraan, volgens het bijgeleverde "Block-Setter" Super-Model vouwblad uit doos 10, te bouwen dan kan ik het mooi in de kist laten. Trouwens ik heb nog wel een paar "reguliere" onderdelen.....

*Han en lek de Haas, Juni, Schagen*

### Gevraagd:

Donkerblauwe Meccano dozen en losse onderdelen uit de periode 1978 - 1979. Aanbiedingen bij Jan Schroef, tel. 071-5411945

## Soesterberg 17 tot en met 23 oktober 1999

Op de evenementenkalender van het Meccano Gilde prijkt zo lang ik mij kan herinneren jaarlijks de modelbouwshow in het Militair Luchtvaart Museum in Soesterberg.

De echt nauwkeurige lezer van dit blad zal nu meteen opmerken: "maar dit jaar stond' ie er niet op!" En dat klopt, want het dit jaar nieuwe management van het museum had aanvankelijk wat andere plannen.

Uiteindelijk zijn ze toch door de bocht gegaan dankzij het aanhoudende lobbyen van Ab Ritsema die al die jaren dit karretje al heeft getrokken en een goede bekende is bij het museum.

Toen echter bekend werd dat deze show dit jaar toch doorging was het MN al uit en dus te laat voor vermelding.

Op de eerste (zon)dag van deze show ben ik wezen kijken en het was weer dik voor mekaar. Ondanks het mooie, heldere wandelweer waren er op deze dag al heel veel bezoekers die tussen de opgestelde vliegtuigen als vanzelf bij de Meccano terecht kwamen.

De exposanten van dit jaar waren:

*Hans v.d. berg, Jan Ringnalda, Jan Westrate, Thijs Cornelisse, Han Schouwenaar, Co Stevens, Henk Glebbeek en Ab Ritsema.*

Ab Ritsema was dit jaar de trotse ontvanger van een Persoonlijke Prijs voor het Grootste Aantal Technische Inzendingen van Werkende Modellen.

Leuk toch en gefeliciteerd Ab.  
Hierna een foto impressie.

*Kees Trommel*

### Märklin stopt

Wegens gestegen productiekosten en afnemende vraag heeft de directie van Märklin na een periode van 85 jaar besloten de productie van bouwdozen en losse onderdelen te beëindigen. De bestaande voorraden worden uitverkocht en niet meer aangevuld.

Jaren lang hebben Meccano en Märklin naast elkaar bestaan en vulden ze elkaar ook aan in de onderdelen reeksen. Maar als zelfs Lego de werking van de markt niet ongeschonden doorkomt dan is het voor de "traditionele" merken nog eens extra moeilijk. Jammer, maar helaas....



Foto 1. Links enkele modellen van Ab Ritsema en rechts de container kraan van Co Stevens



Foto 2. Links o.m. de modellen van Han Schouwenaar en rechts de tafels van Hans v.d. Berg en Jan Ringnalda



Foto 3. Beschermd door de vleugels van een F16 de tafel van Jan Weststrate



## Hollands Glorie langs de Thames

(of hoe de Hollanders na Chatham nog een keertje terug komen)

Het draait constant, de verlichting "ademt", het is groot en toont hoog boven de City in London uit, het is:

### The London Eye

In een stad waar een vergunning voor een klein (dak)tuintje nauwelijks door de bureaucratische molen komt, is binnen een opvallend korte tijd toestemming verleend voor de bouw van een enorme en opvallende constructie. Als één van de Europese steden die lekker groots uitpakken bij de komende jaarwisseling wordt langs de zuidoever van de Thames onder supervisie van het in Krimpen a/d IJssel gevestigde Hollandia BV een enorm reuzenrad gebouwd. De constructie is echter niet te vergelijken met een traditioneel reuzenrad zoals bijvoorbeeld dat in Wenen want daarvan onderscheidt het zich door drie belangrijke uitzonderingen: 1. de 32 glazen "gondels" of capsules zijn rondom doorzichtig en volledig gesloten. 2. deze capsules worden bevestigd aan de buitenkant van het rad in plaats van eronder. 3. en (heel bijzonder) de complete constructie van het 576 ton wegende wiel, wordt slechts aan **EEN** kant gedragen door een A-vormig frame. (zie afbeelding 2)

Zelfs zonder een technische opleiding is duidelijk dat bij deze constructie enorme krachten in het spel zijn en het een enorme uitdaging voor ontwerpers en constructeurs moet zijn om dit te bouwen en ook nog eens te laten werken.

Op grond van haar ruime ervaringen met eerdere grote, bewegende projecten zoals bruggen, stormvloed keringen, en offshore constructies was Hollandia BV een uitgelezen partner om dit project in goed banen te leiden.

Veel onderdelen zijn echter door derden aangeleverd.

### Het Wiel

Het "wiel" met zijn complexe, driehoekige structuur werd door het Engelse Mercon Steel Structures gebouwd. Begonnen werd met het vervaardigen van de vele "knooppunten" langs de binnenrand van het wiel (de velg zou je kunnen zeggen) waaraan later de gecompliceerde buizenconstructies die de buitenkant vormen, werden vast gelast. Die buitenrand werd eerst in kleinere delen gebouwd en later aan elkaar gelast tot stukken van 22 meter lang. De eindbewerking (zandstralen, verven etc.) werd in de eigen bedrijfs-hallen uitgevoerd waarna vier van deze secties werden samengebouwd tot een

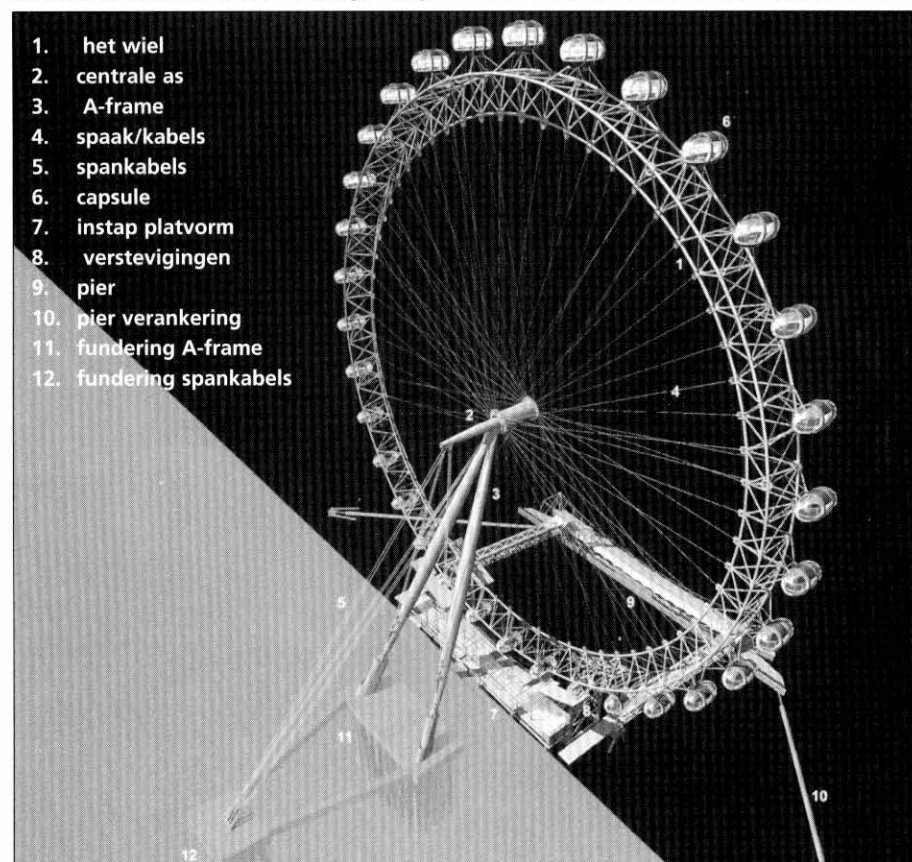


Afbeelding 1. Een artist impression van The London Eye

quadrant. Dit formaat was ook de grootste mogelijke eenheid die nog net over de Thames vervoerd kon worden. Dat transport op zich was ook al millimeterwerk omdat alle factoren zoals getij, windrichting etc. zo gunstig mogelijk moesten samenvallen om de nauwe en lage brug-

gen te kunnen passeren.

De 4 delen "de quadranten" van het wiel (elk 88 meter lang en 144 ton wegend) geven het wiel een doorsnede van 122 meter) werden eerst in een horizontale positie samengevoegd op tijdelijke in de Thamesbodem verankerde platforms (zie



Afbeelding 2. Schematische opbouw van The London Eye



afbeelding 7). Hiervoor was één van Europa's grootste drijvende kranen, de Taklift 1 ingehuurd. De afbeelding op de voorpagina toont het invaren van het laatste deel.

Begonnen werd met het aanbrengen van het "quadrant" langs de zuidoever alsmede de passagiersplatforms. Daarna werden de andere delen op hun plaats gemaneuvreerd. Voordat het laatste deel werd ingevaren moest echter eerst nog een platform in het midden van het wiel op de Thames bodem worden aangebracht waarop de centrale as en de verbinding met het A-frame kwam te rusten.

### Het A-frame

Het A-frame zelf is aan de landzijde bevestigd op 11 meter hoge, onderheide sokkels die 20 meter uit elkaar staan.

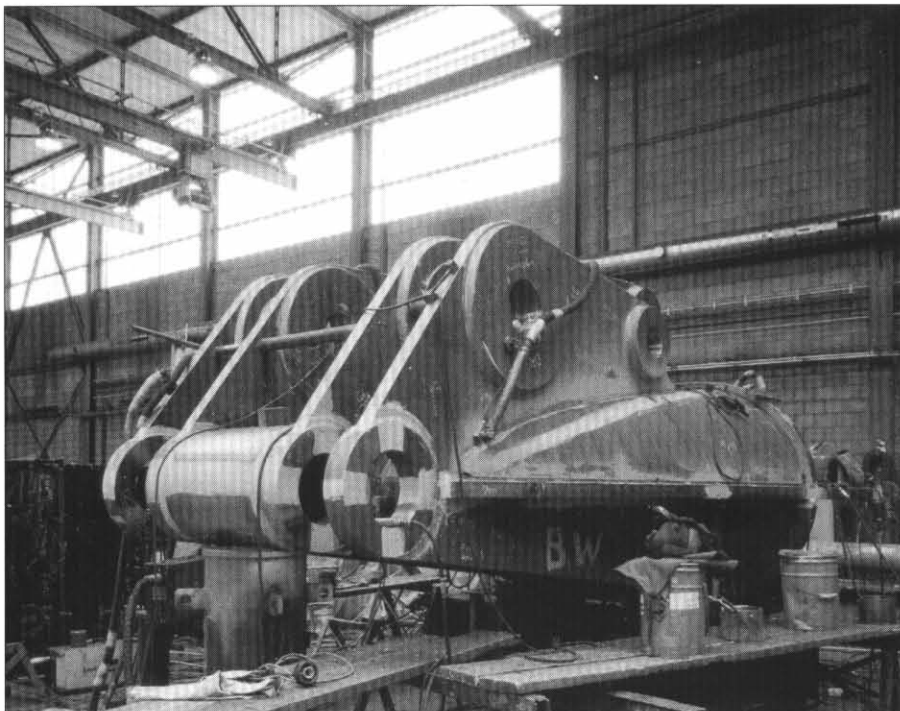
Hier komen alle krachten samen in dit eenvoudig ogende deel van de hele constructie, maar afbeelding 3 toont de complexe constructie die de twee staanders van het A-frame met elkaar verbindt en waar de asconstructie uiteindelijk aan wordt bevestigd.

### De centrale as

De centrale as met daaromheen de naaf, zijnde de constructie met de twee flensen voor de bevestiging van de spaken, weegt overigens alleen al 330 ton en is gegoten in het Tsjechische Plsen bij Skoda omdat dit een van de weinige gieterijen is die dergelijke grote, constructies kan maken. De as heeft een totale lengte van 23 meter en een diameter van 2,1 meter. De naaf-flensen zijn elk 4,5 meter in doorsnee en 1200 mm. dik. Afbeelding 4 geeft een goede indruk van de afmetingen van dit onderdeel

### De capsules

De 32, aan de buitenkant van het wiel te bevestigen, capsules worden gebouwd bij het Franse Sigma, een bedrijf dat o.m. gespecialiseerd is in kabelbanen en cabines voor skiliften. De 8 meter lange en zo'n 4 meter doorsnee metende capsules zijn rondom voorzien van 12 mm dik, gelamineerd glas. Ze volgen de draaiing van het wiel zodanig dat altijd sprake is van een horizontale positie en met een gangetje van ongeveer 1 km. per uur kunnen maximaal 25 passagiers (per capsule) gedurende een omwenteling van 30 minuten, genieten van het uitzicht. Het wiel draait overigens continu zodat voor het in- en uitstappen vermoedelijk een "meelopende laadvloer" zal worden gebruikt die over een bepaalde afstand gelijk oploopt met de op dat moment langs komende capsule. Bezoekers van pretparken zullen ongetwijfeld weten wat



**Afbeelding 3. Het complexe verbindingstuk van de twee staanders van het A-frame**

ik bedoel. Afbeelding 5 en 6 laten wat meer details zien van de capsules.

Officieel heet dit bouwwerk overigens The British Airways London Eye omdat BA een hele grote sponsor is van dit project en dan mag je je naam daar best wel aan verbinden.

Het ontwerp is van de Londense architecten David Marks en Julia Barfield die hebben getracht de elementen, lucht, water, aarde en tijd te verbeelden.

Het element lucht komt tot uiting in de door verlichtingsontwerper Yann Kersale ontworpen, witte verlichting die lijkt te ademen door een ritmische verandering in de lichtintensiteit van ca 16 keer per minuut hetgeen overeenkomt met de menselijke ademhaling.

Het element water wordt verbeeld door een blauwe verlichting van het in/uitstap platform waardoor dit platform lijkt te drijven op een laag van blauw licht en het element aarde door de nieuw geplante bomen in de Jubilee Gardens, het park vlakbij het wiel. De tijd wordt verbeeld door de capsules waarvan de verlichting ('s avonds) alleen opgloeit bij het naderen van het platform maar overigens volledig onverlicht zullen zijn om de passagiers zoveel mogelijk van het adembenemende uitzicht te laten genieten en aldus een reis door de tijd verbeeldend. Tja, je moet wel bereid zijn om je een béetje in te leven in de fantasie van de ontwerpers, maar dan heb je ook een overweldigende ervaring. Het overeind takelen was voorzien in het begin van september maar door wat

tegenslagen lukte dat pas medio oktober. Aangezien de spaken zijn ontworpen voor het verwerken van verticale krachten als het wiel eenmaal overeind staat, moesten voor dit karwei eerst speciale, extra kabels worden aangebracht om deze krachten af te vangen. In de afbeelding op de voorpagina is vanuit het midden naar de omtrek van het wiel een loopbrug zichtbaar die is gebruikt voor het aanbrengen van de spaken en de speciale hijskabels. Uiteindelijk is de in totaal 1500 ton wegende constructie in ongeveer 2 dagen overeind getrokken.

De verrichtingen rondom de bouwplaats waren (en zijn overigens nog steeds) te volgen op internet via een camera op het dak van het naast gelegen Shell gebouw die elke 2 minuten een "vers" plaatje laat zien. Kijk maar eens op:

<http://www.shell.com/zone/content/0,1384,1811-3779,00.html>

Ook British Airways heeft (uiteraard) veel aandacht voor dit project op:

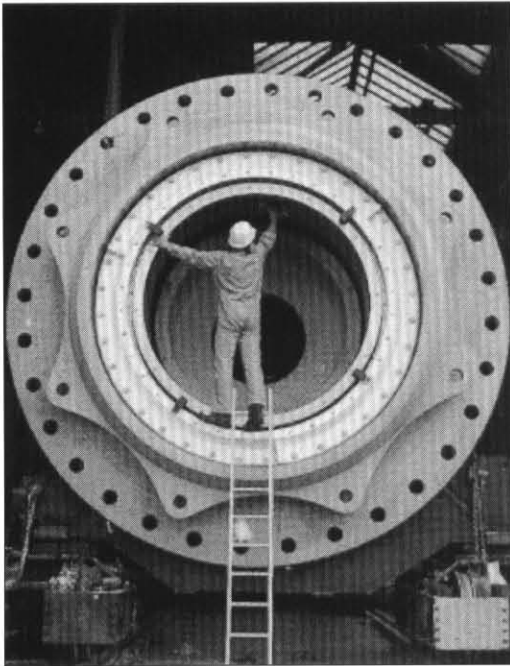
<http://www.britishairways.com/london-eye/>

(Deze sites zijn wel eens overbelast, maar gewoon blijven proberen)

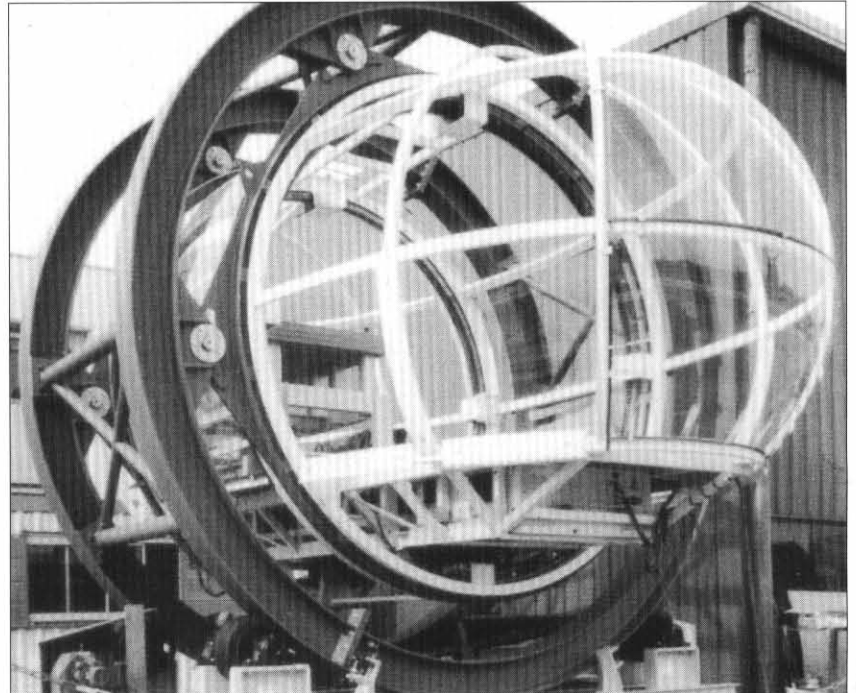
Begin september heb ik de bouwplaats bezocht en foto's daarvan op mijn website geplaatst, kijk daarvoor op:

<http://www.geocities.com/Athens/Troy/2043/>

Het hoogste punt van het wiel bevindt zich op 135 m. De kabels die de 80 "spaken" vormen, zijn samen 6 km lang en in totaal is 1700 ton staal verwerkt in de hele constructie. Met z'n hoogte is de



**Afbeelding 4.** De centrale naaf en flens voor de spaakbevestiging

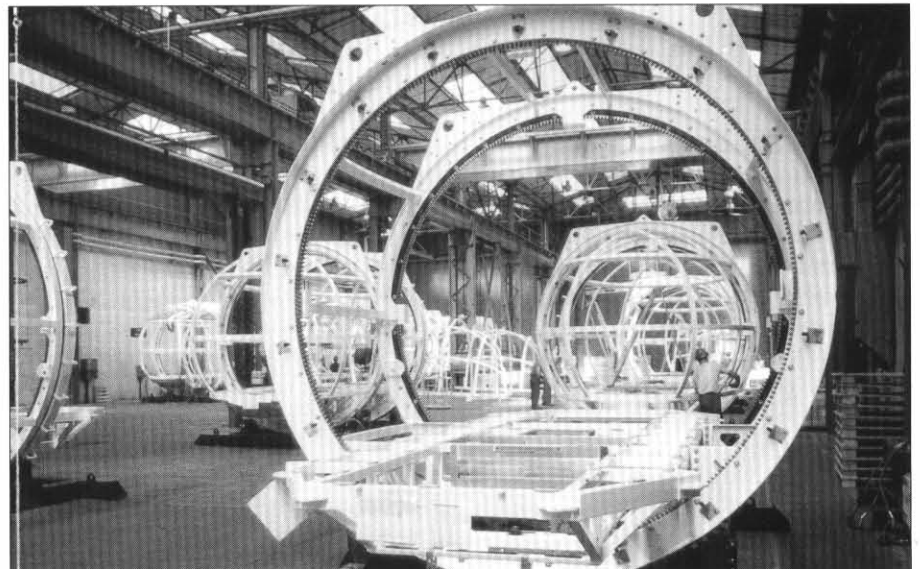


**Afbeelding 5.** Een capsule op de testbank voor het positionering systeem

London Eye tweemaal zo groot als het befaamde reuzenrad in Wenen.

Kortom een gigant in zijn soort en - nu komt het - ook een ware uitdaging aan alle Meccano bouwers om dit model na te bouwen. De constructie van het wiel zal heel wat hoofdbrekens kosten met al die schuine verbindingen. Om de slankheid en sierlijkheid van het origineel te benaderen zal hier zeer creatief moeten worden geknutseld. Een beetje formaat (model) wiel zal ook flink wat wegen en dan is de volgende uitdaging natuurlijk om dat hele gewicht ook in zo'n A-frame op te hangen en te laten draaien. De capsules zijn relatief (nou ja) het makkelijkst na te bouwen en gebruiken een interessant stukje (tandwiel) mechaniek om horizontaal te draaien ten opzichte van de stand van het wiel. De meeste tijd zal daarbij gaan zitten in het maken van een goed ontwerp dat vervolgens 32 keer nagebouwd kan worden. Ik ben benieuwd wie de eerste is met een model. Opening wordt overigens verwacht op oudejaarsavond door de Britse premier Kaartjes ca. f 30,- per volwassene. Overigens - echt Engels natuurlijk - is er ook al een bijnaam bedacht: "hamster heaven".

**Met dank aan Hollandia BV te Krimpen a/d IJssel voor toestemming om uit het toegezonden materiaal te mogen publiceren.**



**Afbeelding 6.** Een aantal van de 32 capsules op de productielijn

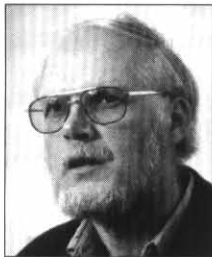


**Afbeelding 7.** detail, duidelijk is hier de complexe constructie te zien

# McAnno,

## Archimedes 250 v Chr. Schroefdraad toen en in Meccanomodelle nu

Door:  
Freak Dijk



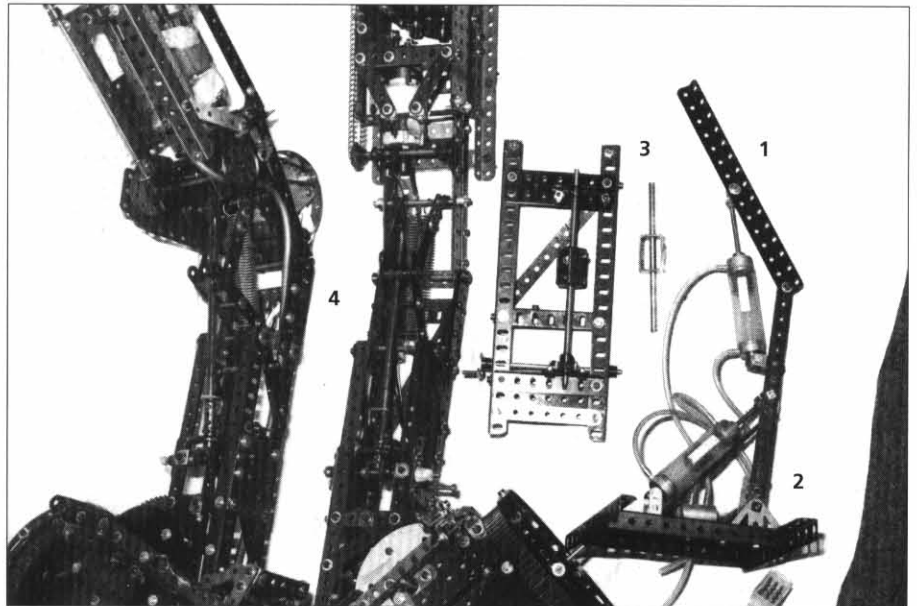
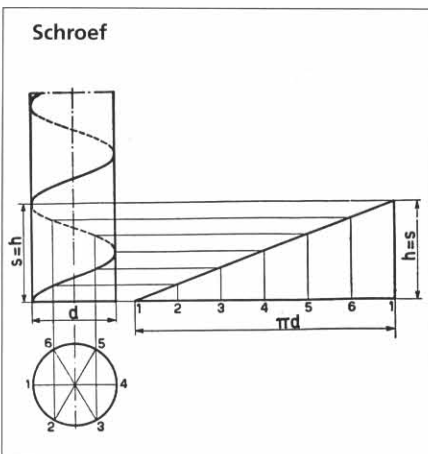
Freak presenteert hieronder het derde artikel in zijn rubriek McAnno. Zijn eerste artikel over excentrische tandwielen verscheen in MN 12.3.

Zijn tweede over van hand naar prothese in MN 14.3

De rondwentelende groef in een houten stoelpoot of schroef in de langsspil van de draaibank, de herkenning is duidelijk. Met wil ik de historie uitdiepen over de ontdekking en de techniek van de schroefdraad. In de bio-wetenschap is deze helixvorm bv geïntroduceerd via de DNA-structuur en scheidt zo inzicht in de aflezing van ons genetisch materiaal door macromoleculaire motor-eiwitten. De spiraal van een grammofoonplaat is een andere wetenschappelijke vorm.

Het toeval zal iemand hebben doen inzien, dat als je met een scherpe punt een ronddraaiende stok inkerft en tegelijk die punt regelmatig langs zij beweegt er een eenvormige slinger of schroef ontstaat in het hout, met een groeve die de tegenvorm heeft van die punt of beitel. Eigenlijk is dit de eerste handmatige 'draaibank' bewerking.

De toren van Babel wordt vaak afgebeeld als een taps toelopende zuil met rondom venteltrappen, links en rechtsom schuin omhoog, zodat men spiraalsgewijs in de wolken bij de bouwers aankomt. Er zijn ook cilindrische torens met wenteltrappen, in- of uitwendig. Schroefdraad is te definiëren als een schuin 'gekromd' vlak dat regelmatig rondom een cilinder met bepaalde diameter is gewikkeld, rechtsom



**Afbeelding 1**  
**1 en 2 zijn pneumatische cilinders die gecombineerde actie uitvoeren**  
**3 is de spindel met koppelingsstuk los en in frame**  
**4 zijn de M8 schroefdraad stangen voor de elleboog actuator**

of linksom. Afhankelijk van de hoek van dit schuine vlak t.o.v. de as gaat een complementaire moer langzaam of snel bewegen langs de schroefas bij rotatie. Deze omwentelingsinspanning is veel kleiner dan de uiteindelijke kracht die schroef en moer op elkaar uitoefenen. Klemkrachten bij moer/bout interactie gebruiken wij bij het Meccano'en (CQ 41, Boerdijk). De moderne techniek past dit inspanningskracht principe veel toe. Een oud idee als de schroef van Archimedes verplaatst bij ronddraaien water (flexibele moer), graan, gras of zand (grondboor, avegaar) over soms lange afstanden. L. da Vinci heeft in zijn uitvindingen al veel van deze techniek toegepast.

Wenteltrappen in gebouwen en torens, vijzels bij bruggenbouw en kranen om horizontaal uitgericht te worden tot micrometers voor fijnschaliger opmetingen, noem maar op.

Spiraalboren laten gaten ontstaan in hout, metaal en plastic m.b.v. boormachines of handmatig roteren. De bankschroef, workmate, bahco etc. dienen voor vastklemming van objecten. De autokrik als hulp bij een lekke band of als steun onder een caravan.

De westontakel heeft een wormwiel in zich waardoor de last langzaam gehesen, of gezakt kan worden. Tegelijk dient deze worm als rem in het systeem.

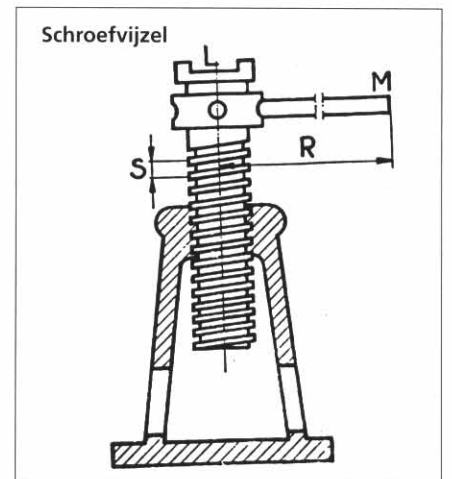
In Meccano heb ik dit principe toegepast om een mechanisch 'hydraulische' eenheid te ontwikkelen voor mijn Meccano robot Robinx

Het spiermotor mechanisme werd namelijk nagebootst alsof het een hydraulische betrof. Het werd een schroef/moer com-

binatie, aangepast aan de 1/2 inch gatstand van Meccano en maakt gebruik van M6, 8 of 10 schroefdraad.

De as-uiteinden M4/M8/M10 zijn op 4,1 mm dikte gedraaid, terwijl M10 op 8mm asdikte is gebracht.

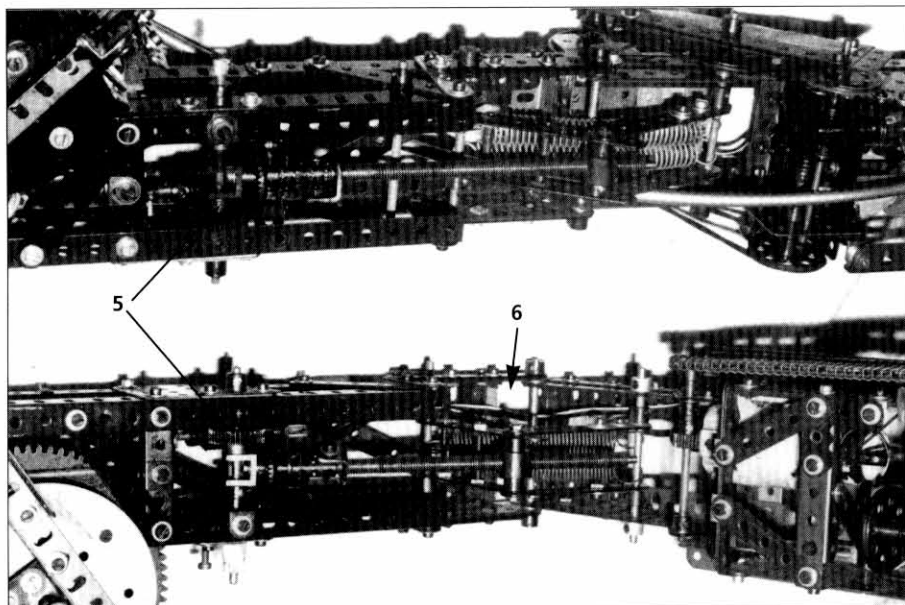
De schroefas roteert via kroonwiel nr.28 (50t), met nr.31 op de aandrijfas; hierop zit tevens een koppelstuk nr.116 voor de schroefas. Dit 'kruiskoppeling' systeem laat buiging toe als de schroefas oploopt in de aanhecht-moer van de hefboom. Dit in- en uitschuiven dient als druk- en trek-



kracht ineen; vgl. met 2 spieren op bv de elleboog. Zo heb ik in de grote Robinx-elleboog een handbuiging gerealiseerd.

Grote krachten op de schouderrotatie bleken zo mogelijk met relatief lichte motoren. De echte Meccano schroefdraad van 5/32 inch is vaak te licht, tenzij je er meerdere parallel kunt monteren. Echte hydrauliek is snel. Schroefas simulatie daarvan is een droog, iets traag, zelf remmend maar eenvoudiger te maken alternatief.





**Afbeelding 2 (elleboog)**

**5 is de aandrijfkoppeling van 4 (in afbeelding 1) in onderarm, samengesteld uit de vork nr.116 en 50-tands kroonwiel nr. 28**

**6 is de M8 draadhouder, deze verbindt de as met de harmonica stang voor buiging elleboog**

Gelukkig is er nu ook hydrauliek op Meccano-modelschaal van de heer C. Millenaar uit Leek (zie MN 16.3).

**Aanvullende informatie over schroefdraad-simulatie van hydraulische bewegingen (redactie).**

### Klassieke uitvoeringen

De oude, z.g. supermodellen maakten er al intensief gebruik van. Zoals de pontonkraan SM 28, waarvan het kantelmechanisme zelfs op de omslag van het boekje 'standaardmechanismen' uit 1934 staat afgebeeld.

SM 25 beschrijft een hydraulisch opererende kraan, waarbij de hydrauliek wordt gesimuleerd door een hoofdas langs twee schroefassen op en neer te bewegen. SM 18 is een ander voorbeeld van een schroefstang bewegingssimulatie. Ook de nieuwste modellen graafmachines in Meccano bootsen hydrauliek na met schroefstangaandrijving, soms kunstig verborgen in cilinder-omhuisels.

### Onderdelen voor de Dijk-variant kant en klaar te koop in de UK.

Toevallig is er in 'The International Meccanoman' no.27 van Mei '99 op de middenpagina's een kant en klare uitvoering van de Dijk-uitvoering beschreven. De schroefdraad is M6, te leveren door *Mike Dennis* (102 Broadstairs Road, Broadstairs, Kent CT 10 2RU, UK). De M6 draad is 4, 6, of 8 inch lang en heeft aan de ene kant 1/2 inch standaardaslengte en aan de andere kant 1 1/2

inch. Hij levert daar speciale moeren bij, gemaakt uit vierkant stafmateriaal en voorzien van Meccano-type gaten en schroefgaten.

N.B. Als U zelf schroefdraad deels gaat afdraaien, wikkel dan, zegt Dijk, dun mesingfolie om de schroefas op de plek waar die in de klauwplaat wordt beetgepakt.

### Buis over schroefdraad als geleiding

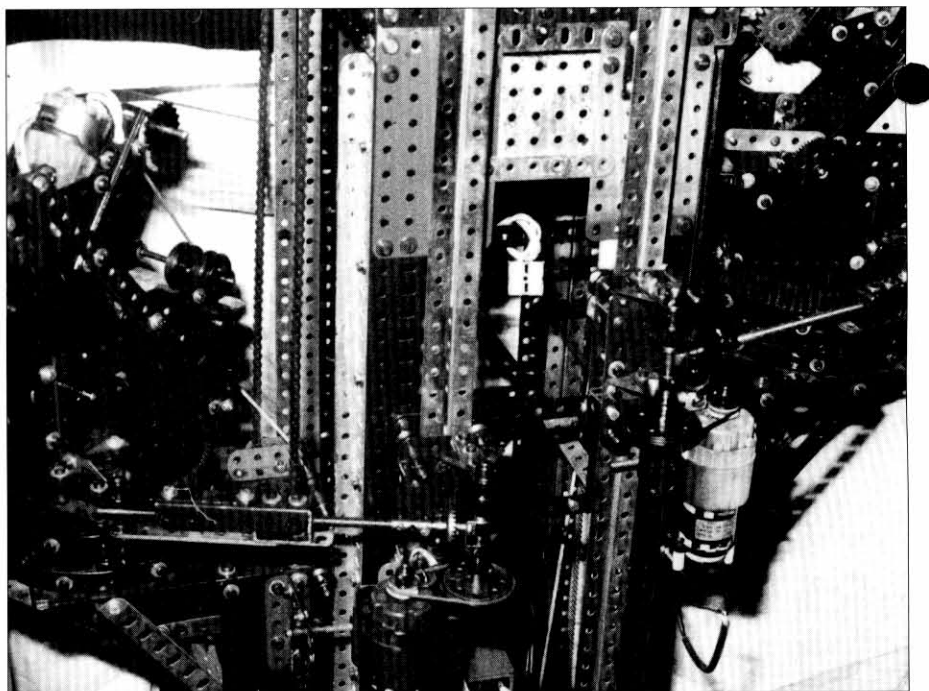
De Dijk-uitvoering simuleert niet echt de hydraulische uitvoering. Het opduwen gaat via een vork aan de moer. Om hydraulische zuigeractie te simuleren kan

een stalen of messing buis met een uitwendige diameter die twee mm groter is dan de schroefdraad gebruikt worden, en laat men de moer deze buis op en neer duwen. Een dergelijke uitvoering staat beschreven in CQ 44 van Juni '99, p.26, met foto op p.27. De uitwendige buisdiameter is hier 10 mm, de schroefdraad is M8. De - afgedraaide - schroefdraad wordt aangedreven door een conisch tandwiel. De buis over de schroefdraad heeft aan de duwkant een korte H-koppeling, te vinden in de MW-onderdelenlijst als no 171 A.

De kop van de H-koppeling heeft een inwendige diameter van ongeveer 10 mm. waar het buisuiteinde met een beetje afdraaien prima in vastgezet kan worden. In de naaf van de koppeling past een standaard Meccano-as. Aan de schroefas-kant levert een speciale kraag de verbinding tussen schroefdraad en buis. Aan het eind van het artikel aan de hand van meesterbouwer Guy Kind, dat een laadschop beschrijft, staat vermeld dat de hydraulische simulatie gebruik maakt van onderdelen van het 'Derek Strickland Large Axie System'.

Recente navraag op \*Spanner\* leert dat Derek Strickland echter niet meer in business lijkt te zijn. Vergelijkbare onderdelen zijn overigens verkrijgbaar bij de hiervoor al genoemde Mike Dennis (*Red*)

(bewerkt door: *Jan Geertsma*)



**Afbeelding 3 (de schouder activator)**

**Goed zichtbaar zijn hier de beide motor aandrijvingen waarmee via M6 spindels de beide schouder van Robinx worden bewogen**

## Uurwerken der Ouden.

Door Bert Loerakker

De Ouden bedienden zich ter afmeting van den tijd allereerst van de toestel, dien men Zandlooper heet. Dit werktuig is zóó algemeen bekend dat ik alle beschrijving daarvan kan achterwege laten. Het bestaat uit twee hunne toppen vereenigde glazen kegels, die met elkander in

gemeenschap staan door eene opening a, door welke het zand uit de bovenste afdeling in de onderste loopt. Is al het zand doorgevoerd, dan keert men eenvoudig het werktuig om, zoodat de bovenafdeling beneden komt en omgekeerd. De beide glaskegels worden alzoo beurtelings gevuld en geleegd in tijdruimten die men voor gelijk hield en die 't ook werkelijk zijn. Men kon zelfs, met behulp van een kleineren zandlooper, die verscheidene malen in elke dezer tijdruimten ledig liep, haren duur in onderdeelen splitsen en het werktuig van eene raadschaal voorzien.

Uit nieuwelings gekomen proeven is gebleken, dat de zandlooper geschikt is om aanwijzingen van vrij groote nauwkeurigheid te geven en dat de wet, volgens welke het zand doorloopt aanmerkelijk verschilt van de wet der doorvloeijing van het water. In het laatste geval

toch hangt de snelheid aan de opening ieder oogenblik af van de hoogte of drukking der vloeistof boven het punt a, en vermindert met die drukking. Bedient men zich daarentegen van zand, zoo schijnt de doorloopende hoeveelheid,

hoedanig ook de drukking moge wezen steeds de zelfde te blijven en bij gevolg, gelijk men in de Wiskunde zegt, evenredig aan den tijd te zijn; zoodat de snelheid van het zand, bij zijnen doorgang enkel van den diameter der korrels afhangt. Ondanks die eigenschap, waarmede de

vers toch verhalen ons, dat Plato in Griekenland de klepsydrē (\*) of waterloopers, wateruurwerken invoerde dat Ctesebius, de zoon van een barbier te Alexandrië 200 jaar vóór Christus, op die uurwerken de door Archimedes uitgedachte tandraden toepaste; dat de klep-

sydrē ten tijde van Cesar in Engeland bestonden; dat men bij den triomfalen intocht van Pompejus onder de uit het Oosten meegebrachte zegeteekenen ook een wateruurwerk zag, hetwelk in eene met paarlen bezette kas was besloten; dat Boëthius in de 5de eeuw twee wateruurwerken maakte voor Gondebald, koning van Bourgondië; dat in de 8ste eeuw een merkwaardig waterhorloge ook door de Chineezers werd vervaardigd; eindelijk, dat de kalif Haroen al-Rasjid in 't begin der 11de eeuw een prachtig wateruurwerk aan Karel den Groote vereerde, enz., enz.

(\*) Van 't Grieksch klépto, ik neem weg, en hy'dor, water

Bron: Sterrenkunde voor den beschaafden stand. Naar het Fransch van Prof. Petit.

Met dank aan Maurits Sijnja

rentenierenden	denominierenden
rentenierende	denominierende
internerende	denominierend
internerend	denomineren
internereren	denominere
interneer	domineren
inertere	domineer
terrein	dominee
rieten	meiden
trein	denim
niet	meid
tin	mei
in	im
I	M
ei	om
eis	moe
reis	moet
stier	tomen
striem	monter
mieters	montere
striemde	monteren
dosimeter	monterend
sodemieter	monterende
sodemietere	monsterende
besodemieter	demonstreren
besodemietere	demonstrerend
besodemieteren	demonstrerende

Bron: Maandblad van de Genootschap Onze Taal april 1999-4[87]

Ouden ook misschien niet bekend waren, maakten zij ongetwijfeld niet veel gebruik van het zand en stelden er weldra 't gebruik van het water voor in de plaats, terwijl zij tevens in den toestel ene gepaste wijziging brachten. De geschiedschrij-

## Dag dag.

Door: Bert Loerakker

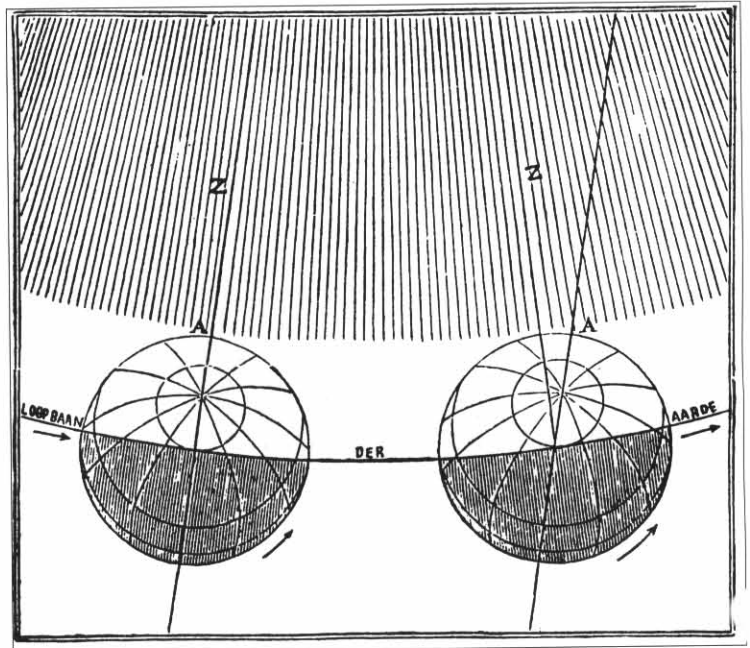
Om te kunnen zien hoe laat het is en hoe de laatste seconde van het jaar 1999 de dag, het jaar, het decennium, de eeuw en zelfs het millennium wegtikt is geen kennis van een uurwerk vereist. Maar om een goedlopend uurwerk te kunnen begrijpen is het wel nodig iets van een dag te weten.

Het woord dag is een homoniem; een woord met méér dan een betekenis. Dag als verkorting van goedendag en dag als de lichte toestand van het door de zon beschenen gedeelte der aarde. In de kosmografie: de tijd die verloopt tussen twee opeenvolgende culminaties (hoogste punten) van de zon dan wel van eenzelfde vaste ster. De tijd tussen twee opeenvolgende culminaties met een ster als referentiepunt (vast punt) bedraagt 86.164 seconden. Nooit één seconde meer of minder. Dat is 23 uur 56 minuten en 4 seconden.

Deze periode is de werkelijke rotatieduur of aswenteling en wordt sterrendag of siderische dag genoemd (sidus = ster). Met de zon als referentiepunt bedraagt de tijd tussen twee opeenvolgende culminaties gemiddeld 3 minuten en 56 seconden langer. Dat vindt z'n oorzaak in de revolutie of baanbeweging van de aarde (zie afbeelding). De sterrentijd beveelt zich dus als vanzelf aan als grondslag voor de tijdrekening en wordt dan ook gebruikt door sterrenkundigen. Echter, ons levensritme wordt bepaald door de afwisseling van licht en donker waardoor de sterrendag ongeschikt is voor burgerlijke tijdrekening. Door een anomalie (verstoring) in de revolutie is het vervaardigen van een uurwerk, dat het gehele jaar in de pas loopt met de zon, een uiterst lastig karwei. Bedoelde anomalie wordt veroorzaakt door het feit dat de 939.929.964 km lange revolutie niet cirkelvormig is maar ellipsvormig, met de zon in één der brandpunten. De excentriciteit van de ellips is 1/60. (De afstand MB:MO = 1:60) 1). Door deze uitmiddelpuntigheid is er jaarlijks sprake van een dichtste nadering (147.096.000 km) en een grootste verwijdering (152.093.000 km). Respectievelijk: het perihelium op 3 januari 1999 en het aphelium op 7 juli 1999. Tijdens de periheliumdoorgang bedraagt de lineaire snelheid 30,3 km/s (109.080 km/u) en bij de apheliumdoorgang 29,3 km/s (105.480 km/u). Maar, er zijn nog meer anomalieën. Zo verandert de revolutie in vele duizenden jaren afwisselend van een bijna-cirkel tot een langgerekte ellips. Verder is er de precessie of tolbeweging met daarin een elliptische retrograde (schijnbaar teruggaande) beweging. Deze beweging wordt

nutatie of schudding genoemd en wordt veroorzaakt door het feit dat de aarde niet bolrond is. De cyclus van de precessie bedraagt 25.770 jaar en die van de nutatie plusminus 18 jaar. Bovendien verplaatst de zon zich onder invloed van de planeten (waaronder de aarde) uit het brandpunt en beïnvloedt

daarmee de revolutie (zie afbeelding). Vooral in conjunctie (samenstand van de planeten) wordt de zon ver uit het brandpunt getrokken. Voordat alle planeten weer dezelfde stand in de zodiak innemen zijn we 25 miljoen jaar verder. De aarde volgt wel, maar ijlt na. Van de talrijke anomalieën zijn er nu negen in kaart gebracht. Alle beïnvloeden zij de zonneculminatie. En hoewel de aarde alle tijd van de wereld heeft, lijkt het vooralsnog hoogst onwaarschijnlijk dat wij ooit in staat zullen zijn ze allemaal te onderscheiden. Pas als alle anomalieën bekend zijn kan gedacht worden aan een anomalistisch uurwerk. Zouden we zolang niet beter kunnen spreken over 'periodieke variaties'? De enige afwijking komt van de mens. Overeenkomstig internationale afspraken laten wij de klok vier dagen in het jaar, op het moment dat de zon in de stad Utrecht - op 52°05' noorderbreedte en 5°08' oosterlengte - het hoogste punt bereikt, geen 12.00 uur aanwijzen maar 12.40 uur. Praktische en economische motieven liggen daaraan ten grondslag: meer profijt trekken van zonlicht en zonnewarmte. Op de overige dagen is het hoogste punt, afhankelijk van de tijd van het jaar, vroeger of later. De vroegste culminatie is om 12.23 uur en de laatste om 12.54 uur. Op 31 december is dat om 12.43 uur. Middernacht is dan niet om 0.00 uur maar om 0.43 uur. Dus als wij elkaar op 1 januari 2000 om 0.00 uur het allerbeste wensen, zijn wij daarmee ruimschoots op tijd. Eén tijdzone naar het westen komen de gelukwensen een uur later. Zo zijn er  $360^{\circ}:15^{\circ} = 24$  tijdzones; aangeduid door letters. De zones zijn globaal gebaseerd op de plaatselijke zonne-



Verskil tussen zonnedag en sterredag

tijd behorend bij de geografische lengte, maar dat is lang niet altijd het geval. Om economische, politieke of om andere redenen wordt daar vaak van afgeweken. Met de plaatsen waar de klok een halfuur of een kwartier verzet is meegerekend, zijn er 33 tijdzones. De zes miljard mensen die elkaar bij het wisselen van de tijdperken het allerbeste wensen, en daarbij dansen en springen van plezier, doen dat dus niet gelijktijdig. Nieuwjaarsdag op verschillende data vergroot de spreiding nog meer, maar dat valt buiten het kader van dit bestek.

Tot slot: het jaar telt plusminus 365 1/4 zonnedag doch de aarde wentelt in één jaar plusminus 366 1/4 keer om zijn as (zie afbeelding). Dat verschil wordt veroorzaakt door het feit dat de aarde wél om de zon draait (zonnedag) maar niet om de sterren (sterrendag). De revolutie 'kost' een dag.

1) B: brandpunt; M: middelpunt; O: omtrek.



## Ede 25 september 1999

(een impressie door: Kees Trommel)

Mooi weer, een 5-man sterke delegatie uit Zwitserland, 2 bezoekers uit Frankrijk en niet te vergeten onze Belgische leden, maakten, samen met de leden die uit noord, zuid oost en west waren afge-reisd, de bijeenkomst in Ede weer tot een aangenaam gebeuren. Er was een goede opkomst en de handel was goed vertegenwoordigd door o.a. Rene Mikkers en Mike Rhoades naast leden die surplus voorraden verkochten en Marc Douma stond er met een stand vol oude en antieke Meccano lekkernijen voor de verzamelaars onder ons.

Daarnaast was er weer een keur aan modellen.

Ik was echter niet in staat om een uitgebreid verslag te maken (op zulke dagen wordt ik door veel leden staande gehouden met vragen en opmerkingen en kom bijna "aan niets toe") vandaar alleen korte aanduidingen en enkele foto's.

Uit Zwitserland waren dit keer te gast *Peter Kessler*, *Hans Rudi Ochsner*, (uit Duitsland) *Günther Kreffer* en *Thomas Keel* uit Zürich die modellen toonde van een Strickmühle of "punnik" machine, (u weet wel dat gedoe van vroeger met zo'n klosje met spijkertjes en restjes wol). In het handbewogen model is het "punnik" apparaatje (een plastic gevalletje dat - naar het schijnt - te koop is in speelgoedwinkels) met rondom de 4 haaknaalden waarmee de eigenlijke vlechtende of, zo u wilt, punnikende beweging wordt gemaakt, ingeklemd in een Meccano frame waarmee de aandrijving via een slinger wordt overgebracht.

Het resultaat daarvan kwam als een lang, gevlochten, koord onder invloed van de zwaartekracht naar buiten zakken. Het geheim van de goede punnikwerking zat hem trouwens in een van te voren goed opgewikkelde bol wol. Daarvoor had deze bouwer een slim apparaatje gemaakt dat de wol op de juiste spanning bracht. Ook toonde hij een klein, maar compleet werkend en middels een slinger aangedreven weefgetouw waardoor de werking heel goed (zo nodig in slow motion) was te volgen. (met originele schietspoel en harnas lussen).

Verder een aantal modellen die muziek voortbrachten door middel van Japanse speeldoosmechaniekjes die via een papierstrook (zelf geponst) werden aangestuurd. Het frame bestond uit een mixture van Meccano, Stokys, Tecc en meer exotica terwijl motortjes, electronica, klankkasten etc. afkomstig waren van vlooiemarkten en andere beurzen waar overvloedige welvaart te koop wordt aangeboden.



Afbeelding 1. De meesturende motorrijder van Piet van Bommel

*Pierre Monsallut* was samen met zijn Meccano genoot *Daniel Petit* uit Frankrijk over gekomen en demonstreerde zijn infra rood bestuurd Citroen "H" type compleet met (super soepel geveerde) aanhanger.

Dit model heeft ook reeds uitgebreid gefigureerd in CQ en is inmiddels is verheven tot modelbouwplan nr 115 in de reeks van MW-Models.

*Dhr. Oosters* toonde een Fowler B6 Showman's engine, compleet met stoom en hijsinrichting zoals die vroeger werden gebruikt voor het opbouwen van kermis-

sen etc. Verder had hij de old/hookham koppeling nagemaakt als gepubliceerd in Meccano Nieuws 17.2

*Thijs Smeets* toonde een leuke display van de bekende Meccano blikjes (met dat knutselende jongetje en die poes in het schijnsel van een open haard) enkele modellen van Cruson (een ter ziele gegaand buisjes constructie systeem), Meccano X en een uit oude Meccano nagemaakt Army model (met houten loop).

"Villa Bijvangst" heette het in blue gold gebouwde model van een Meccano huis.



Afbeelding 2. Thomas Keel met muziek instrumenten en punnikmachientjes



**Afbeelding 3. Dhr. Hermans met zijn fantasie kraan**

De naam is een originele vissersterm en is gekozen omdat de gebruikte blue/gold onderdelen in de afgelopen jaren vergaard zijn uit diverse 2e hands aangekochte Meccano partijen. Dit model was overigens gebouwd door *Iek de Haas* (één van de vrouwelijke modelbouwers in het MGN) alhoewel je tegenwoordig uit een politiek correct oogpunt dit soort onderscheid niet meer schijnt te mogen maken, maar daar heb ik lekker maling aan. *Harry Mariën* uit België toonde een uit-

stalling van de nieuwe Meccano dozen die nu zo langzamerhand ook in de speelgoedwinkels opduiken.

*Piet van Bommel* toonde een prachtig radiografisch bestuurd model van een motorfiets met berijder die heel natuurgetrouw meesturende bewegingen maakte. De motor en berijder zijn heel nauwkeurig en gedetailleerd uitgebeeld, echt een feest voor het oog en het reed probleemloos z'n rondjes door de hal.

*René Muyen* had zijn model van het stoomgemaal de Cruquis meegebracht. Elders in dit blad vindt u een nadere beschrijving van dit model verzorgd door Bert Loerakker.

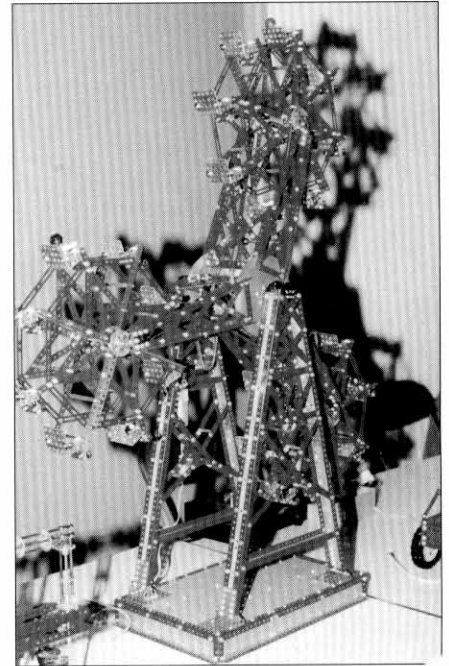
*Dhr. Hermans* uit Kerkrade toonde een model van (wat hij noemt) een fantasie kraan. Dit model is gebaseerd op een zgn. "zelfbouwende kraan" die hij onlangs op zijn werk in bedrijf zag voor het aanbrenge van antennes op hoge daken. Kranen van dit formaat worden veelal opgebouwd met een hulpkraan en minstens 5 man personeel.

Deze kraan werd echter bediend door één man en bouwde zichzelf als het ware op tot de vereiste lengte.

*Freak Dijk* toonde enkele modellen van zijn loopmachines.

*Frans van Boxel* toonde één van zijn fraaie kermismodellen.

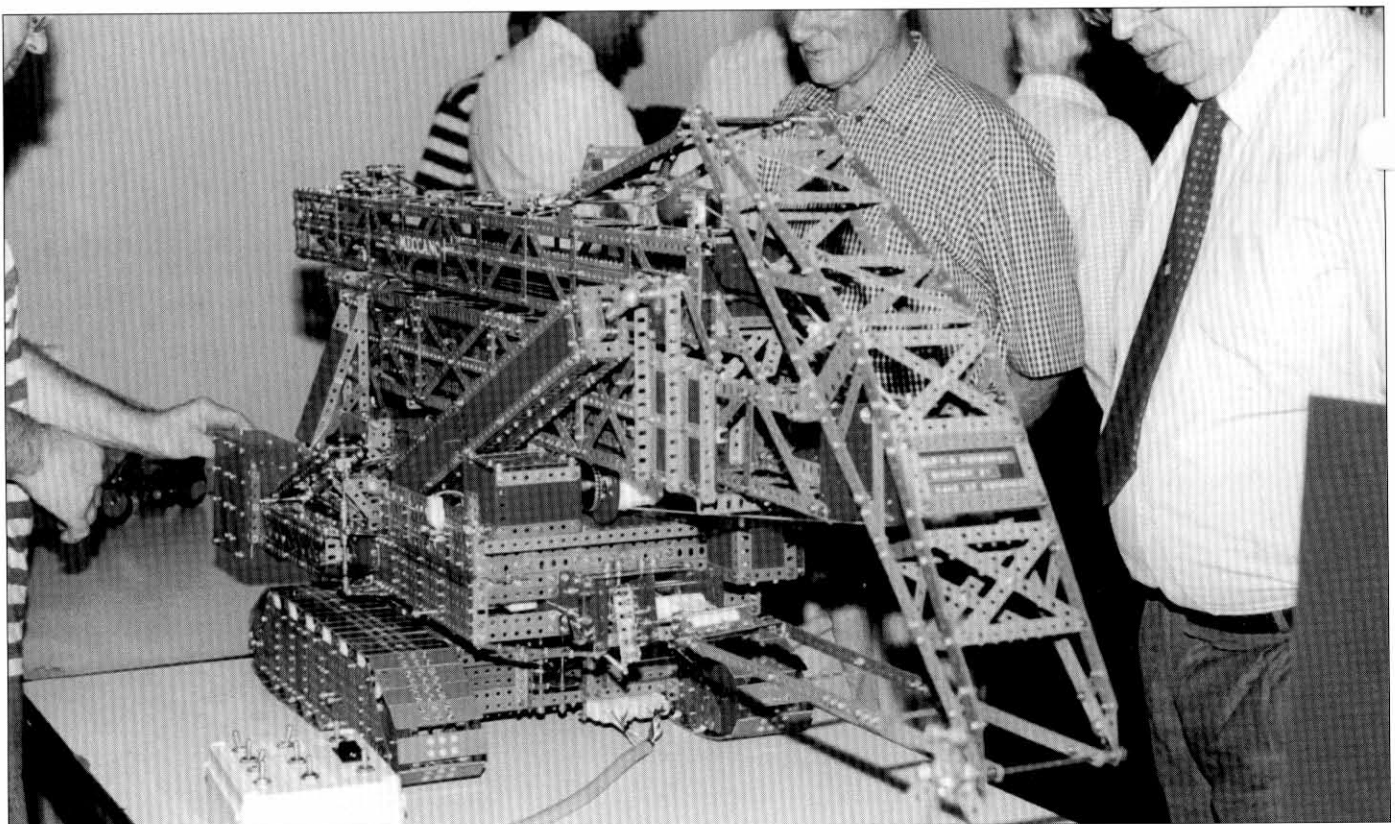
*Sjaak v.d. Ruit* een radiografisch bestuurd havenkraan (met grijper) in blauw en geel *Dhr. Jongste* een model van een mobiele kraan met uitschuifbare en "zelfrijzende" stampels.



**Afbeelding 5. Kermismodel van Lennaert**

*Jan Geertsma* en *Frans Dullemeijer* hadden hun pc's meegezeuld en toonden aan belangstellenden de mogelijkheden van CorelDraw in combinatie met de Isomec tekeningen van alle Meccano onderdelen. (Mannen bedankt voor de moeite. Red.)

En verder iedereen die de moeite had genomen om met een model of anderszins te komen maar hier niet vermeld, bedankt voor jullie komst, volgende keer beter zullen we maar zeggen



**Afbeelding 4. De kraan van Hermans in 'opgevouwen' toestand**



# Mechelen (België) 11 september 1999

door Kees Trommel

Ik heb de indruk dat de meeste Meccano mensen ook wel "iets met speelgoed" hebben. Dit geconstateerd hebbende kan ik alleen maar zeggen dat je dan toch eens een keertje naar de door Harry Mariën jaarlijks georganiseerde bijeenkomst in het Speelgoed Museum in Mechelen zou moet komen. Naast de Meccano is daar ook te genieten van oud en nieuw speelgoed dat daar staat opgesteld.

Een impressie nu van de bijeenkomst.

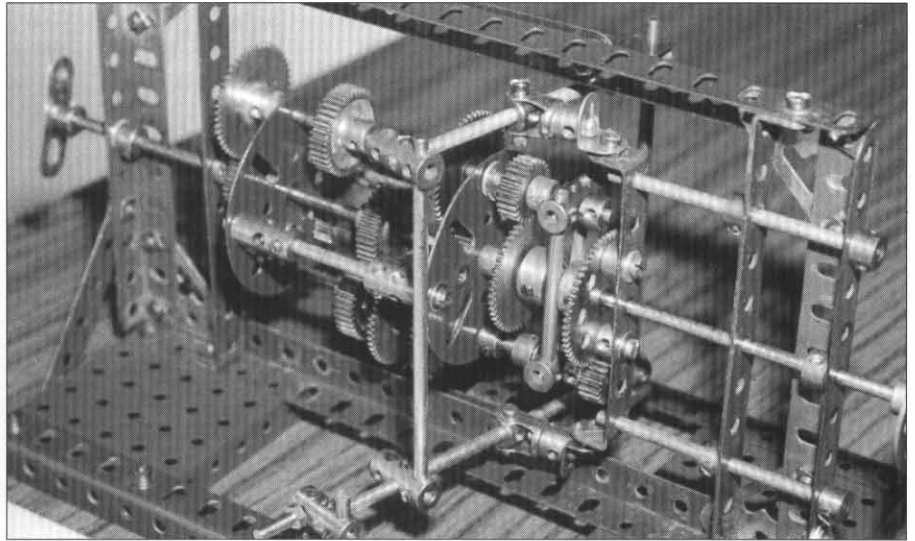


Foto 1. Planetaire versnellingsbak (4 vooruit en 1 achteruit) naar een model uit 1935 door J. Bressinck

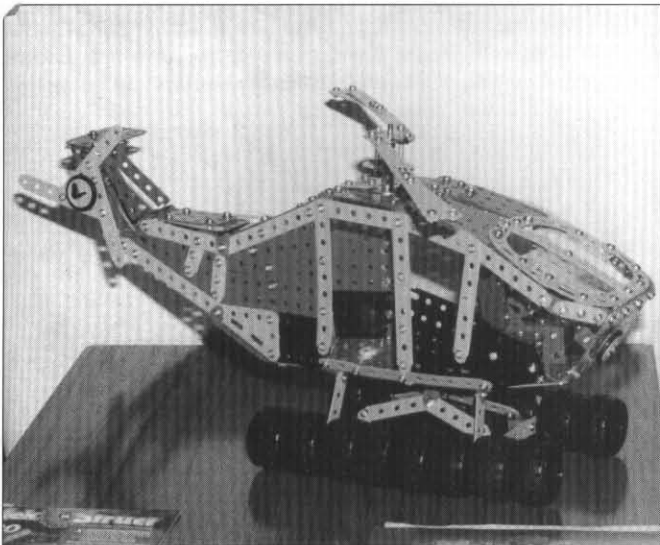


Foto 2. Lichte zeereddings heli-copter van Geert van Hove, gebouwd in Mec-O-Struct

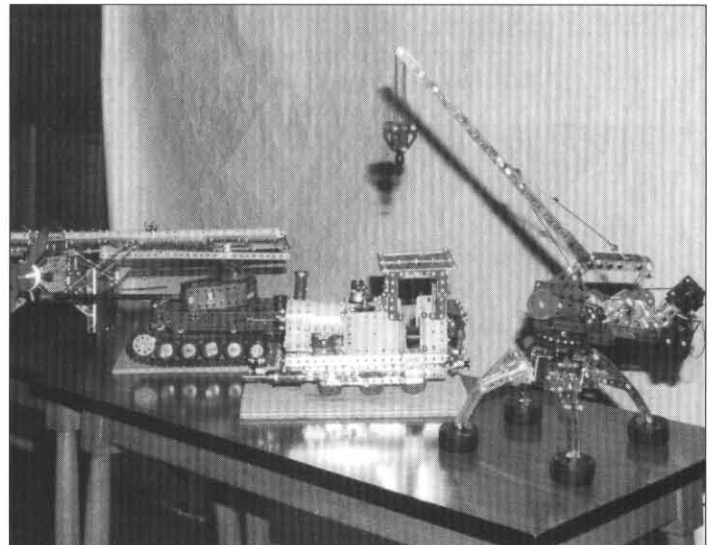


Foto 3. Havenkraan, fabriekslocomotief, pantserwagen en de Spirit of St. Louis door Jean Hankenne

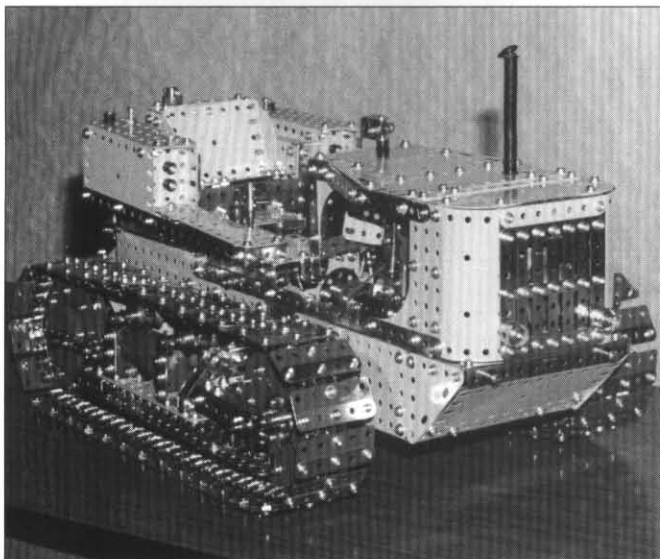


Foto 4. Volledig operationele tractor naar het model van E. Taylor gebouwd door E. Beek



Foto 5. En natuurlijk de traditionele groepsfoto van de (meeste) deelnemers



# O P R O E P

Het bestuur van het MGN zoekt kandidaten voor de volgende functies binnen de redactie van ons Meccano Nieuws, die vacant zijn geworden door verhuizing van Nel en Bert Loerakker naar Limburg.

## 1. Hoofdredacteur

### Hoofdtaken zijn:

leiding geven aan het redactieteam, -  
het actief verzamelen en zonodig bewerken van kopij.  
Bezit van een PC en basiskennis van tekstverwerking zijn gewenst.

## 2. Eindredacteur

Deze verzorgt in hoofdzaak de opmaak van het blad en de eindcorrecties en de contacten met de drukker (nu te Haarlem).

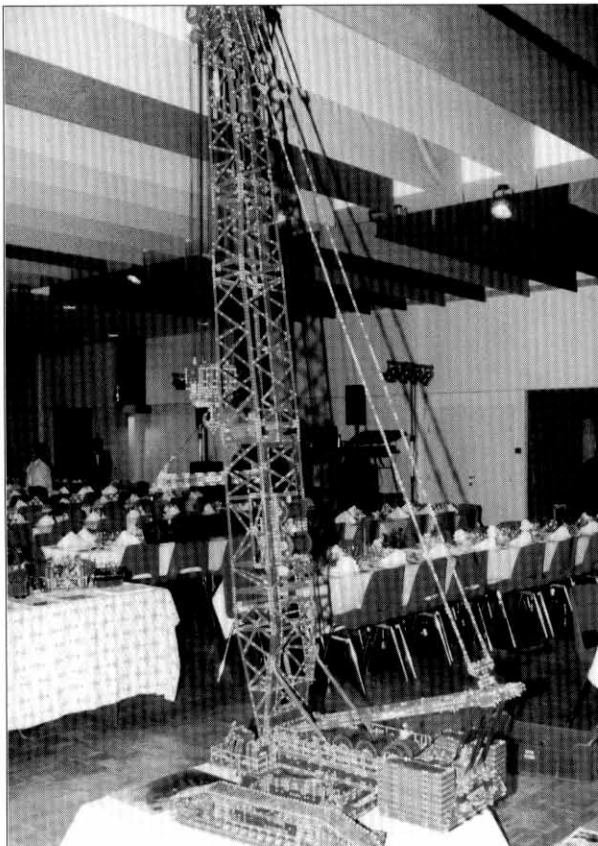
Ook in deze functie is enige vaardigheid in tekstverwerking gewenst.

Omdat voor deze positie geen grondige bekendheid met Meccano is vereist, is dit een functie die ook door de echtgenote of partner van een van onze leden zou kunnen worden vervuld.

Voor beide functies is het prettig als kandidaten in de randstad woonachtig zijn.

**Inlichtingen: Gerard Anink**

Vinden jullie dit ook zo'n leuke advertentie? Ik wel hoor. En zonde van de ruimte ook. Maaaaaar hij blijft er net zo lang in staan tot een opvolger is gevonden die mijn **TIJDELIJKE REDACTEURSCHAP** wil overnemen. Echt waar.



Genk 1. De kraan van Peter Jonges



Genk 2. De kraan van Sjaak v.d. Ruit

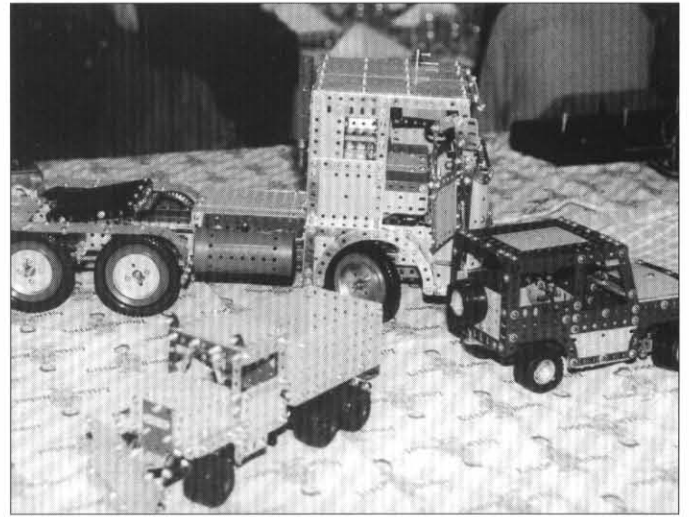
## Genk 1999

In Oktober hield de Goeseltse Treinenclub weer haar tweejaarlijks Eurohobbyshow. Sinds een aantal jaren geeft het Meccano Gilde acte de presence en hierna een fotoreportage van deze altijd prettige show.

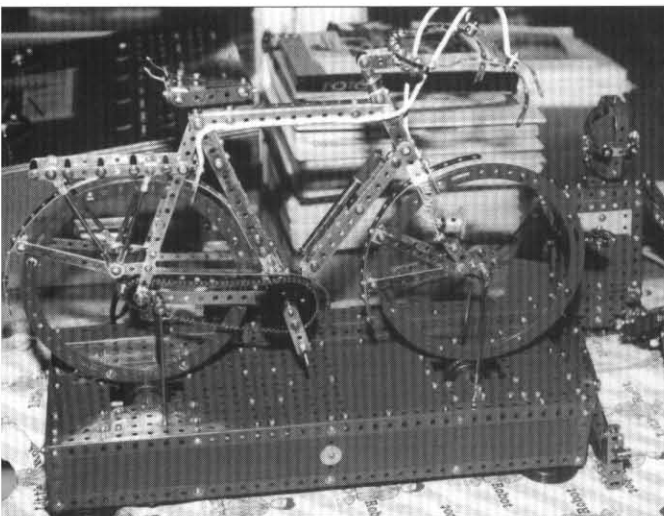
MGN deelnemers waren: Huub Kitzen, *Hans v.d. Berg*, *Sjaak v.d. Ruit*, *Co Stevens*, *Peter Jonges*, *Jaap Bruinsma*, *Hans Klarenbeek* en *Gerard Anink*



Genk 3. Een overzicht van de hal met modellen, links vooraan de locomotief van Gerard Anink



Genk 4. Drie modellen van Hans Klarenbeek



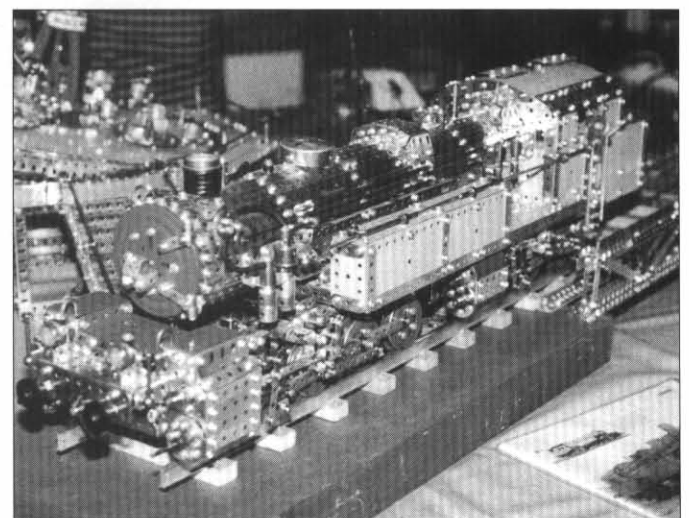
Genk 5. De rustende coureur naast fiets van Huub Kitzen



Genk 6. Een reuzenrad van Jaap Bruinsma



Genk 7. Het reuze gezellige diner voor alle exposanten op zaterdagavond vond plaats naast de Meccano modellen



Genk 8. Locomotief van Hans v.d. Berg

## Buitenlandse bladen

*Door: Frits Willems*

### Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 67 (1999-III).**

Deze aflevering is geheel gewijd aan de tentoonstelling te Rueil-Malmaison, die zeer geslaagd was (eigen observatie). Veel foto's en een uitvoerige beschrijving, die een goede indruk geven van het doorgaans hoge Meccano-niveau van onze Franse collega's.

### The International Meccanoman

**Nummer 27 (mei 1999).**

Helaas kon redacteur Roger Hill zijn eigen zaken niet langer combineren met zijn werk voor het blad en moest zich na twee jaar terugtrekken. Na lang zoeken heeft men nu een opvolger, Paul Joachim, die al op SkegEx'99 druk in de weer was met zijn camera. Philip Webb's rubriek 'Modelbuilding Technology' is samengesteld uit tien tips, sommige zeer uitvoerig. Verder veel informatie van - en over - Meccano clubs uit alle windstreken.

### The International Meccanoman

**Nummer 28 (september 1999).**

Dr. Michael Adler ontwierp een zelfrichende tandstangaandrijving (rack-and-pinion mechanism). Een platenwals wordt beschreven door John Ince uit Nieuw-Zeeland. De rubriek 'Modelbuilding Technology' van Philip Webb telt zeven tips. Van de Zwitser Prof. Georges Spinnler is er een opstel over de ontwikkelingen binnen Meccano gedurende de laatste tien jaar. Als nuttige aanvulling op dit artikel schrijft Dave Heathcote van de Johannesburg Meccano Hobbyists over nieuwe ontwikkelingen gedurende 1999. 'De Wereld van Meccano' geeft weer een interessant overzicht van wat er gaande is binnen de talloze Meccano clubs wereldwijd. En ten slotte zijn er uitvoerige verslagen van SkegEx'99 en de tentoonstelling van de Franse CAM in mei dit jaar te Rueil-Malmaison. Als de nieuwe redacteur Paul Joachim er in slaagt niveau en uitvoering van dit blad vol te houden, hebben we er een technisch volwaardig en zeer informatief Meccano blad bij!

### NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

**Vol. 23 nummer 2 (april 1999).**

De redactie verontschuldigt zich ervoor dat dit nummer van het tweemaandelijks tijdschrift 'slechts' zestien pagina's telt! Bruce Neilson beschrijft zijn ervaringen met het ontroesten en opnieuw verven van zijn Meccano onderdelen. Er is een

duidelijke tekening van het uit kleine onderdelen samengestelde bekende Meccano-mannetje: kragen, koppelingen, onderleggingen, vorkkoppelingen, het tandwiel nr. 31 als hoofd, enz.

### NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

**Vol. 23 nummer 3 (juni 1999).**

De eerste en de laatste pagina staan vol met kleurenfoto's van de jaarlijkse landelijke bijeenkomst die deze keer in Auckland werd gehouden. Er waren 36 deelnemers met een totaal van 140 modellen.

### NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

**Vol. 23 nummer 4 (augustus 1999).**

Van Douglas Muff stond in nr.6 van vorig jaar (MN 17.2) een beschrijving van een bindmachine voor graanschoven. Nu heeft hij ook de tekeningen voor dit model gereed. Bruce Geange ontwierp een kleine rupstrekker; de beschrijving bestaat uit zes duidelijke tekeningen, elk voorzien van een onderdelenlijst alsmede vier foto's, een leuk model dunkt me.

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 13 (maart 1999).**

Van Dr. Keith Cameron is er diens laatste bijdrage: een herzien stel aanwijzingen voor het vervaardigen van een stroomvoorziening waarmee hij al vele jaren goede ervaringen heeft. Deze is uitstekend afstelbaar en regelbaar, en is ook nog bestand tegen kortsluiting. De kosten zijn slechts een fractie van de in de handel verkrijgbare apparatuur. Het artikel is ruim voorzien van tekeningen.

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 14 (juni 1999).**

Na het overlijden van Norm LaCroix op 30 juli, diep betreurd door de Canadese Meccano gemeenschap, heeft David Williams de redactie overgenomen; daarom is dit nummer pas in september verschenen. Dennis Casswell vergelijkt de nieuwe E15R motor, die door Norm LaCroix was ontworpen en in een set was uitgebracht (MN 17.2) met de oorspronkelijke, en deelt mee dat nu Norm LaCroix is overleden, hij bezig is te proberen de sets weer beschikbaar te maken. Voorts rijk geïllustreerde verslagen van de shows te Kingston en Stayner die een goede indruk geven van de dikwijls zeer knappe modellen die door onze Canadese collega's worden gebouwd.

### Runnymede Meccano Guild Newsletter

**Nummer 40 (juni 1999).**

Van Andreas Konkoly een bouwbeschrijving van diens Supermodel nr. 57 voor

doos 10 plus uurwerkmotor nr. 1: het model heet 'De Zoon' van de 'Familie Lopende Robot'. Op veler verzoek maakten Bill Irwin en Bruce Neilson een overzicht van alle modellen die Andreas Konkoly tot dusverre heeft gebouwd en beschreven, inclusief publicatiegegevens. De lijst bestaat uit drie delen: Supermodels voor doos 10 (210 titels !!), Middelgrote Modellen (20 titels) en Overige Modellen (13 titels); bovendien een opgave van artikelen geschreven door - of over - de heer Konkoly. Het is ongelukkig wat hij tot nog toe heeft gepresteerd! Mike Dennis, de fabrikant van Mecarep onderdelen (zie MN 15.4), beschrijft zijn model van een balansstoommachine dat hij 'Hereticus' (ketter) heeft genoemd, waarschijnlijk wegens de royale hoeveelheid alternatieve onderdelen die hij heeft gebruikt. Helaas zijn de foto's erg donker afgedrukt. Dat is gelukkig heel wat beter bij het uitvoerige verslag van Runnymede's 41ste bijeenkomst te Ottershaw op 5 juni dit jaar.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

**Nummer 43 (maart 1999).**

In de rubriek 'Tech Stuff!' een technische tip. In de rubriek voor jongeren en beginners een verhandeling over aandrijvingen met riemschijven.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

**Nummer 44 (mei 1999).**

De rubriek 'Tech Stuff!' toont een versnellingsbak (vier vooruit, een achteruit), ontworpen door Philip Webb (West London Meccano Society) aan de hand van zeer superieure tekeningen. De beginnersrubriek behandelt krukassen, excentriek en nokken.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

**Nummer 45 (juli 1999).**

De rubriek 'Tech Stuff!' bevat tips over riemschijven van zeer klein formaat en over grote met diepe groef; voorts over het juiste gebruik van de universeelkoppeling nr. 140.

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

**Nummer 42/99.**

Louis Fleck beschrijft een intermitterende overbrenging. Een reguleur voor elektromotoren wordt behandeld door Peter Hartmann. Bruno Mühlethaler heeft de Duizendpoot van A. Konkoly nagebouwd, zowel in Meccano als in Märklin-Metall; een beschrijving van zijn ervaringen, verlichtigd met 17 kleurenfoto's. De befaamde bouwer van havenkranen, Willy



Dewulf, beschrijft het principe van een scheepskraan volgens het systeem 'Velle', en in een tweede bijdrage het vieren en neerleggen van de mast van de grote drijvende kraan Protis in de haven van Marseille. Ook Andreas Abel die kennelijk een toegewijd Märklinbouwer is, schreef twee artikelen: het eerste is een kritische beschouwing over de grote uitrusting 'Weense Reuzenrad' (nr.10821); het tweede gaat over de Torenkraan uit de handleiding nr. 71, waarvan een kopie aan het artikel is toegevoegd. Ten slotte vermeld ik hier een nogal geleerd artikel van Prof. Georges Spinnler uit de serie 'Toepassingen van de theorie van motoren in de metaalbouwdozen'. Het onderwerp is deze keer 'Motoren en Overbrengingen'; er is een interessante tabel met de voornaamste karakteristieken van elektrische motoren die men in Meccano- en Märklinmodellen tegenkomt.

### Constructor Quarterly Nummer 45 (september 1999).

Een blokzetkraan in nikkel volgens Supermodel nr.4 met een aantal verbeteringen, beschreven door John Fuller. Guy Kind bouwde een werkelijk héél klein model van een laadmachine, weer eens wat anders dan zijn supergrote Caterpillars. Deel 2 van de serie over kranen van Bernard Périer - het eerste deel verscheen in CQ nr. 44 - gaat over een klein model van de fameuze spoorwongevallenkraan, SML nr. 30, met prachtige kleurenfoto's. Robert Crawford slaagde er in om met doos Evolution 6 een vereenvoudigd doch erg aantrekkelijk model te bouwen van de befaamde Scammel 100-tons trekkers met oplegger, die in 1929 en in 1931 werden gebouwd en in mei 1932 werden beschreven in het Meccano Magazine. 'Model van een Australische kermisattractie' heet het artikel van Joseph Attard uit Malta. Het betreft een soort baggermolen waarbij de ketting met emmers (= kooien) om een lange arm beweegt, die zelf om een as draait: een reuzenrad, waarbij het rad is vervangen door de genoemde arm. Het ziet er prachtig uit maar ook gegarandeerd ziekmakend. Attard kwam dit gedrocht tegen op een kermis in Australië. George Ovenden verbeterde het model van een HD trekker uit de handleiding van een doos 6 uit 1990. Roger Marriott publiceert het tweede en laatste deel van zijn opstel over de Meccano Elektron dozen: het eerste deel staat in CQ 43. Van Michael Denny, sterreporter voor CQ, is er weer een bondig doch feitelijk en literair zeer verantwoord verslag van SkegEx'99. Prachtige foto's tonen ons de gecompliceerde mechanismen die Marc Hageman onderbracht in zijn model van een vrachtwagen op rups-

banden. Dave Taylor bouwde een klein model van een blokzetter. het bijzondere eraan is dat het met de hand bediend wordt en zoveel mogelijk bestand is tegen vernielzuchtige, maar natuurlijk erg nieuwsgierige kindertjes. Een tweede artikel van Bernard Périer beschrijft zijn Jeep met aanhangwagentje compleet met Meccano chauffeur (GI Joe): een prachtig, geheel verzinkt model. De intermitterende overbrenging ontworpen door Louis Fleck en gepubliceerd in AMS Bulletin 42/99 werd beschreven door Alan Partridge. Dave Bradley bouwde een model van de vertederende Isetta 300, met deur aan de voorkant. Het was alweer een geweldig CQ nummer.

#### Voorts ontvangen:

Meccano & Erector Club Newsletter (S.Cal.) nrs. XXIII-2 en -3 (2e en 3e kwartaal 1999).

Frits Willems

## Wie "zitten er op internet"?

Het aantal leden met internet neemt langzaam maar zeker toe. Hierna een lijstje (in volgorde van achternaam) dat ik in overleg met de vermelde leden heb samengesteld. Toegegeven op een bestand van >600 leden zijn deze 15 leden (nog) niet veel maar de ontwikkeling is "viagratief" en ik ken ondertussen méér leden met een e-mail adres maar die heb ik nog niet benaderd om hun toestemming. Mijn bedoeling is dan ook om dit lijstje zo af en toe te publiceren als er weer nieuwe namen bij zijn gekomen.

**Rob Beijersbergen,**  
rbeyersb@casema.net

**Freek Dicke**  
freekdi@gironet.nl

**Freerk Dijk**  
f.dijk@med.rug.nl

**Frans Dullemeijer**  
dullemeijer@cid.fgg.eur.nl

**Han de Haas**  
dehaas@nrg-nl.co

**Leen van Ipenburg**  
liep@casema.net

**Alex de Jong**  
alexdejong\_@hotmail.com

**Rob Klugkist**  
klugkist@cstdmarkt.nl

**Harry Marien**  
marien-harry@mail.meccano.org

**Piet Ploegmakers**  
P.Ploegmakers@introweb.nl

**Kars Quast**  
K.Quast@wxs.nl

**Jan Schurink**  
schurink.jh@wxs.nl

**Ralph Schurink**

Ralph1@xs4all.nl

**Roelf Valkema**

valkema@talkline.nl

**Adrie Wind**

A.Wind@net.HCC.nl

Inmiddels ook e-mail en brandend van verlangen om ook op dit lijstje vermeld te worden? Stuur even een mailtje naar mij waarin u nadrukkelijk aangeeft op deze lijst vermeld te willen worden (i.v.m. privacy regels)

Kees Trommel (cjt@kabelfoon.nl)

### TE KOOP

Partij gebruikte Meccano, Nieuwwaarde f 18.000,- tegen een redelijk bod. Specificatie op verzoek. Tel. 015-2123170 tst. 5 of mail: prins@casema.net

### GEVRAAGD:

Meccano onderdelen en dozen uit 1958-1964 (lichtgroen, rood en blauw). Tevens onderdelen die opgeknapt moeten worden. Graag contact opnemen met: Willem Blauw, tel: 076-5652522

### GEVRAAGD:

op zoek naar speelgoed catalogus jaren 60-70: Triang catalogus waarin achterin alle vestigingen van Triang Lies Brothers over de hele wereld vermeld stonden. Gerard Anink

Er blijft vraag naar Exacto-onderdelen. Standaard en niet standaard onderdelen. De enige die in rood en groen levert. Prijzlijst 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 onder gelijken wilt onderscheiden!

### AANGEBODEN:

Een Märklin Robot bouwdoos 1007 Gebruikt, doch geheel compleet. Prijs f 350,-

Een Meccano doos 9 van 1938. Doos beschadigd. Inhoud goud/blauwe onderdelen, destijds in Engeland verkocht. Sommige manco's, sommige overcompleet, meeste nog aanwezig. Paar replica's ter aanvulling. Drie voorbeeldboeken. Prijs f 950,- D.B. Bus, tel. 0297-561135, Uithoorn

## Agenda 2000

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met: 023-5841717 (voorzitter)

### Benthuizen,

8 januari & 27 mei & 7 oktober 2000  
Dorpshuis "De Tas" aan De Dam 3  
2731 CE Benthuizen (tel. 079-3313625)  
Aanvang 10:00 uur  
Bus 165 richting Alphen a/d Rijn vertrekt rond het hele uur uit Zoetermeer, station Centrum-West.

### Leek,

26 februari 2000  
Hotel Leek, Euroweg 1, 9351 EM Leek  
(0594-517455 / 518800)  
Zaal open vanaf 11:30 uur

### Ede,

25 maart & 23 september 2000  
Voorjaarsbijeenkomst + Alg. jaarverg. & Najaarsbijeenkomst.  
NIMAC Galvanistraat 13, 6716 AE Ede  
(0318-633876) zaal open: 09:30 uur

### Vogelzang,

8 april 2000  
Het Dorpshuis, Henk Lensenlaan 2A,  
2114 ER Vogelzang (023-5841717)

### Kerk-Avezaath,

\*\*) ZATERDAG 13 mei 2000  
\*\*) ZONDAG 19 november 2000  
Dorpshuis "De Avezaath"  
Daver 46, 4012 BC Kerk-Avezaath,  
(0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren (bij McDonnalds) richting Buren en na ca. 300 m (bij rotonde) rechtsaf en na ca 25 m meteen linksaf het parkeer terrein op.

### Maastricht,

24 juni 2000  
in het gebouw City Centrum,  
Capucijnenstraat 43, (door de poort),  
6211 RP Maastricht (043-3219073)  
zaal open 11:00

### Mechelen, België,

9 september 2000  
Museum voor Speelgoed en Folklore  
Nekkerspoelstraat 21 B-2800 Mechelen  
Tel. Museum: 0032-15557075  
open: 10:00 - 16:30 uur

### Hengelo,

\*\*) 4 november 2000  
"Wandelhuis" Tweekelerweg 249  
7553 LX Hengelo (O) (074-2435835 )  
open: 10:00 - 16:00 organisator:  
R. Mikkers 074-2774327

\*\*) data nog onder voorbehoud

## Gebeurtenissen

### Almere Stoomfestival

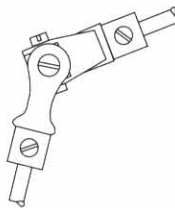
1 tot en met 4 juni 2000  
Info: Han Schouwenaar (036-5315849)

### Raalte

24 april 2000  
Info: René Mikkers (074-2774327)  
(nadere info volgt z.sp.m.)

### Soesterberg

oktober 2000 (nadere info volgt z.sp.m.)  
Info: Ab Ritsema (035-6211965)



## Internationaal:

NMMG Oxton:  
15-01 & 13-05 & 16-09 2000

ISM: Magic of Meccano Show, Kew  
Bridge, London 8 en 9 april 2000

Skegness 6 tot 9 juli 2000

Henley: 2 september 2000

# A.J. PRINS

Choorstraat 4

Delft 2601CV

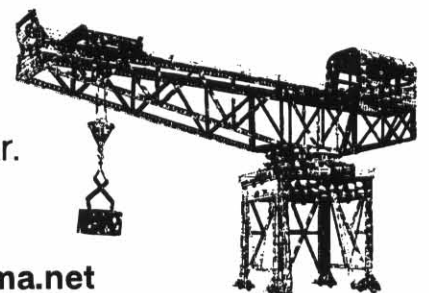
In het beroemde oude centrum 500 mtr van station 100 mtr van tram

Treinenshop  
alle dozen  
alle onderdelen  
postorder

In houten kist

Block setting crane

Uit voorraad leverbaar.



tel 015 2.123.123 fax.015 2.125.937 e-mail: Prins @ casema.net