

# meccano

# nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

*vereniging voor metaalconstructie modelbouw*



*Photograph Ray Armstrong*

Marketing en Meccano? (zie pag. 12 t/m 16)

6 Het begin

8 Heemskerk 2007

10 Kabelbaan

20 Kraan met 2 grijpers

13 Herinneringen

15 Sneek 2007

**meccano nieuws**

is het orgaan van het **Meccano Gilde Nederland**. Dit blad verschijnt viermaal per jaar. Losse nummers zijn voor €3,00 exclusief verzendkosten, verkrijgbaar bij het documentatie centrum.

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

**Voorzitter:** G.B.M.M. Anink  
Vogelenzangseweg 352  
2114 CK Vogelenzang  
tel.: 023-5841717

E-mail: voorzitter@meccanogilde.nl

**Penningmeester:** J.H. Schurink  
Burg. A. Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570-542815  
Fax: 084-7471955  
Giro MGN: 5484519

Internationale betalingen via IBAN:  
NL37PSTB0005484519 BIC: PSTBNL21  
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

**Secretaris:** M. Somers  
Fazantenkamp 325  
3607 CR Maarssen  
Tel.: 0346-553122

E-mail: secretaris@meccanogilde.nl

**Aanmelden/afmelden bij  
ledensecretaris**

J.G. Kuijl  
Mozartlaan 18  
3603 BH Maarssen  
Tel.: 0346-564405

E-mail: ledensecretaris@meccanogilde.nl

**Redacteuren**

C.L. Spierdijk (hoofredactie)  
Kalorama 91  
2132 RC Hoofddorp  
Tel.: 023-5614832

E-mail: redacteur@meccanogilde.nl  
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

**Artikelen en advertenties**  
sturen naar: hoofredactie

**Contributie € 32,00 per jaar**  
(voor jeugdleden is dat € 14,00)  
Het verenigingsjaar loopt van  
1 januari t/m 31 december.  
Bij aanmelding is een entreegeld  
van € 3,00 verschuldigd.

**Meccano Nieuws**

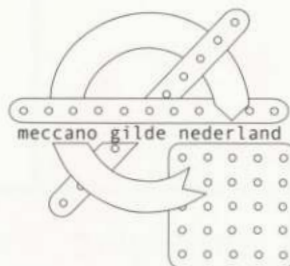
wordt gedrukt bij Drukkerij Salsedo  
Breda en gedistribueerd door:  
A. Anink te Vogelenzang

**Documentatie Centrum**

J. Ringnald  
Fornheselaan 98  
3734 GE Den Dolder  
Tel.: 030-2291942

E-mail:  
documentatiecentrum@meccanogilde.nl

**Website:**  
**www.meccanogilde.nl**



van de

redactie.....

Deze editie van Meccano Nieuws is dikker dan gebruikelijk. Maar ja, daar is het dan een Jubileumnummer voor nietwaar? Daar komt nog bij dat we 10 pagina's kleur hebben i.p.v. 2 pagina's. Al met al een heel gepuzzel om tot een aanvaardbare verdeling te

komen. Pagina 8 en pagina 22 vormen samen een blad van A3 formaat. Daar wordt dan een plaat van gemaakt en dat is een kleurenplaat of een plaat met grijstinten. Het blad zou er heel wat kleuriger uitzien als die kleurenplaten niet zo kostbaar waren.

Een ander punt van aandacht bij het inrichten van het blad was, welk artikel plaatsen we op de bladen met kleur en welke op de bladen met grijstinten. Het motief voor de keuze heeft dan ook alles te maken met de eerder genoemde problematiek. Achteraf denk ik dat het geheel weer redelijk geslaagd is. Een prettige bijkomstigheid was dat er voldoende kopij voorhanden was. Omdat er nog materiaal lag van bijeenkomsten, die inmiddels al enige tijd tot het verleden behoren, zijn ze in deze editie opgenomen. Dat geldt natuurlijk ook voor de rubriek "buitenlandse bladen" en informatieve mededelingen zoals bijvoorbeeld de agenda e.d. Uiteraard is de jeugdhoeck ook weer gevuld met een paar tekeningen van een mirco model, incl. uitleg.

In deze editie treft u verder een aantal besprekingen van gebouwde modellen aan. Een tweetal artikelen die een verwantschap hebben met het 25 jarig jubileum zijn eveneens opgenomen. De één heeft met de oprichting van het Gilde te maken en de ander bestaat uit herinneringen van een gildelid.

Ook starten we in deze aflevering van Meccano Nieuws een artikel over het beroemde Supermodel van Meccano, de Blocksetter. In de komende twee edities van Meccano Nieuws worden de resterende delen geplaatst. De lijst met afkortingen en de lijst met geraadpleegde literatuur zijn als losse bijlage met deze editie van Meccano Nieuws meegezonden. De reden hiervoor is dat het anders te veel ruimte zou innemen. Een voordeel is tevens dat de bijlage gemakkelijk geraadpleegd kan worden bij de vervolgartikelen.

Ook wil ik u wijzen op de mededeling over een éénmalig aanbod van NIKKO aan alle leden van het Gilde. Daarvoor is een bestelformulier bijgesloten. Het is aan u of u er gebruik van wil maken.

Over de jubileumbijeenkomst in het Spoorwegmuseum op 29 september is uiteraard ook wat te melden.

Op die dag hoop ik natuurlijk u allen te treffen om er gezamenlijk een mooie dag van te maken. Dan rest mij nu nog u veel plezier te wensen met het doorlezen van dit extra dikke Meccano Nieuws en kan ik weer even achteruit gaan zitten na deze laatste woorden voor deze editie van Meccano Nieuws.

Charles L. Spierdijk

**Attention please!**

*A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 25.2 together with this edition of MN 25.3 and is also published on the website of the MGN*

[<www.meccanogilde.nl>](http://www.meccanogilde.nl)

**Meccano Nieuws  
25.4**

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio december 2007 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 november 2007.

## van de voorzitter

**25 jaar Meccano Gilde Nederland.** We kijken terug op 25 jaar van een bloeiende vereniging met veel enthousiaste leden. De vele bijeenkomsten die wij hebben zijn vaak van herkenning. Veel leden nemen de moeite om modellen mee te nemen van zeer uiteenlopende soort. Vooral de kleinere modellen worden meer populair. We leren veel van elkaar tijdens de Meccanodagen. Schijnbaar onoplosbare technische problemen worden onderling besproken en vaak opgelost.

De leeshoek is een zeer druk bezochte afdeling. Bij deze leeshoek is veel Meccano literatuur beschikbaar van nu en terug naar de beginjaren van de hobby. Bij de leeshoek is een praathoeft ontstaan waar we weer helemaal op de hoogte worden gebracht van andere dan meccanoperikelen. Freak Dijk zei lang geleden eens "Meccano is more"....!

Als vereniging ben je natuurlijk afhankelijk van het enthousiasme van organiserende leden. In de loop van 25 jaar zij dat vele leden geweest. Vele hiervan zijn in het verleden voor het voetlicht geweest. Tot deze activiteiten behoren onder andere, het organiseren van regionale bijeenkomsten in Nederland en België. Tentoonstellingen en beurzen van Groningen Friesland tot Zeeland en België. Er zijn vele organisatoren geweest waarvan enkelen al weer geruime tijd overleden zijn.

De redactie van het blad is een verhaal apart. Zo begon Henk Ellema als eerste redacteur. Hij werd opgevolgd door Peter Duyff, daarna Frits Willems samen met Bert van Galen, Bert Loerakker en Nel, Willem Blauw die het computergebruik bij de drukkerij verbeterde. Nu Charles Spierdijk en de vele ondersteunende diensten zoals de computertekengroep met Co Stevens en zijn collega's.

We hebben ons ingespannen om zaterdag 29 september een feestelijke bijeenkomst te organiseren in het Spoorwegmuseum in Utrecht. Het draaiboek voor deze dag is in uitmuntende han-

den bij Charles Spierdijk. We willen graag u allen ontmoeten in Utrecht.

Gerard Anink

## van de penningmeester

De ledensecretaris heeft u in dit nummer laten weten, dat u een nieuw lidmaatschapsnummer hebt gekregen. Het oude en het nieuwe lidmaatschapsnummer vindt u deze keer -dus éénmalig- op het verzendetiket en op de brief die is bijgevoegd over de lustrumviering. Bij dit nummer van Meccano Nieuws is ingesloten een 'Transformatietabel ledennummers' voor uw gemak.

Op eerdere momenten in 2006 en in maart 2007 heb ik u gevraagd bij de contributiebetalingen bij sterke voorkeur alleen de acceptgiroformulieren te willen gebruiken en bij eventueel gebruik van elektronische betalingen **in ieder geval** het op de acceptgiro geprinte **betalingskenmerk** over te nemen! Dit kenmerk krijg ik door van de Postbank!!

Nu u allen een nieuw lidmaatschapsnummer hebt gekregen wil ik u er alvast opnieuw op attent maken, dat het betalingskenmerk essentieel is, dat deze -ieder jaar opnieuw- *geheel los van uw lidmaatschapsnummer* wordt gegenereerd en daarmee u specifiek identificeert als betalend lid voor het betreffende contributiejaar. Met deze vóór informatie zal in december de contributiebetaling 2008 vlekkeloos kunnen verlopen. Ik wens u voor 29 september een heel geslaagde jubileumviering toe!

Jan H. Schurink

## van de ledensecretaris

Een hartelijk welkom toegewenst aan de volgende nieuwe leden en veel genoegen met onze hobby bij het Meccano Gilde Nederland:

1284 oud / 3086 nieuw  
Bosch, J.H.,  
Händelstraat 106

6961 AG Eerbeek

1285 oud / 3087 nieuw  
Grunnekemeijer, G.  
Zorgvlietstraat 68  
4834 NJ Breda

0655 368870

3088 Nauroy, J.F.  
Rue des Corsnières  
78200 Mantes la Jolie  
Frankrijk  
Et soyez le bienvenu!

3089 Houtman, R.  
Middelie 105  
1472 GV Middelie

0624 559190

## Adres- en/of telefoon wijzigingen:

hebben zich niet voorgedaan.

## Bedankt:

Navolgende leden hebben aangegeven het lidmaatschap van het Meccano Gilde te willen beëindigen: geen

## Overleden:

Wij ontvingen bericht van overlijden van:

1207 Kuijpers, M.A.M.  
5 Ravestijn, D.

Het bestuur van het Meccano Gilde heeft de nabestaanden haar deelneming betuigd.

## Overige mutaties:

Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van ons Meccano Gilde 589.

Hans Kuijl

## Rectificatie

In MN 25.2 onder de kop "Hint" is de daarin genoemde Website foutief weergegeven. Mijn excuses hiervoor. Het moet zijn: [www.baukastensammler.de/](http://www.baukastensammler.de/)

De redactie

## Uitleg omnummering

Tekst: H. Kuijl

In een van de vorige afleveringen vertelde ik u dat in het voorjaar van 1990 de functie van Penningmeester is gesplitst in die van Penningmeester en Ledensecretaris. In 1992/93 ben ik in deze laatste functie bezig geweest met het produceren van een voor de meeste lezers van dit blad weinig spannend collector's item, een 8 pagina's tellend boekje op A3-formaat, te weten: "Systeembeschrijving MGN Beheer Meccano Gilde Nederland". Hiervan zijn slechts enkele exemplaren in omloop. De gelukkige bezitters van dit unieke Meccano-boekje zijn de Penningmeester en u raadt het al ... de Ledensecretaris. Daarin worden de procedures beschreven voor de 'verwerking' van nieuwe leden, het aanmaken van adresstickers voor MN en de procedures bij bedanken, overlijden, wanbetaling en herintreden, alsmede enkele controle-registers op de juiste ledenaantallen, momenteel 589, te weten 587 met een oud en een nieuw (transformatie)nummer en 2 recent toegetreden leden met alleen een nieuw nummer. Door allerlei ingewikkelde bestanden, waarvan ik u de technische details zal besparen, te raadplegen, kan ik u vertellen dat het hoogst uitgegeven (oude) lidnummer thans 1285 is. Er zijn 569 gewone leden en 18 jeugdleden, samen 587 actieve leden.

Niet meer actief zijn 401 leden die hebben bedankt evenals 9 jeugdleden, voorts zijn 164 leden ons door de dood ontvallen en 127 leden hebben sinds de oprichting van onze leuke vereniging hun contributie niet tijdig betaald en dat geldt ook voor 2 jeugdleden, en als u dat optelt dan komt u op 703 niet-meer-actieve leden; die 703 opgeteld bij de 587 wel actieve leden levert op 1290 en dat  $\neq$  1285. Hoe zit dat? Wel dat is bijvoorbeeld een vader met twee zonen, dus een extra (jeugd)lid buiten de tellerstanden om. Voorts zijn 13 (gewone) lidnummers niet uitgegeven omdat die vergezeld van een toevoeging 'a' voor jeugdleden zonder (senior)lid zijn gebruikt.

Het laatste halfjaar heb ik een diepgaande analyse gemaakt van de verschillende situaties die zich voor een actief of oud-lid konden voordoen. Voor het overgrote deel van onze leden was daar niets problematisch aan; echter voor slechts 40 (bijzondere) leden golden wel 20 speciale procedures. Een beetje te veel van het goede. Daarom hebben uw penningmeester en ondergetekende het bestuur voorgesteld onze bestanden te schonen en de bestaande lidnummers te vernummern van 2501, een passende geste bij een 25 jarig jubileum naar wij menen. Op de adressticker treft u eenmalig uw oude lidnummer en het nieuwe aan. We beginnen bij 2501 en het hoogst uitgegeven lidnummer is natuurlijk  $2501 + 589 = 3089$  en rekent u dat maar eens na!

De leden die periodiek aanvechting hebben toch nog even hun oude lidnummer te koesteren kunnen voor nazorg contact opnemen met mij; beter nog is het raadplegen van de bijgesloten transformatietabel, dan ziet u dat alle leden het 'vernummeringsleed' deelachtig is geworden, behalve die twee nieuwe boffers.

En tot slot. Er is een nieuw collector's item op de markt: "Beschrijving van de Administratieve Organisatie en de Interne Controle ledensecretariaat MECCANO GILDE NEDERLAND Registers en (Standaard)brieven in gebruik bij de Ledensecretaris en de Penningmeester", bijna 20 pagina's A-4, maar ik kan mij voorstellen dat u denkt: laat mij maar liever bouwen.

## Het 25 jarige jubileum van Meccano Gilde Nederland

Tekst: C.L. Spierdijk

Wanneer u dit leest, staat het jubileum voor de deur. Er zijn dan nog krap twee weken te gaan. Ik kan u melden dat de organisatie van het jubileum op schema ligt. De bezetting van het deelnemersveld kan in detail nog wel veranderen, maar dat was te verwachten. Zo heeft bijvoorbeeld Mike Rhoades moeten afzeggen i.v.m. de ziekte van zijn vrouw. De tafels zijn inmiddels weer opgevuld met handel en bouwers.

Alle benodigde brieven en documenten liggen klaar om te kopiëren. Het materiaal van het Spoorwegmuseum is binnen. De nieuwe folders (flyers) zijn afgeleverd. Verder kan ik jullie melden dat de bestelde banieren klaar zijn. De ophaaldienst heeft het rijplan gereed en de betreffende deelnemers zijn geïnformeerd.

Het wachten is alleen nog op het jubileumnummer (MN 25.3) waar ik op het ogenblik nog mee bezig ben.

Het is de bedoeling dat de toegangsbrief, de deelnemersmap en het jubileumnummer omstreeks half september bij u op de mat liggen.

**Let op.** Voor de duidelijkheid wijs ik u erop dat u een toegangsbrief **of** een deelnemersmap krijgt.

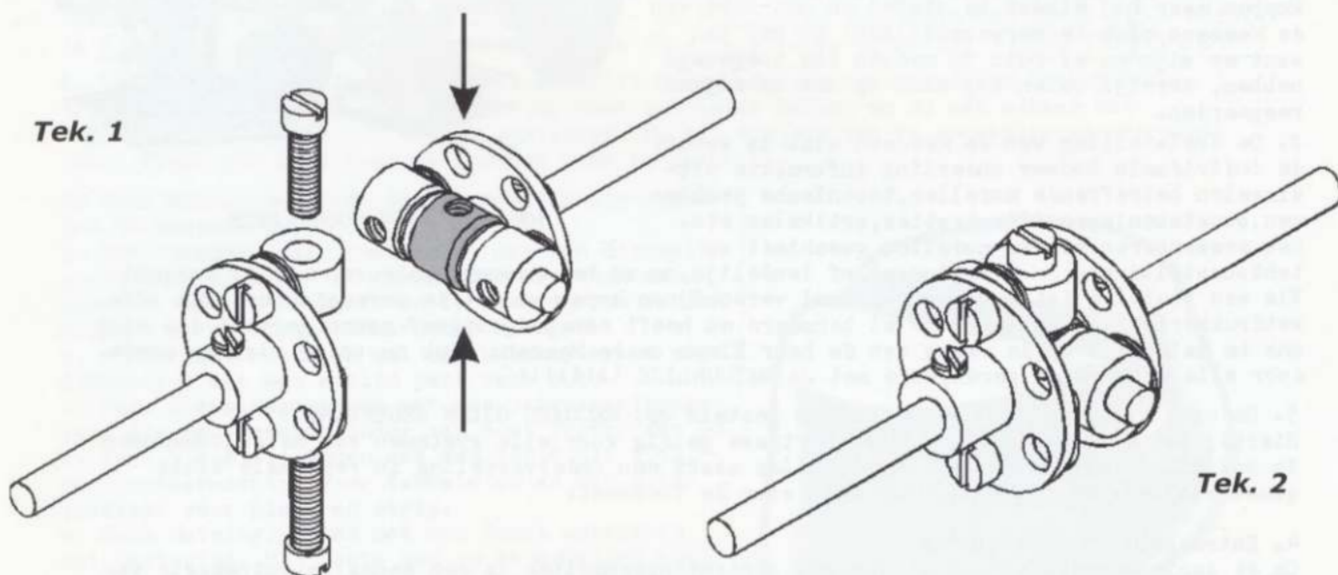
**Dus niet allebei.**

Vergeet op 29 september het voor u betreffende document niet mee te nemen, want het is tevens uw toegangskaartje. Zorg er tevens voor dat u de toegangsbrief geheel ingevuld meeneemt om extra kosten te besparen.

Het Spoorwegmuseum geeft u als bezoeker het advies om zoveel mogelijk met openbaar vervoer te komen. De reden hiervan is dat het wel eens druk kan worden en het parkeren in de onmiddellijke omgeving beperkt is. Raadpleeg daarvoor de meegestuurde routebeschrijvingen. Mochten er desondanks nog vragen zijn dan kunt u bij de redactie terecht. (Tel. 023-5614832)

**Gezien op Tentoonstelling te Skegness:****Cardankkoppeling** (ontwerp: Peter Pyefinch, N.M.M.G.)*Tekst en tekeningen: Co Stevens*

De Meccano-cardankkoppeling 140 is een nuttig onderdeel en wordt dan ook veelvuldig toegepast in allerlei modellen. Er kunnen echter geen grote krachten mee worden overgebracht; gebeurt dat toch, dan is de kans groot dat hij ombuigt of breekt. De hier beschreven koppeling kan wél grote krachten overbrengen, zij het dat zijn uitslaghoek niet zo groot is als van 140. Daaraan is echter iets te doen. De benodigde onderdelen zijn: twee kleine naafbuswielen 518, vijf stelringen 59, vier bouten 37b, twee bouten 111c, een asje 18b en een handjevol M4 onderleggringen; dat is alles. Bij het opbouwen word je onontkoombaar geconfronteerd met de onnauwkeurigheid, waarmee vele Meccano-onderdelen zijn gefabriceerd: de wielschijf van 518 is niet helemaal vlak, de gaten in 59 zijn scheef geboord, het asje is enigszins krom, allemaal factoren die het in elkaar zetten bemoeilijken en de soepele werking nadelig beïnvloeden; enig geduld bij het zoeken naar de juiste onderdelen is dus wel geboden. In tek. 1 is te zien hoe beide helften zijn opgebouwd. Op het asje komen drie stelringen 59 te zitten. De ruimten ertussen moeten worden opgevuld met onderleggringen en wel zó, dat de middelste 59 mooi in het midden zit, anders werkt de koppeling niet goed. Het asje wordt vastgezet met de bouten 111c, waarover het tegenoverliggende deel van de koppeling tuimelt. Om de ringen 59 recht op de wielschijf te kunnen zetten moet er een rechte kant worden gevijld aan de eerste tegen de wielschijf geplaatste onderleggring, anders ligt die niet vlak, omdat de naaf van 518 in de weg zit. Tot slot, om de uitslaghoek te vergroten worden de bouten 37b vervangen door langere (bv 111b) en worden er meer onderleggringen geplaatst tussen 518 en 59. De koppeling ziet er uiteindelijk uit als in tek. 2.

**Het begin***Tekst: C.L.Spierdijk, documenten: F.Wolff*

Deze maand vieren we het 25-jarig jubileum van onze vereniging, "Meccano Gilde Nederland". De oprichting ervan is voor veel leden een gebeurtenis, waar weinig over bekend is. Dat is natuurlijk niet zo vreemd als men bedenkt dat de eerste ledenlijst 55 leden telde. Thans is dat aantal uitgegroeid tot rond de 600. Een aantal overigens dat op het ogenblik redelijk onder druk staat door vergrijzing.

Maar laten we terug gaan in de tijd van oprichting. Er zijn dan een aantal mensen die de koppen bij elkaar steken met als doel het oprichten van een vereniging voor metaalconstructie modelbouw. Voorafgaand daaraan zijn een aantal mensen benaderd die zich reeds bezig hielden met Meccanobouw. Dit gebeurde d.m.v. zogenaamde schriftelijke oproepen. Eén van die mensen van het eerste uur heeft de correspondentie bewaard die aan de oprichting vooraf ging. Die correspondentie bestaat uit een tweetal oproepen, een aankondiging voor een oprichtingsvergadering, het verslag van de oprichtingsvergadering en de eerste ledenlijst. Het aantal belangstellenden groeide naar circa 50 personen na de oproepen. Dat vond men genoeg om een oprichtingsvergadering te beleggen. Om de huidige leden een idee te geven, hoe het er toeging en wat er besloten werd op die vergadering, is het verslag van die oprichtingsvergadering op de volgende pagina's afgebeeld.

Leek, 25 sept. 1982.

Geschte Meccano vrienden / innen,

Het laatste bericht dat U ontving ging over de oprichtingsvergadering van de Meccano club met daar tevens een verbonden een tentoonstelling in Apeldoorn, op 4 september 1982. Wij zijn erg blij dat deze dag tot het resultaat heeft geleid dat we met z'n allen de modelbouwvereniging - MECCANO Gilde Nederland - hebben opgericht!

Het verslag van deze vergadering met een overzicht van de aanwezige, fraaie Meccano bouwsels leest u in deze brief.

Verslag van de oprichtingsvergadering van de Meccano club Nederland op zaterdag 4 september 1982 om 14.30 uur in het Theehuis van het park Berg en Bos te Apeldoorn.

1. Nadat de 28 aanwezigen hebben plaats genomen opent de Heer Elema, Wageningen namens het voorlopig oprichtings comité met een welkom aan allen deze belangrijke vergadering. Hij herinnert aan het initiatief van enkele mensen om, nu de Meccano fabriek in Engeland zelf dreigde weg te vallen en later toch weer opnieuw begonnen is in Frankrijk, dan eindelijk de meccano koppen maar bij elkaar te steken en het idee van de Meccano club te verwezenlijken! En het kan want er zijn nu al ruim 50 mensen die toegezegd hebben, terwijl velen nog niet op ons schrijven reageerden.

2. De doelstelling van de Meccano club is vanuit de individuele bouwer onderling informatie uitwisselen betreffende modellen, technische problemen, bouwtekeningen, illustraties, artikelen etc. Het presenteren van de modellen geschiedt op tentoonstellingen, regionaal of landelijk, om zo het Meccano gebeuren uit te dragen! Via een clubblad dat 4 x per jaar zal verschijnen hopen we dit te ondersteunen. Een offsetdrukkerij in Wageningen is al benaderd en heeft een prijsopgave samen gesteld die voor ons te halen is. Op de vraag van de heer Elema om de Meccano club nu op te richten wordt door alle aanwezigen gereageerd met JA NATUURLIJK !!!!!!!

3. De naam van deze club wordt daarna gesteld op; MECCANO Gilde Nederland. Hierbij is het woord Meccano als soortnaam geldig voor alle systemen van metaalbouwdozen in ons gilde vermeld. Het begrip gilde maakt een onderverdeling in regionale clubs gemakkelijker. Dit is misschien iets voor de toekomst.

4. Entreegeld en Contributie.

Om de aanloopkosten te dekken van het oprichtingscomité is een eenmalig entreegeld van f 5,- per lid vastgesteld. De Contributie per jaar bedraagt voor seniorleden f 25,- en voor juniorleden tot 18 jaar f 15,-. Hiervoor wordt ontvangen het gildeblad ( 4x per jaar ), het lidmaatschap en de andere mededelingen vanuit het gilde-bestuur. Het verenigingsjaar loopt van 1 oktober 1982 tot 1 okt. 1983 etc. Het eerste nummer komt uit in december 1982. Deze besluiten zijn unaniem goedgekeurd. De leden worden verzocht dit bedrag op de giro van de penningmeester te storten!! De heer T.van Dijk uit Utrecht heeft onlangs spontaan een bedrag van f 100,- gegeven om de eerste kosten te overbruggen. Hiervoor nog onze hartelijke dank!

5. De opstelling van statuten en reglement voor het M.G.N. zal door de heer Hansen uit Wageningen gedaan worden. Het concept komt t.z.t. dan wel ter sprake. Tevens zal dan ons M.G.N. bij de notaris als rechtsgeldige vereniging worden ingeschreven. Dit om het bestuur niet hoofdelijk aansprakelijk te stellen in juridische aangelegenheden.

6. Voor zitting in het bestuur heeft de heer Elema enkele namen opgekregen. Zelf heeft hij het druk; zodoende werden na wat heen en weer praten de volgende personen gekozen;

dhr.L.M. Steenvoorden, Zoetermeer, voorzitter;

dhr.F. Dijk, Leek,

dhr.J. Raap, Rinsumageest,

dhr.H.M. Elema, Wageningen,

secretaris;

penningmeester;

redakteur.

Allen zijn in principe voor de tijd van 1 jaar gekozen!



MECCANO GAAT VOORWAARTS

7. De naam van het gildebld wordt: MECCANO NIEUWS. Hierin zullen allerlei onderwerpen ter sprake komen zoals; Basis konstrukties, Bouwbeschrijvingen, Ideeën van de leden, Alternatieve onderdelen uit de andere metaalbouwdozen Märklin, Temsi, Stokys, Cruson etc, Lektuur vanuit aanwezig materiaal, Advertenties van leden en niet-leden. Van dit laatste geef ik de tarieven even door! Leden; 5 regels max. en 1 regel voor naam en adres -- f 2,50! Handelsadv. van leden uitsluitend per  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$ , of 1 pag! Per 4 nrs; f25,-, f50,-, resp. f90,- Per nr. is dit; f 10,-, f20,- resp. f 40,- !!

Voor niet-leden adv. is dit; 4nrs. f50,-, f 100,- en f180,- ! Per nr. f20,-, f40,- en f80,- Opgaven aan de redakteur; dhr.H.M.Elema, Sleedoornplantsoen 7, 6706 CB Wageningen!(adv. dus) VOORAL VERZOEKEN WIJ U KOPIJ IN TE STUREN! Dan krijgt het blad zijn grootste WAARDE VOOR U!

De redakteur weet dan ook raad met wat u stuurt. We willen indien mogelijk ook een Meccano Archief aanleggen van wat de leden aan leesmaterieel hebben. Zodoende kan ieder via het blad en onderling contact het een en ander te weten komen over de ontwikkelings-geschiedenis van Meccano, Märklin, Temsi, Stokys etc. Als herkenning voor ons MGN is het goed om een EMBLEEM of VIGNET te hebben. Laat daarom ieder hier eens zijn creativiteit in steken zodat er uit de ontwerpen een fraaie keus gedaan kan worden! Henk de Wijn uit Apeldoorn wees nog op de mogelijkheid via grotere inkoop van bep. onderdelen b.v. 5/32" ww inbusschroefjes, goedkoper uit te zijn. Het is zeker een goed idee om via die kontakten daar in de toekomst gebruik van te maken!

Via de Ned. Ver. van Modelbouw, onze gastheer, is het misschien mogelijk bep. replika's te laten maken. Ook een goed idee!

DE PENNINGMEESTER vraagt nog om ZO SPOEDIG mogelijk de vastgestelde KONTRIBUTIE over te maken op zijn GIRO rekening; GIRO 1073900 t.n.v. dhr. J.RAAP, Eijsingaweg 9 te RINSUMA - GEEST ( Fr.) Voor sen-leden f 25,- en f 5,- is f 30,- en jun-leden tot 18 j. f15,- en f5,- is f 20,-. Bij voorbaat onze dank! ( de f5,- is slechts eenmalig! ) GIRO 1073900

8. Tot slot spreekt dhr.W.van der Kleij uit Emmen nog een dankwoord aan Henk M.Elema, Huib van Wijngaarden en Fresark Dijk. Door hun inzet hebben we nu met elkaar het MECCANO GILDE NEDERLAND kunnen oprichten. Na het applaus van de aanwezige mensen sluit dhr. Elema met dank voor de opkomst deze vergadering.

Op onze expositie waren de volgende fraaie modellen te bewonderen;

- a. dhr.Steenvoorden, Zoetermeer met een zichzelf opwindende klok met slagwerk. Een astronomisch planetarium van de Aarde en de Maan die om de Zon draaien en nog twee elektrische klokken.
- b. dhr.Kroon, Groningen met een helikopter en zijn dochttertje met een action pack race auto.
- c. dhr. Elema, Wageningen met een universeelkoppeling die kan draaien onder een hoek groter dan 90.
- d. dhr. V.d.Kleij, Emmen met een Robot uit 1932, een kopieermachine voor tandwielen en een buigapparaat voor plaat en strip.
- e. Henk Huizing, Roden met een Temsi sportauto met besturing. Hij paste ook op de modellen toen wij vergaderden. Onze dank nog daarvoor Henk.
- f. dhr. Be van Ark, Boekelo met een fraaie torenkreean. Dit is wel een bijzondere prestatie aangezien hij visueel gehandicapt is. Onze complimenten ook voor R.J.Sprong, Hellendoorn die hem helpt!
- g. Fresark Dijk was er met zijn bionische arm-grijsper en de mechanische wandelaar

Tot slot wil ik nog wijzen op de EXPOSITIE die we volgend houden. Wij kunnen nl in Utrecht bij de hobbybeurs TECHNIEK in vrije tijd een gratis stand voor ons MGN krijgen. Deze beurs wordt gehouden van 5 mei t/m 8 mei 1983! Houdt er alvast rekening mee. Het is voor ieder een mooie kans om een model te showen. Nadere informatie volgt! Hiernaast is een foto afgebeeld van een 5/32"ww Märklin bout met een vierkante Meccano moer. De vergroting is 10 X.

Met vriendelijke groeten,

Freerk Dijk,  
secretaris MGN.

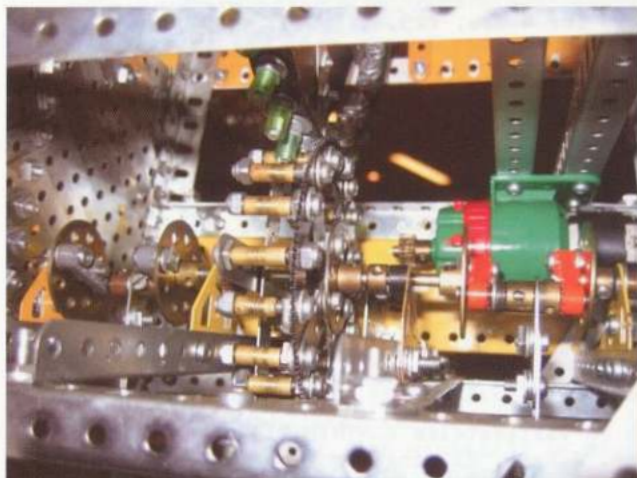
*Freerk Dijk*



## Heemskerk 10-06-07

Tekst: C. Trommel, foto's: A. de Jong en C. Trommel

Op de bijeenkomst in Heemskerk werden alle bezoekers luid en duidelijk begroet door de enthousiaste organisator René Muijen. De kwaliteit van de modellen was omgekeerd evenredig met de kwantiteit. Jan de Goede toonde een fraai en werkend model van een Zaanse zaagmolen.



**Rechts**

Een zijaanzicht van de molen.

**Onder**

Een doorkijkje op de brug van Gerard Anink



**Uiterst links**

De aandrijving.

**Links**

Hiermee wordt het spreekwoord, "Van dik hout zaagt men planken" in praktijk gebracht.



Gerard Anink en dhr. Kramer toonden modellen van diverse bruggen. Dhr. Wouda een Trix draaimolen en Bas de Beer een uurwerk aangedreven door een synchroon motor, volledig van Meccano onderdelen alsmede zijn kalender-mechanisme dat op een ingenieuze wijze de dagen, weken, maanden etc laat zien. Te ingewikkeld om zo maar even uit te leggen, dus zie de foto's.

René Muijen had een grote kraan gebouwd naar een model op een Duitse scheepswerf, waar onder meer de befaamde Bismarck (Duits slagschip uit WO 2) is gebouwd. Deze kraan was voorzien van een hulpkraan

waarmee het hefvermogen (in het echte model) nog eens kon worden verhoogd door deze geheel naar de achterzijde bij het contragewicht te manoeuvreren en een last van 10 ton in de takels te nemen. Zie de foto's voor een betere indruk van deze bijeenkomst.



**Boven**

Twee ophaalbruggen van J. Kramer. Maar welke is nu open en welke dicht?

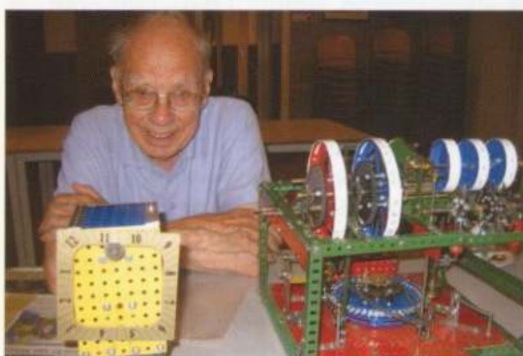


### Foto's boven

Deze Kermisattractie is gebouwd door dhr. Wouda. De foto rechts laat zien hoe de kap van de draaimolen is opgebouwd.



Deze piekenier is gebouwd door dhr. Venema. Het geheel wordt aangedreven vanuit de basis. Maar dat is hier natuurlijk niet te zien.



Bas de Beer met z'n mechanische kalender en synchroon klok met rechts het binnenwerk van de laatste.



De organisator van Heemskerk heeft deze hamerkopkraan gebouwd. Het kraantje bovenop kan voor extra contragewicht zorgen.



### Speelgoedmakelaars

#### Gezocht

- Meccano en Märklin verzamelingen van goede kwaliteit tegen hoge prijzen.

#### Aangeboden

- Diverse Meccano uitrustingen in goede staat en zeldzame stukken uit collecties van verzamelaars.
- Veel losse onderdelen uit voorraad leverbaar uit diverse periodes.

#### Openingstijden

- Door verhuizing naar Sneek komen de open dagen te vervallen.
- Vanaf 1 december uitsluitend op afspraak.  
Tel: 0515-432241.
- Website: [www.famoustoys.nl](http://www.famoustoys.nl)
- E-mail: [info@famoustoys.nl](mailto:info@famoustoys.nl)

#### In- en verkoopbemiddeling

- Uw speelgoedverzameling verkopen tegen de hoogste prijs?  
**Famous Toys** bemiddelt voor u.
- Uw verzameling uitbreiden met een bijzonder stuk speelgoed?  
**Famous Toys** adviseert en/of vindt het voor u.
- Wat is de waarde van uw verzameling?  
**Famous Toys** heeft de expertise.
- Uw verzameling snel verkopen? **Famous Toys** koopt uw speelgoedverzameling.
- Onze bemiddelingsprovisie bedraagt slechts 10 tot 20% van de verkoopprijs. Hiervoor verzorgt Famous Toys discreet de verkoop van uw speelgoedcollectie.

## Beschrijving "Kabelbaan in Boedapest"

Tekst en foto's: P.J. 't Hoen

Tijdens een dienstreis in Boedapest heb ik de kabelbaan aan de Donau-oever leren kennen. Op z'n Hongaars, de "Budavari Siklo" (Foto 1). Het is een interessant ontwerp: Baan onder ongeveer 45 graden, de eerste in z'n soort (1870!). De helling is zo groot, dat de twee wagons met drie in hoogte verspringende compartimenten gebouwd zijn. Als passagier in het bovenste compartiment kijk je dus op het dak van de onderste twee compartimenten. De opbouw van de wagons is met enige moeite ook te zien op foto 1.

De twee wagons zijn via een staalkabel verbonden, die aangedreven wordt in het bovenstation. De wagons houden elkaar -afgezien van verschillen in aantallen passagiers- in evenwicht.

Daar ik me uitgedaagd voelde door de wagon-constructie en door de aandrijving, heb ik besloten deze kabelbaan na te bouwen. Als baanhoek heb ik 45 graden genomen. Opdat het model dwars op mijn tafel past, is de baanlengte hoekbalk nr. 7 geworden. Voor het overzicht, zie foto's 2 en 3 (met Hongaarse vlag en rozet, en naamschild).



Foto 3

Voor de "wagon-onder-45 graden", zie foto 4.

De slobgaten in de geperforeerde gleufstrook nr. 55 aan de basis van het frame maken deze scheve opbouw mogelijk.

Voor de aandrijving heb ik niet de originele constructie gekozen, daar er niet veel plaats was in mijn bovenstation. Bovendien wilde ik



Foto 1

De echte kabelbaan



Foto 2



Foto 4

eens het principe van de "roterende hefboom" toepassen. Voor deze aandrijving was ruimte genoeg onder de baan, "in de berg", zo te zeggen. De aandrijving is te zien in foto 5.



Foto 5

Het hart ervan zijn de twee tegenover elkaar gemonteerde hefboomen, voor elke wagon één. Elke hefboom is gemonteerd aan een tandwiel nr. 27b, aangedreven door een ronsel nr. 26. De rotatiesnelheid is ongeveer 1 omwenteling per minuut. Daar de twee wagons elkaar in evenwicht houden is er voor de aandrijving niet veel kracht nodig. Een kleine electromotor plus een aantal vertragingen zijn voldoende (alles gebouwd in de tandwielkast onder de baan).

Elk hijskoord is enerzijds aan de wagon geknoopt, anderzijds via het flenswiel nr. 20a op de hefboom onder aan het gestel vastgemaakt. Draait nu de hefboom, dan gaat de wagon op-en-neer. Het aardige van deze beweging is, dat de wagons bij het dode punt van de hefboomen, dus in het onder- of in het bovenstation, even stil lijken te staan. Daarna versnellen ze, tot ze in het midden van de baan hun maximale snelheid

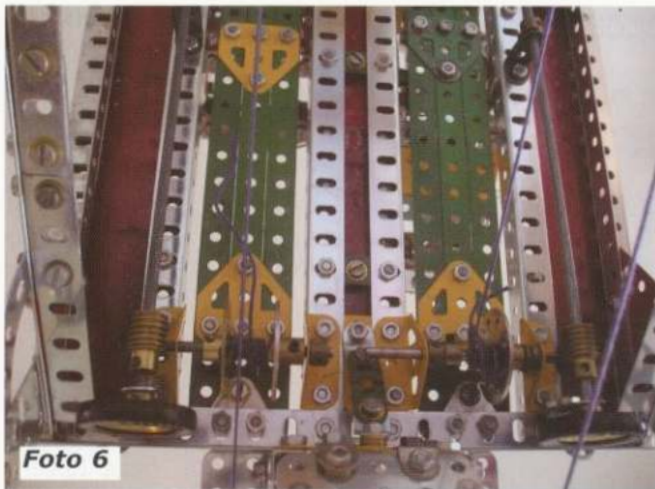


Foto 6

bereiken. Zo wordt een min of meer realistische beweging bereikt. Door de katrol-constructie via het flenswiel op de hefboom wordt de slag van de hefboom op de beweging van de wagon verdubbeld. De hefbomen kunnen zodoende zo kort zijn, dat ze onder het gestel passen.

Om de wagons de baan correct te laten aflopen, moeten zowel de slag van de hefboom (voor de lengte van de baan) als de lengte van het koord (voor de positie van de wagons) juist ingesteld zijn.

De slag nu is instelbaar, door de hefboom op de slobgaten in de tandwielen nr. 27b te monteren, vast te zetten, proef te draaien, eventueel in de slobgaten te verschuiven etc. De lengte van het koord is instelbaar middels een wormwiel/rondsel constructie, waarmee het koord op de as onder het gestel tot de juiste lengte wordt gewonden - natuurlijk dubbel uitgevoerd (Foto 6).

Voor het transport van de kabelbaan, en voor eventuele reparatie van het loopwerk, kan het bovenstation in z'n geheel verwijderd worden. Voor het loopwerk, zie foto 7.

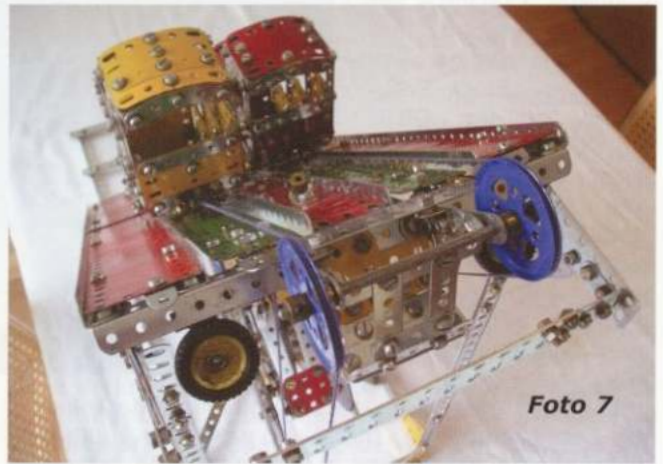


Foto 7

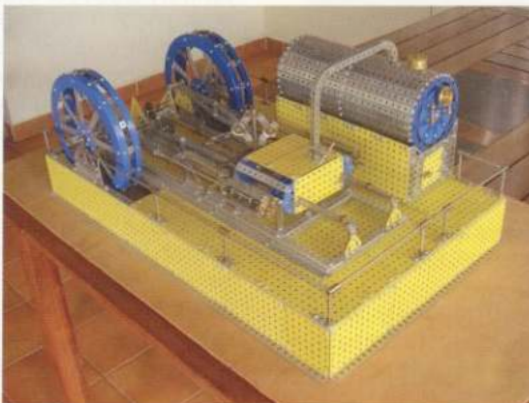
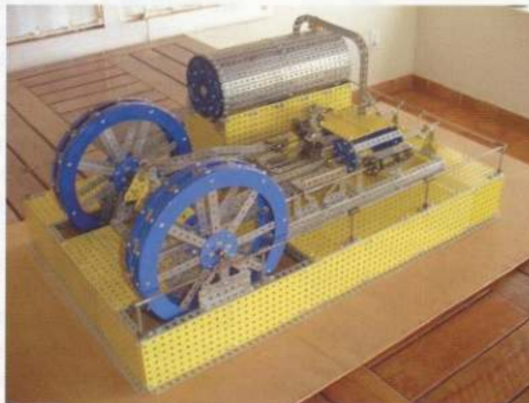
## SM 32 Steam Engine op Curaçao

Tekst en foto's: Henk Strik

Begin 50er jaren rondom Sinterklaas en Kerstfeest probeerden De Bijenkorf en Vroom & Dreesman in Den Haag, waar ik als kleine jongen toen woonde, elkaar met hun speelgoedetalages de loef af te steken, de een vaak nog mooier dan de ander, maar altijd kwam Meccano daar prominent in voor! Naar mijn herinnering kwam meestal Vroom & Dreesman als overwinnaar uit de bus en dat was niet alleen omdat zij de mooiste uitstaling hadden van alles wat Meccano aan verschillende outfits kon bieden, maar in het bijzonder omdat zij kennelijk een speelgoedafdelingschef (grote jongen /zelfbouwer!) hadden die dan steeds voor een "Supermodel" of Outfit 10 "Special model" in de etalage zorgde.

Een van de modellen, die mij nog duidelijk voor de geest staat, is SM 32 Twin Cylinder Steam Engine - in de etalage draaide hij in 't echt op een E20R motor! - en ook deze heb ik dan eindelijk maar eens gemaakt. Een

prachtig model waar ik heel weinig aan gecorrigeerd



heb, behalve de onderbouw die ik volledig heb uitgevoerd in vlakke platen, waardoor alles een meer solide indruk maakt.

Sinterklaas komt ook hier op Curaçao, maar in alle jaren dat ik hier nu woon heb ik nog nooit Meccano in de etalages gezien, dus moet ik hier zelf (met behulp van Frizinghall voor het aanvullen van mijn tekort aan onderdelen) de herinneringen maar terughalen. Enkele weken heeft ook dit model in een bekende etalage hier gestaan en binnenkort zal ik SM27 Giant Dragline eens in elkaar zetten waarover dan meer.

Zoals u ziet, "Meccano-memories are made of this (Dean Martin)" en zo blijf in ieder geval ik met veel plezier bezig: hopelijk is er een plaatsje voor in ons Magazine dit najaar/deze winter. Onnodig om te zeggen dat een dergelijke stoommachine nooit op Curacao heeft gestaan dan wel gedraaid.

## Marketing en Meccano? Deel 1

### Een beschouwing aan de hand van prototypen en modellen van de Grote Block-Setter

Tekst: Hans Kuijl, afbeeldingen: zie ondertiteling

#### 1. Introductie, een jongensdroom en de aanpak van de beschouwing

Een jongensdroom<sup>1</sup> dreigt eindelijk – kort voor mijn pensionering – werkelijkheid te worden. Al weer enige tijd geleden heb ik Modelplan (verder: MP) 143<sup>2</sup> aangeschaft; ik wil toch eens die beroemde 'Giant Block-Setting Crane' (verder: GBSC), die 'Grue Géante pour blocs de béton' bouwen, 'the Largest Meccano Model ever'.<sup>3</sup> U kent de klassieke plaat wel, de jonge, pijp-rokende vader die geïnteresseerd over zijn linkerschouder kijkt naar zijn twee 'model'-zoontjes. Deze laatsten uiteraard gestoken in bij het toenmalige tijdbeeld passende pullovers waaronder overhemdjes met bijpassende stropdassen.<sup>4</sup> Zij leggen de laatste hand aan de 'Pinyon Block-setter's; zover moet ik nog maar zien te komen!<sup>6</sup>



gedurende de afgelopen decennia zijn er wellicht duizenden modellen van gemaakt<sup>5</sup>; 'free lance' modellen die soms enige gelijkenis met een of meer prototypen vertonen tot fraaie schaalmodellen die een

hoge mate van overeenkomst met het oorspronkelijke prototype vertonen (zie voor een overzicht Bijlage 1). Gedurende deze decennia is er betrekkelijk vaak over geschreven, bij vlagen is zelfs uitgebreid stilgestaan bij BS-modellen in Meccano Magazine en bij de verschillende prototypen van de BS. De laatste jaren is weer een verhe-

vigde belangstelling voor BS's waar te nemen, in het bijzonder bij de 'advanced modellers'. Het 25-jarig jubileum van ons MGN is daarom een passende aanleiding voor een uitgebreid overzichtsartikel met een daarbij behorend bronnenoverzicht van die BS's. Daarmee wordt een terugblik gegund over ruim drie maal de bestaansperiode van het MGN waar het de (literatuur over) modellen betreft en ruim 5 perioden van 25 jubileumjaren wat betreft het oudst bekende prototype.<sup>9</sup> In de Engelse Meccano-literatuur ben ik een verwijzing tegengekomen naar een BS-prototype dat dateert van 1881. Dit betreft de aanleg van de noordelijke pier van de rivier Tyne in de omgeving van Newcastle.<sup>10</sup> In de Franse literatuur wordt een BS besproken, geplaatst op het eiland La Réunion,<sup>11</sup> maar er is ook sprake van Franse BS's in Colombo (Sri Lanka) en St. Helier (Jersey), beide uit 1877 en een in Karachi (Pakistan) uit 1869, de tot dusver oudste gelocaliseerde BS van Franse origine.<sup>12</sup> Maar er is in 2007 nog meer te vieren: het 110-jarig bestaan van het U.K. patent van Fidler's Block-Setting Gear,<sup>13</sup> het systeem waarmee de blokken konden worden geplaatst op de zeebodem en wat te denken van het 50<sup>e</sup> nummer van The International Meccanoman in januari 2007,<sup>14</sup> een vruchtbaar herdenkingsjaar, dat jaar 2007.

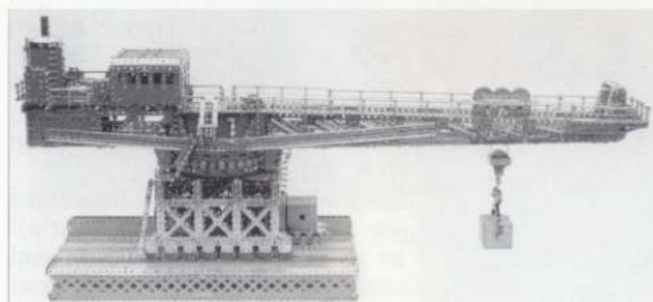
Eerst wil ik u, naar aanleiding van het lezen van de interessante inleiding tot genoemd MP 143 en de daaruit voortvloeiende verdere literatuurstudie, in enigszins chronologische volgorde verslag doen van mijn zoektocht naar 'de Block-Setter' in de Meccano-literatuur, zowel als model, als in de vorm van een prototype. En om meteen maar een conclusie te trekken: 'de Block-Setter' bestaat niet, noch in modelvorm, noch als prototype. Er zijn meerdere modellen van verschenen en ook in de realiteit zijn meerdere, sterk van elkaar afwijkende prototypen

12



41 Ton Steam Titan( voetnoot 1)

Picture CQ



Het model van Ian Mordue (voetnoot 1)

Photograph Ray Armstrong

De Block-Setter (verder: BS) is vermoedelijk Meccano's meest beroemde model.<sup>7</sup> Bij mijn literatuur-recherche heb ik tientallen prototypen opgespoord en

verschenen.<sup>15</sup> Ook bestaat niet van ieder model en van ieder prototype een bouwbeschrijving in Meccano, een 'modelplan', sterker nog, die beroemde *Pinyon Block-Setter* is niet tot stand gekomen in de 'modelroom' van Meccano Ltd., maar in 1948 ontstaan op de tekentafel van W.H. Pinyon. Hij was door Meccano Ltd. aangesteld om een omslagontwerp voor handleidingen en dozen te maken op basis van originele foto's uit de twintiger jaren van de vorige eeuw, waarover straks meer. En dan nog wat, het Meccano-systeem wordt wel eens omschreven als 'engineering in miniature'. Kort door de bocht, de grote namen in Meccano-modelbouw, de 'advanced modellers', ook wel de 'highly skilled Meccanomen' vinden de GBSC-modellen van Meccano maar niks en het speciaal daarvoor ontwikkelde onderdeelnummer nr. 167 al evenmin, getuige bijvoorbeeld Peter Goddard:

"Frank Hornby was zo gegrepen door de GBSC dat Meccano prompt zijn grootste en duurste losse onderdeel uitbracht, de GRB (...). Hoewel dit een schitterend collector's item is, is het om een aantal redenen van beperkt nut voor zijn oorspronkelijke aanwending: de platen zijn massief, terwijl sommige kranen open lagering hadden, en het centrale gat is smal, waardoor er moeilijk kabels en aandrijfassen doorgeleid kunnen worden."<sup>16</sup>

en

"Phil (Bradley, tv.g. hk) bouwde twee GBSC's en fotografeerde deze. Zijn eerste was een 'generieke' block-setter, die voor ons niet van belang is omdat deze geheel stond in de traditie van de generieke, compromissore modellen gepubliceerd door Meccano Ltd. (vert. beide alinea's, hk).

Hier zien wij tevens het begin van het spanningsveld tussen de twee extremen: enerzijds, herken het model wel als een BS en aan de andere zijde een, gegeven de schaal, zo volledig mogelijk uitgerust geminiaturiseerd model van het prototype. Een andere vorm van kritiek van de gevorderde modelbouwers is, gegeven een bepaald model, het onvolledige gebruik van de voorhanden onderdelen binnen een gegeven uitrustingsnummer, in het bijzonder waar het uitrustingsnummer 10 betreft.

Voorts wil ik kort aandacht schenken aan de marketing van Meccano Ltd. in relatie tot de BS's. De vraag luidt of Meccano Ltd. de publicaties rond de GBSC heeft gebruikt om de GRB te promoten. Maar laten we met het begin beginnen en niet ergens in het midden. In dit artikel wil ik u meenemen op mijn – zeker niet volledige – zoektocht door de Meccano-literatuur en daarin zowel het prototype als het model en de ontwikkelingen in beide, eerst los van elkaar en later in samenhang bezien. 'Zeker niet volledig' omdat ik primair gebruik heb gemaakt van secundaire bronnen (uit de Meccano-literatuur); ik heb namelijk geen onderzoek gedaan in technische archieven. Veeleer heb ik een eerste poging gewaagd om de relatie tussen prototype en model in de tijd gezien in een logische volgorde samen te brengen, daarbij gebruik makend van literatuur die veelal op een prototype of een model betrekking had; in feite heb ik in het

beschikbare materiaal een eerste chronologische ordening aangebracht.

Allereerst wordt in § 2 kort stilgestaan bij het fenomeen kraan, gevolgd door een korte bespreking van de relatie tussen model en prototype, de schaalproblematiek, zie § 3. In § 4 wordt anecdotisch ingegaan op de werking van de prototypen.



In § 5 wordt een aantal prototypen van BS's in vrijwel chronologische volgorde besproken. In § 6 wordt ingegaan op een aantal BS-modellen, zoals die in de Meccano-lite natuur zijn verschenen op basis van de prototypen uit de praktijk. In zeer beperkte mate wordt aandacht

geschonken aan de zogenoemde 'free lance' modellen, modellen die zijn ontsproten aan de geest van een bouwer, maar waarvan vermoedelijk geen prototype in de praktijk bestaat. In § 7 wordt ingegaan op de vraag naar het oerprototype en het oermodel. De laatste paragraaf gaat in op de vraag of Meccano Ltd. marketing heeft bedreven met de BS's.

## 2. Van kraan naar Block-Setter; naar pier en kosten van de kraan

Kranen worden zo aangeduid vanwege hun overeenkomst met de lange nek van een vogel, de kraanvogel in het bijzonder.<sup>17</sup> Kranen zijn machines waarmee zware lichamen kunnen worden opgehesen en ook horizontaal verplaatst binnen zekere gedefinieerde grenzen. Het klassieke voorbeeld van een hijswerktuig en voorloper van de kraan, is de 'Shadoof' of 'Shaduf' die bestaat uit een mast waarop excentrisch een horizontale arm is bevestigd. Aan de ene, lange zijde hangt een emmer aan een touw – het was meer een irrigatiewerktuig dan een mechanische kraan – en aan de andere, korte zijde een contragewicht van klei, steen o.i.d.<sup>18</sup>

Met behulp van een windas en een draaischijf was de primitieve kraan geboren.

Kranen zijn onder te verdelen in twee hoofdtypen: roterende en niet-roterende kranen, waarbij onder roteren moet worden verstaan het draaien rond een as of een middelpunt. Tot de eerste klasse behoort de gewone kraan met zwenkarm, de 'jib'.

Deze jib-kranen kunnen op hun beurt worden onderverdeeld in vaste kranen en verrijdbare kranen, kranen die zich over looprails voortbewegen. Verder verschilt de aandrijving; deze kan zijn: manueel, met stoom, hydraulisch of electrisch. De met stoom aangedreven kraan heeft als groot voordeel dat hij vrijwel zelfvoorzienend is. Zijn veel kranen gelijktijdig in gebruik dan is een electrische aandrijving te prefereren welke wordt geleverd door een krachtstation.

Kranen beschikken theoretisch gezien over zes typen

bewegingen: 1. de 'hoisting-', 'lifting-' of hijsbeweging ten behoeve van de lading, 2. de 'travelling-' of rijbeweging van de kraan over de looprails, 3. de 'traversing'-beweging van de 'trolley', 'crab', 'jenny' of loopkat met het kat-rijwerk waarop de kat op de hoofdliggers van de kraanarm voor- of achteruit beweegt, 4. de 'rotating-' of 'slewing beweging', een roterende, draaiende beweging van de kraanarm en 5. de toppende beweging van de kraanarm, het wijzigen van de radius van de kraan tot slot 6. de mogelijkheid om het blok met de klok mee of tegen de klok in te draaien.<sup>19</sup>

In de Meccano-literatuur wordt relatief veel aandacht geschonken aan kranen zoals de Derrickkraan, de hammer-head- of hamerkopkraan, de torenkraan en natuurlijk de beroemde BS. De Derrick is een voorbeeld van een vaste kraan, bestaande uit een lange verticaal geplaatste mast met boven en onder in de mast draaischijven. Opmerkelijk is de rol van driehoeken bij dit kraantype; de onderzijde van de mast bevindt zich in de top van een horizontaal gelegen gelijkbenige of gelijkzijdige driehoek; deze benen worden 'slapers' genoemd. De mast wordt ondersteund door - weer een diagonaal geplaatste driehoek - twee 'back ties' die vanuit de top van de mast onder een hellingshoek naar de beide basishoekpunten van de slapers voeren. Vanuit de basis van de mast is onder een hellingshoek de kraanarm opgericht. De Derrick kan hijsen, de kraanarm kan toppen (radiaal verplaatsen) en kan om zijn basispunt draaien. Een probleem bij de Derrick, dat niet voorkomen kan worden, is dat de lading verticaal (radiaal) beweegt als de kraanarm verticaal beweegt.<sup>20</sup> De oplossing hiervoor is gevonden in de 'level-luffing' kraan.<sup>21</sup>

14

Hamerkopkranen en BS's, zijn mono-torenkranen, waarop een lange horizontaal geplaatste, roterende 'dubbele' kraanarm is geplaatst. Het voorste, langere deel is voorzien van een 'jenny' of loopkat, aan de kortere achterzijde is, mede dienstdoend als contragewicht, de machinerie geplaatst. Bij een op de arm bewegende loopkat doet zich ten aanzien van de lading eenzelfde probleem voor als bij de Derrick. De level-luffing problematiek is voor torenkranen opgelost door de 'racking' beweging. De Titan<sup>22</sup>, zoals de BS ook wel wordt genoemd, omvat alle essentiële elementen van de hamerkopkraan waarvan hij geacht wordt de vader te zijn.<sup>23</sup> Zij verschillen echter van elkaar qua mobiliteit, de hamerkopkraan is gefixeerd, het is een vaststaande torenkraan, terwijl de BS voor- en achteruit verrijdbaar is. Een functie afgeleid, maar niet essentieel verschil is dat de toren van de hamerkopkraan hoger is dan die van de BS. Hamerkopkranen worden bijvoorbeeld ingezet op scheepswerven en bij hoge bouwwerken als torenflats. De last moet op relatief grote hoogte worden geplaatst komende van het basisplateau. BS's zijn essentieel bij het aanleggen van diep-waterhavens en strekdammen of pieren. Ze moeten daartoe mobiel, verrijdbaar, zijn. De lading behoeft nauwelijks te worden gehesen - reden waarom een hoge kraanarm niet noodzakelijk is.<sup>24</sup> De arm is wel

zeer zwaar; van de lorrie moet het betonblok horizontaal met behulp van de loopkat naar een positie boven de lager gelegen strekdam of pier-in-aanleg worden verplaatst; de 'racking' beweging is alleen al uit veiligheidsoverwegingen van eminent belang. De BS moet in staat zijn om gewichten van 30 à 40 ton te behandelen; de door de hamerkopkraan te verplaatsen lichamen zijn doorgaans veel lichter dan de lading van de BS. Die blokken zijn zo zwaar om de kolossale krachten te weerstaan die de zee of de oceaan uitoefent op de havenpielen. De toren van de BS is om genoemde redenen massiever en korter dan de rankere en hogere toren van de hamerkopkraan. De BS moet ook verrijdbaar zijn om ingeval van slecht weer beschutting te kunnen vinden. Om ver in zee te kunnen reiken beschikt de BS over een lange kraanarm.<sup>25</sup> Deze arm wordt op een draaischijf geplaatst die zelf weer rust op een massieve metalen fundatie, voorzien van 'flanged wheels' op speciale looprails. Hoekbalken en bovenstructuur bestaan uit een wind doorlatend staalconstructiewerk van metalen balken om de weerstand tegen storm te verminderen. De afmetingen van de BS zijn zodanig dat de aanduiding van dit type kraan niet voor niets wordt vooraf gegaan door het bijvoeglijk naamwoord 'Giant'.

Uit het voorgaande komt naar voren dat het prototype van de BS weliswaar veel varianten kent maar toch voornamelijk bij havens en op strekdammen is aan te treffen. Strekdammen worden aangelegd op plaatsen waar fysisch-geografisch gezien geen natuurlijke haven aanwezig kan zijn. De betonblokken worden geplaatst op een geëgaliseerde ondergrond die bestaat uit rotsen of klinkers. De blokken kunnen vervolgens verticaal worden gestapeld, of schuin geplaatst, dan wel los worden gestort; aan de zeezijde bevindt zich veelal een schuin aflopend talud. Terzijde wil ik de lezer graag nog attent maken op een inmiddels beroemd model van een ander type BS en wel het model dat oorspronkelijk gebouwd is door Griffith P. Taylor en waarvan in Meccano Magazine verslag wordt gedaan.<sup>26</sup> Ons lid Van Straaten vraagt zich af of het vooralsnog geen 'onmogelijk' supermodel is.<sup>27</sup> Hij merkt op dat deze BS over een tang beschikt in plaats van het speciale BS's mechaniek en dat de kraan, anders dan ons object van belangstelling, niet kan worden verreden.

Tot slot een enkele opmerking van bedrijfseconomische aard, zij het in kwalitatieve zin; het bloed kruipt ten slotte waar het niet gaan kan. In ieder geval moet er economisch-geografisch gezien voldoende achterland aanwezig zijn, al dan niet in ontwikkeling, om de investeringen in de BS en aan het achterland te kunnen terugverdienen. Hergebruik van prototypen is in de praktijk slechts enkele malen waargenomen<sup>28</sup>, omdat de BS veelal een uniek ontwerp - want aangepast aan de lokale omstandigheden - voor een eenmalige klus was bedoeld. Dat betekent dat alle kosten aan dit werk moeten worden toegerekend. Te denken valt hierbij aan het bouwrijp maken van het bouwterrein, ter land en ter zee; daar komen bij aan- en afvoerwegen

en een aanpassing van bestaande infrastructuur. Hydro-geologen moeten berekeningen maken over de noodzakelijke maatvoering van de pier, gelet op de krachten die het water kan uitoefenen, de diepgang van de haven enz. enz. Slaagt de exercitie, dan zijn de investeringen evenwel snel terugverdiend.

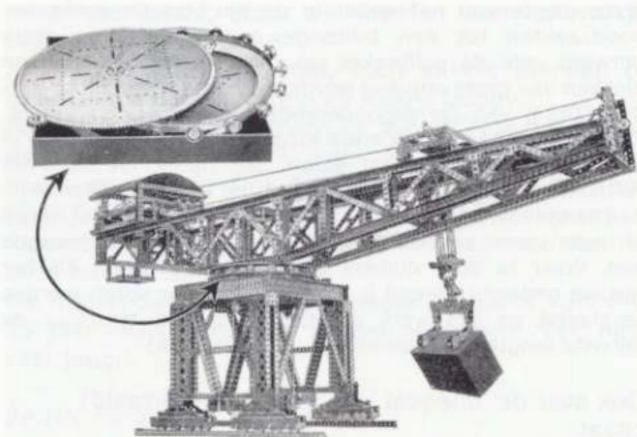
### 3. De relatie tussen model en prototype; de schaalproblematiek

Onder een model versta ik een afbeelding van de werkelijkheid in vergrote of verkleinde vorm; van een molecuul bijvoorbeeld wordt voor de duidelijkheid van de afbeelding een vergrote weergave verstrekt, een model van een BS bestaat - alleen al om gebrek aan onderdelen te voorkomen, laat staan ruimtet problemen - doorgaans in verkleinde vorm. In het vervolg van dit artikel versta ik onder model een in Meccano weergegeven afbeelding van een BS; onder prototype zal ik de verschillende verschijningsvormen van de BS in de realiteit verstaan.

De keuze van de schaal<sup>29</sup> voor een model is een bekend probleem voor de modelbouwer; bij de keuze voor de draaischijf GRB, onderdeelnummer 167, wordt dit probleem in belangrijke mate opgelost. Wil men een andere schaal hanteren dan is dat zeker mogelijk maar vergrote of verkleinde 167's moeten zelf uit circulaire onderdelen worden samengesteld of zelf geproduceerd met behulp van een stripbuiger. Het grote probleem bij onze variant van modelbouw, waarbij vrijwel altijd grotere objecten op verkleinde wijze worden weergegeven, is de omvang van het model in relatie tot de mate van gelijkenis met het prototype, de mate van detaillering. Gesteld kan worden dat, naarmate de gekozen schaalverhouding groter is, de mate van detaillering kleiner wordt.

Onbewust hebben wij gedeeltelijk al een antwoord gevonden op de marketing vraagstelling. De ontwikkeling van de GBSC is niet los te zien van het beschikbaar komen van onderdeelnummer 167; de BS als prototype bestond in 1928 immers al zo'n 60 jaar. Love en Gamble<sup>30</sup> beschrijven dit als volgt:

"Meer nieuwe onderdelen werden aangekondigd in de tweede helft van 1928, waarvan de meest in het oog lopende de Geared Roller Bearing, onderdeel nummer 167 was. Fig. 248 is overgenomen uit *Meccano Magazine* van Augustus 1928, te welker tijd de nieuwe draaischijf was opgenomen in het 'standaard' Meccano model van de Giant Block-setting Crane. Deze combinatie markeerde het hoogtepunt van de Supermodels in de twintiger en dertiger jaren. Het is bijna ketterij om of de draaischijf of de kraan te bekritisieren maar beide weken af van de 'true engineering' principes die door Frank Hornby werden uitgedragen. Het gebruik van flenswielen in plaats van cilindrische rollers, afwezigheid van enig zelfcenterend middel en het gebrek aan duidelijke toegang door het hart van het lager voor meervoudige aandrijving of elektrische contacten waren belangrijke ontwerpfouten. Tegen totale kosten van £1 klinkt onderdeel 167 als een koopje maar het was te dicht bij een weekloon in die dagen om meer te zijn dan



een langzaam verkopend onderdeel." (vert., hk).

De duurte van dit onderdeel wordt decennia later nog eens bevestigd. Uit erkentelijkheid voor de inzet van het volwassenen Meccano Guild voor de promotie van Meccano werd een voorstel gedaan een 'nieuw' onderdeel te overwegen dat van bijzondere betekenis kon zijn voor de 'advanced Meccano model-builders'. Uit vorige gesprekken was duidelijk geworden dat reïntroductie van de GRB uitgesloten was, maar het nieuwe "Large-Toothed Quadrant" 'was too good an opportunity to miss!'<sup>31</sup>

Paul Dale is nog duidelijker: "Meccano Limited originally released model plans (sic, meervoud, hk) for the Giant Block-setting Crane as a means of promoting sales of their [in 1928 uitgebrachte] new Geared Roller Bearing, part 167."<sup>32</sup>, en dat terwijl Ellison Hawks, de eindredacteur van *Meccano Magazine*, reeds in 1924 Stothert & Pitt in Bath bezocht. In dit licht bezien is ook interessant de vertraging bij het verschijnen van 'The Meccano Book of Engineering' (verder: MBE); voorzien was publicatie in 1926 dus 2 jaar na het bezoek van Hawks aan Stothert & Pitt, maar het werd pas 1928.

Julian Head merkt op dat het 'slightly different Meccano model of a Giant Block-setting Crane', zoals opgenomen in het MBE van November 1928, ofwel SML4, tamelijk geruisloos werd geïntroduceerd, ten eerste omdat de originele GBSC meer op de voorgrond werd geplaatst en ten tweede omdat SMN1 the New Meccano Motor Chassis, klaarblijkelijk meer geschikt om de verkoop van losse onderdelen te stimuleren, werd gebruikt om de super model serie te lanceren.<sup>33</sup>

### 4. Werken met het prototype

Het is in dit stadium aardig iets te vertellen over het proces van block-setten in de praktijk. Dit zal gebeuren met behulp van het (vertaalde) verslag van het plaatsen en in werking stellen van de Peterhead BS. We schrijven 31 maart 1898:

"In de loop van de komende paar weken zal de block-setting 'Titan' kraan zijn opgesteld en voor gebruik gereed om te worden gebruikt in samenhang met het werk Schuilhaven. De golfbreker langs de zuidelijke baai van Peterhead zal worden gevormd van betonblokken elk wegend ongeveer 20 tot 45 ton. Het stormachtige karakter van de zee en de

grote diepte van het water in de lijn van de golfbreker noodzaakten tot een buitengewoon massief en sterk ontwerp voor de golfbreker, voor de constructie waarvan blokken van grote omvang worden vereist en een block-setting 'Titan' van corresponderende afmetingen en kracht. Door deze 'Titan' of rijdende kraan, worden de blokken in positie geplaatst; hij zal staan aan het einde van het voltooid deel van de golfbreker, en de blokken zullen worden aangevoerd op wagens. De 'Titan' zal deze dan ophijzen en naar voren zwenken, en ze neerlaten in hun beoogde bed. Waar ze door duikers zullen worden gezet. Als het nieuwe gedeelte gereed is zal de Titan naar voren worden verplaatst en zijn werk voortzetten tot de structuur de vereiste lengte heeft bereikt. (...)" (vert., hk)

Ook over de 'unequal legs' een kort (vertaald) citaat:

De kraan loopt op 32 wielen die lopen op twee stuks looprails – één geplaatst op de hoogte van de weg op de golfbreker, en de ander op de borstwering. Dit vereist een verschil in hoogte van de zijden van het onderstel van ongeveer elf feet. (...)" (vert., hk)

Dat ook de werkzaamheden voor de duikers die de blokken feitelijk op hun plaats stellen niet zonder gevaar is, bewijst het volgende, eveneens vertaalde citaat:

"Een duiker tewerk gesteld bij de 'Harbour of Refuge Works' ontsnapte ternauwernood aan de dood. Het blijkt dat hij met andere duikers aan het werk was, aan het einde van de golfbreker om de 50 ton zware betonnen en granieten blokken in positie te plaatsen nadat deze door de Titan kraan waren neergelaten. Een blok was in zijn bed geplaatst en het signaal werd gegeven verder te gaan met plaatsen. Terwijl men bezig was met het plaatsen van het blok werd ontdekt dat de 'life-line' en een deel van de luchtslang van een van de mannen door het blok was afgeknelld, met als resultaat dat de duiker groot gevaar liep te stikken. Zo snel als mogelijk werd een signaal aan de leiding van de dekschuit, waarop de luchtpomp was geplaatst, overgebracht en de kraandrijver werd geïnstrueerd het blok te heffen.

Nadat dit was gebeurd, werd de duiker beneden bevrijd en aan de oppervlakte gebracht.

Nadat zijn helm was afgenomen, werd geconstateerd dat hij in bewusteloze toestand verkeerde. Het vrije spel van lucht op zijn gezicht bracht hem echter weer tot bewustzijn."<sup>34</sup> (vert., hk).

<sup>1</sup> Hoe lang zo'n jongensdroom overigens kan duren verhaalt Jacques Vuye. In het blad van onze Franse zustervereniging Club des Amis du Meccano (verder: CAM) (p. 28/29) schrijft hij: "Het zal binnenkort veertig jaar geleden zijn dat Charles Kohl voor de eerste keer met mij sprak over zijn bouwproject "la fameuse grue géante" die majestueus troonde op de omslagen van de modellenboeken uit onze jeugd" (vert. HK). Aan het einde van het artikel deelt de auteur-verteller terloops mede dat de bouwer inmiddels de 80 is gepasseerd. Dus nog 20 jaar te gaan om mijn Giant Block-Setting Crane (verder: GBSC) af te bouwen, een geruststellende gedachte. Ook Ian Mordue kon 'the temptation to build that icon of Meccano, the Giant Block-setting Crane' de afgelopen 30 jaar weerstaan, Constructor Quarterly (verder: CQ), Nr. 76, June 2007, p. 30-37 en geeft daarvoor heel genuanceerd een aantal rationalisaties om vervolgens toch voor de bijl te gaan en wel met groot succes, zie § 5.15.

<sup>2</sup> The Pinyon Blocksetter. A recreation of the W H Pinyon Blocksetter illustration on post war instruction manuals and set boxes. Inmiddels zijn ook verschenen MP 155, Ralph Rigg's, 1890's Block-Setting Crane Based on the All-Round Titan for the Warrnambool Breakwater (2004) en MP 169, Peter Harwood's Fishguard Titan Giant Block-Setting Crane (2006).

<sup>3</sup> De uitspraak 'The Largest Meccano Model', werd voor het eerst gebruikt bij de presentatie van de GBSC artikelen in MM van

1929; zie verder § 6.5.

<sup>4</sup> Jammer dat er toen nog geen Meccano-stropdassen waren, Jan.

<sup>5</sup> Zie bijvoorbeeld Love en Gamble in 'The Hornby Companion Series' (verder: HCS), Vol. 6, p. 195, fig. 387. The International Meccanoman (verder: IM) 33, p. 10 meldt dat haar lezers de GBSC hebben verkozen tot 'the Meccano Model of the Century', 'a triumph of Victorian Engineering', aldus de kop van het artikel van Ian Evans dat handelt over de Fishguard Block-Setter, zie § 5.13. en § 6.13

<sup>6</sup> Als u voor wat al teveel enthousiasme mijnerzijds voor de Block-Setter wat tegengas wilt hebben, alvorens dit artikel verder te lezen, kan ik u de bijdrage van Bernard Périer in CQ van juni 1999 Nr. 44, p. 42-44 aanbevelen. Dat Périer toch niet geheel van de Block-Setter is los gekomen bewijst wel de Lilliput Block-Setter in CQ Nr. 75 van maart 2007, p. 46 waarin hij trots annonceert. "the smallest - to date - block-setting crane model."

<sup>7</sup> In dezelfde zin Mitchell, Ian, The Junior Meccano Engineer, (verder: JME), p. 36., en de bevestiging van dat vermoeden in IM 33, omslag en verwoord in noot 5.

<sup>8</sup> Waaronder het prijswinnende model van ons lid Jan van Dijk uit Apeldoorn, Meccano Magazine, October 1969, p. 505.

<sup>9</sup> In juni 2008 viert men immers het 80-jarig bestaan van SML4, de eerste GBSC als Meccano super model; het eerste drukker referentienummer is 628.5, d.w.z. in juni 1928 gedrukt in een oplage van 5.000 stuks.

<sup>10</sup> Everything about Peter Goddard's Block-Setting Cranes (verder: EaPGBSC)1, p. 47-50 en EaPGBSC2, p. 36-40.

<sup>11</sup> Zie Willy Dewulf, Livret d'instructions no. 18.

<sup>12</sup> Blijkens het helaas niet meer verkrijgbare Livret d'idées, no. 17 van Willy Dewulf.

<sup>13</sup> GMM.SML.20, p. 15 in de literaturopgave.

<sup>14</sup> Congratulations, Adrian!

<sup>15</sup> Zie Bijlage 1.

<sup>16</sup> EaPGBSC1, p. 9 rk.

<sup>17</sup> Conform het Griekse 'γερανός' en het Franse 'grue', dat als eerste betekenis kraanvogel heeft. Ook de volgorde van de verklaringen bij het zelfstandig naamwoord 'kraan' in de 'Dikke Van Dale' is veelzeggend: "I gewone kraan, een tot de orde der kraanvogels behorende grote, sierlijke vogel (...); II 1. werktuig, in beginsel bestaande uit een om een verticale as draaibare grote hefboom met een takel eraan, welks touw of ketting met een lier opgehaald kan worden, (...)"

<sup>18</sup> Zie Love 1971, fig. 26, p. 32.

<sup>19</sup> Mitchell, JME 1974, p. 36.

<sup>20</sup> Zie Love 1971, fig. 30, p. 36.

<sup>21</sup> Zie voor een demonstratiemodel, Love 1971, fig. 31, p. 37.

<sup>22</sup> Webster's Revised Unabridged Dictionary (1913) omschrijft de Titan-kraan als volgt: "A massive crane with an overhanging counterbalanced arm carrying a traveller and lifting crab, the whole supported by a carriage mounted on track rails. It is used esp. for setting heavy masonry blocks for piers, breakwaters, etc."

<sup>23</sup> www.1911encyclopedia.org/Cranes.

<sup>24</sup> Mitchell, JME 1974, p. 36.

<sup>25</sup> Mitchell, JME 1974, p. 36.

<sup>26</sup> MM March 1938, p. 172.

<sup>27</sup> Het model van Taylor heeft door de goede zorgen van Robin Johnson en Alan Partidge een zeer fraai, en gebonden uitgevoerd modelplan gekregen, getiteld 'The Robot Gargantua' dat verkrijgbaar is als 'Special Publication' via CQ. Of Van Straaten's uitspraak over de onmogelijkheid van de Robot Gargantua, juist is laat ik over aan de geïnteresseerde lezer van de Special Publication; zie voor Van Straaten's artikel Meccano Nieuws (verder: MN) 1989, jrg. 7, Vol. 4, p. 14-15.

<sup>28</sup> Bijv. de Titan die is verscheept van Gibraltar naar Salina Cruz (Mexico), ca. 1894/7 en de Fishguard Block-Setter die is hergebruikt in Peterhead, Scotland, ca. 1914.

<sup>29</sup> Veelzeggend is een citaat uit Peter Harwood's MP 169, p. 3: "At the scale used, even a humble washer is one foot in diameter and I have tried to achieve an authentic appearance without adding too much detail."

<sup>30</sup> HCS Vol. 6, p. 107.

<sup>31</sup> Zie HCS Vol. 6, p. 268 en in het bijzonder fig. 524.

<sup>32</sup> www.dalefield.com/mwes/blocksetter/blockset2pg.html: "A brief History of Blocksetting Cranes."

<sup>33</sup> Head, WLMS, nr. 31 p. 17.

<sup>34</sup> www.peterhead.org.uk/history/ph\_narrow\_escape.htm.

Let u op!

De bijlage met afkortingen en geraadpleegde literatuur is los meegeleverd.

## Feest der herkenning

Waar zijn de jongeren?

Ook dit jaar heb ik weer een kleine stand in onze bibliotheek mogen voorzien van wat Meccano modellen en clubinformatie. Deze stand is speciaal bedoeld voor clubs en verenigingen, die zich 14 dagen kosteloos kunnen profileren. Er is een mooie vitrine en een groot prikbord aanwezig, plus veel langs lopend publiek. Het eerste dat opviel, waren de reacties van langslappend publiek tijdens de opbouw, zo van "He, dat had ik vroeger ook gehad, bestaat dat nog, kan je het nog kopen, bestaat daar een club van?" Na een paar dagen ben ik (incognito), achter een landelijk dagblad, stil in een hoekje de zaak eens gaan observeren. Dit geeft toch een verontrustend

beeld. Toch zo'n 80% is mannelijk duidelijk 40+ en een gezicht trekkend van: dit herken ik! En de jongeren? Ze kijken nauwelijks. Misschien schets ik een



te somber beeld, maar wie moeten later het stokje overnemen?

Ik hoop met dit initiatief, toch enkele mensen te interesseren, voor onze o zo mooie hobby.

Ik denk dat het evenement 25 jaar MGN in het spoorweg museum dan ook heel belangrijk is voor de hobby en de club. Ook de media kunnen een belangrijke functie vervullen, in een lokale weekkrant in Ridderkerk is melding gemaakt van deze activiteit in onze bibliotheek.

We hopen dan ook op veel media aandacht voor het 25 jaar MGN, met veel nieuwe leden en veel, heel veel jeugd.

*Bertus Jongste*

## Mededeling

In verband met de stijgende grondstoffenprijzen gelden er met ingang van 1 juli nieuwe prijzen voor de replica Meccano onderdelen van ASHOK's.

Deze nieuwe prijslijst (20 pagina's) is à € 0,50 verkrijgbaar op de komende MGN bijeenkomsten, de lijst kan vanaf begin september ook worden gedownload van mijn website: [www.nautomac.nl](http://www.nautomac.nl)

*J.J.Jager*

## Mededeling

### Éénmalig aanbod van NIKKO aan de MGN leden

I.v.m. het jubileum van Meccano Gilde Nederland stelt NIKKO alle MGN leden in de gelegenheid Meccanodozen te bestellen tegen een gereduceerde prijs. NIKKO doet dit in samenwerking met de Technische-Speelgoed-Speciaalzaak "De Tombe Toys for Boys and...Men".

Het bestelformulier dat u bij dit Meccano Nieuws aantreft, vermeldt de Meccanodozen die tegen gereduceerde prijzen zijn te bestellen.

In de eerste kolom vindt u de nummers die corresponderen met de betreffende Meccanodozen in de catalogus 2007.

Wanneer het voor u niet duidelijk is om welke dozen het gaat, dan ligt de catalogus op 29 september in het Spoorwegmuseum ter inzage bij de Informatiestand- MGN en de NIKKO-stand.

In de vierde kolom is het aantal dozen vermeld die in één verpakking zitten. Dat is belangrijk voor de man die de bestellingen verzamelt. Hiermee kan hij bestellingen combineren om tot complete verpakkingen te komen.

De laatste twee kolommen geven de prijs aan van de winkel en de prijs die u moet betalen. Zo is het voor u duidelijk wat uw voordeel is.

Als u tot bestellen overgaat dan dient u de rij van de door u gewenste Meccanodoos duidelijk aan te kruisen inclusief de aantallen. Het is dus toegestaan meerdere dozen te bestellen van één of meerdere soorten. Verder is het noodzakelijk dat u uw volledige adres, telefoonnummer en lidnummer invult.

De formulieren dienen volledig ingevuld voor maandag 15 oktober 2007 ingeleverd te zijn bij:

J. Ringnalda  
Fornheselaan 98  
3734 GE Den Dolder.

Het is ook mogelijk het formulier op 29 september in het Spoorwegmuseum bij de Informatiestand van het Meccano Gilde Nederland af te geven.

Alleen de formulieren die op tijd binnen zijn, kunnen in behandeling worden genomen.

Mocht u desondanks nog vragen hebben dan kan u bellen naar J. Ringnalda tel. 030-2291942.

*De redactie*

## CAM-tentoonstelling

Tekst en foto's: H. van Ouwerkerk

De Franse Meccanovereniging organiseert ieder jaar een landelijke tentoonstelling. Steeds in een andere plaats, maar altijd beginnend op Hemelvaartsdag. Dit jaar was de tentoonstelling in Bellegarde-sur-Valserine. Een klein stadje op nauwelijks 10 km van het zuidwestelijke puntje van Zwitserland. In een stromende regen en met een kletsnatte tent arriveerden we daar om te ontdekken dat er geen camping meer was. Dan maar naar een camping ten noorden van Bellegarde aan diezelfde Valserine, een riviertje dat inmiddels een echte rivier was geworden en bij die camping ruim een meter was gestegen. Een woest kolkende stroom die ons 's nachts wakker hield. Je moet wat over hebben voor een hobby.

Hoe ze het klaar spelen weet ik niet, maar ieder jaar weer slaagt het plaatselijke comité er in om een ruime zaal af te huren. Dit keer een sporthal met donkerbruine wanden en een hoog plafond. Uitstekend voor het opstellen van grote modellen.



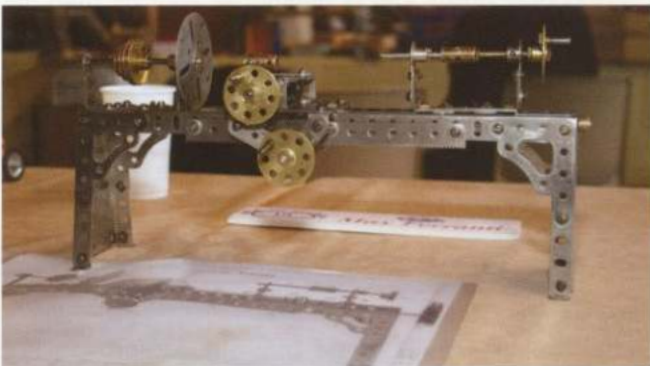
letjes meegebracht. Voor het plaatselijke publiek maakt dat geen verschil.

Dit blad biedt absoluut geen ruimte voor een compleet verslag, maar ik wil toch een paar modellen noemen, van heel groot tot zeer klein. De enorme Eiffeltoren van Claude Lerouge die ik met moeite kon fotograferen. De Mississippi raderboot van Jean-François Nauroy, compleet met golvend 'water'. De enorme Tornado van John Thorpe die op jong en oud indruk maakte. De Loreau DMC 12 van Marcel Rebischung, jawel die uit Back to the Future. Het nostalgische draaibankje van Max Ferranti en de doodsimpele bladveerbuiger van Roger Riff, een gezellige oude baas met een tafel vol kleine modellen

aan de hand waarvan hij mij geduldig de constructietechniek van Citroën uitlegde.

Voor veel meer foto's bekijkte men afl. 99 van het CAM Magazine. Op internet <http://mecr1.free.fr/bellegarde.htm> en <http://pouchi.club.fr/mechanonet/Bellegarde/bellegarde1.htm>

18



Minder geschikt voor fotografie.

Het thema voor dit jaar was 'De werktuigmachine'. Zoals altijd hadden veel CAM-leden gehoor gegeven aan de oproep van het bestuur en nieuwe modellen bedacht en gebouwd. Andere hadden hun oude spul-



Volgend jaar wordt de CAM-tentoonstelling in Le Havre gehouden. Niet zo ver van Nederland als in vorige jaren, maar wel erg vroeg in het jaar. Hemelvaartsdag 2008 valt op 1 mei.

# Gilde jeugd

## Inleiding

Het is nu de derde keer dat er een jeugdrubriek in Meccano nieuws staat. Ik weet nog steeds niet of jullie het leuk vinden, dus ga ik door met de Micro Models. We zijn op 29 september in het spoorwegmuseum. Dan vieren we het jubileum van de club. Daarom heb ik voor dit Meccano Nieuws weer een locomotief gekozen om te bouwen. Deze is misschien wat moeilijker dan de eerste en je hebt er wat meer onderdelen voor nodig.

Op tekening 1 kun je zien hoe de locomotief er uit komt te zien. Tekening 2 is een onderaanzicht en je kunt zien hoe de locomotief is opgebouwd. In tekening 3 zijn weer andere bijzonderheden zien. Op tekening 4 kun je zien hoe de ketel van de locomotief aan de onderkant vast zit. En op tekening 5 kun je de achterkant bekijken. Met deze tekeningen moet het mogelijk zijn om deze locomotief te bouwen. Je moet natuurlijk wel alle onderdelen hebben. Heb je bepaalde onderdelen niet dan zijn ze wel op een bijeenkomst van de club te koop.

## Onderdelenlijst

nr.	aantal	naam	afmeting
10	2	plat hoekstuk	
12b	2	hoeksteun	25 x 12,5 mm
16	2	as	90 mm lang
17	2	as	50 mm lang
37a	23	moer	
37b	12	bout	
38	9	onderlegging	
38d	6	onderlegging	
59	6	kraag	
63	3	koppeling	
69a	11	stelschroef	
77	1	driehoekplaat	
103h	1	platte steunbalk	
111c	6	bout	9,5 mm
111d	1	bout	28 mm
133a	2	driehoeksteun	25 mm
147c	2	pal zonder naaf	
163	2	huls	
164	1	schoorsteenstuk	
212a	4	as-strook-koppeling	

## Het bouwen

Eerst de tekening goed bekijken en dan bepalen waar je mee begint.

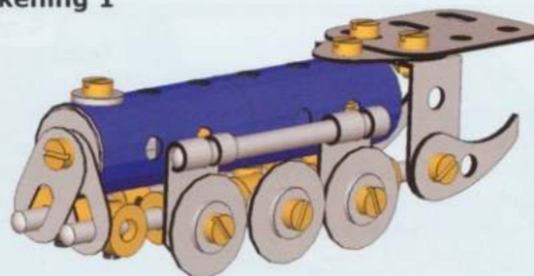
**Tip.** Op tekening 2 is de constructie afgebeeld waar de andere onderdelen aan vastgemaakt worden. Dat is ook het moeilijkste gedeelte. Want de bouten voor de wielen moeten ook verschillende onderdelen aan elkaar vastmaken.

Als je de wielen toch wilt laten draaien dan moet je de bouten 111c vervangen door 111a. De ring tussen wiel en boutkop vervalt en er komt een moer bij.

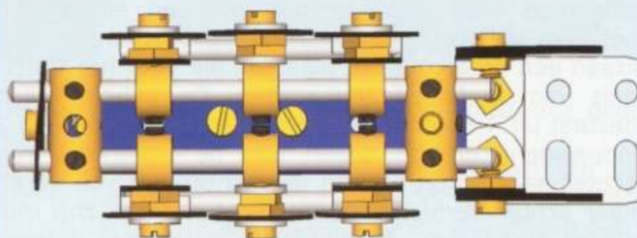
## De montage volgorde is dan als volgt.

Je schuift het wiel op de bout, de 3 moeren en as-strook koppeling nr. 212a. De bout draai je in de kraag nr. 59. Als de kraag op de goede plaats op de as nr. 16 zit, draai je de bout vast; met de moer naast 212a zet

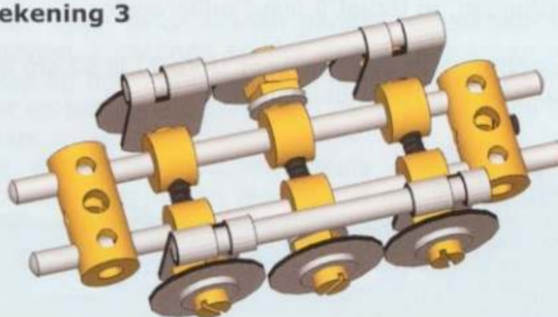
Tekening 1



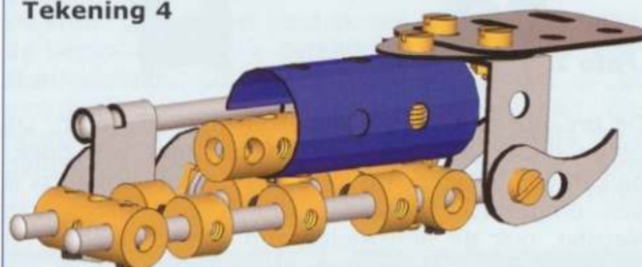
Tekening 2



Tekening 3



Tekening 4



Tekening 5



je deze vast in de goede stand. Als laatste haal je met de moer achter het wiel de speling tussen wiel en boutkop zo veel mogelijk weg. De middelste moer is dan de contra-moer die moet zorgen dat er speling op het wiel blijft.

Probeer deze constructie maar eens.

**Veel succes!**

## Een kraan met 2 grijpers

Tekst en foto's: Martin Hermanns

Dit is maar een korte beschrijving van het door mij gebouwde model, dus beslist geen uitgebreide bouwbeschrijving. Omdat ik het belangrijker vind om een goed werkend model te bouwen schroom ik niet om, als het niet anders kan of als het de betrouwbaarheid ten goede komt, niet uitsluitend met Meccano te bouwen, maar maak ook gebruik van andere bouwelementen. Voor vele "echte Meccano bouwers" is dit geen optie maar voor mij staat een goed werkend model voorop.

De kraan in de huidige vorm was niet het eerste plan. Als eerste bouwde ik het gedeelte met de loopkraan, met een soort rollerbaan die de houten bal van links naar rechts verplaatste. Dit echter had niet het gewenste resultaat dat ik voor ogen had, en zo werd het idee geboren om boven op de bestaande loopkraan een draaikraan te plaatsen die voor het transport van de ballen zou zorgen. De gehele kraan bestaat uit 4 hoofddelen: loopkraan, draaikraan en 2 loopwagens die de ballen aan de linkerkant van achter naar voren en aan de rechterkant van voren naar achter verplaatsen. De rechter poten zijn met elkaar verbonden, de middelste poten zijn 2 losse elementen. Verder 2 verbindingsbalken tussen de 2 loopbruggen, in totaal 9 losse onderdelen.

De loopbrug aan de linkerkant (foto 1) is 62 cm lang en opgebouwd met hoekbalken nr.7.



Foto 1

De breedte is 19 cm hoekbalken met 15 gaten. De poten onder de loopbrug zijn gemaakt van hoekbalken van 9 gaten. De lorrie die de bal verplaatst is een omgezette flensplaat van 5 x 9 gaten van Necobo, ook de flenswielen zijn van dit merk. Het transport van de loopwagen gebeurt door middel van een nylon touw van 2 mm dikte. Aan de voor- en achterkant stopt de loopwagen door middel van eindschakelaars. De rechter loopbrug heeft dezelfde opbouw alleen zonder poten. Aan het beginpunt van de lorrie is een fotocel geplaatst die de aanwezigheid van de bal doorgeeft aan het automatische bestuursysteem.

De draaikraan heeft als basis 4 omgezette flensplaten nr. 52 (foto 2) met hierop, door middel van 4 omgezette stroken nr. 45 bevestigd, het draailager. Dit is gemaakt van 2 x cirkelplaat nr. 146 en cirkelstrook nr.145 samen met de getande ring nr.145a, hiertussen stalen kogels van 12mm doorsnede. Het frame van het gedeelte, waar het ophaalmechanisme is geplaatst, heeft een lengte van 32 cm (hoekbalk

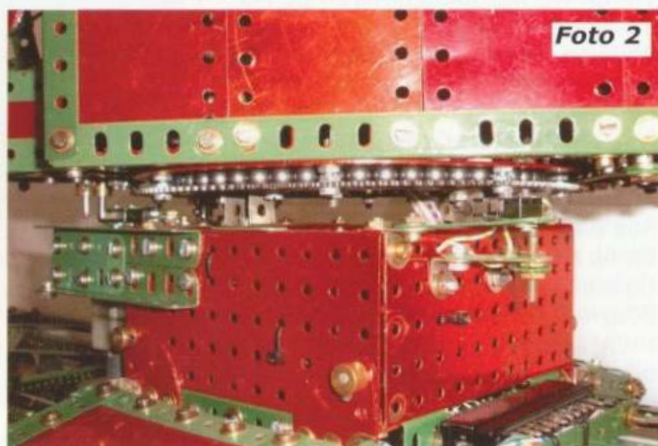


Foto 2

nr.8) en is 19 cm breed (hoekbalk 8b). De hijsarm is gemaakt van 4 hoekbalken nr.7a met daartussen buigzame sluitplaten van 3 gaten breed. De grijper heeft een constructie, afwijkend van de meest voorkomende modellen. Hij heeft slechts één riemschijf om de grijper te sluiten, verder een aparte glijas om hem beter te laten werken (foto 3). Het hijs-

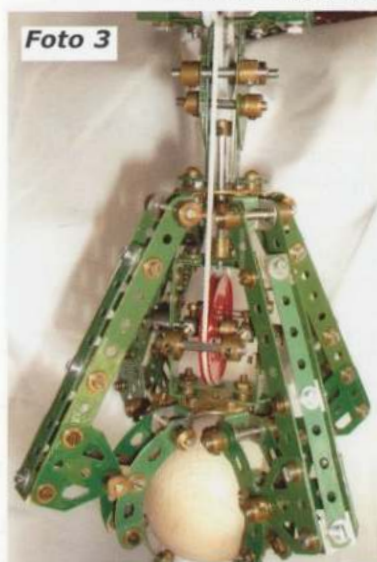
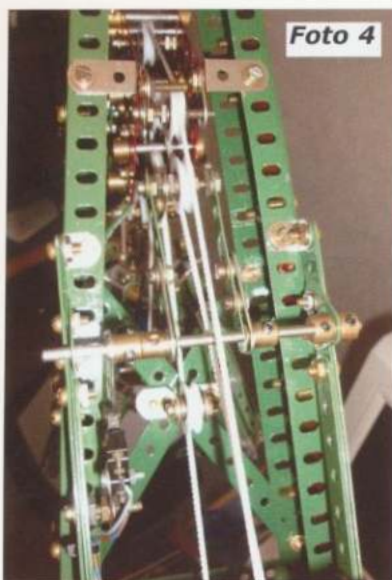


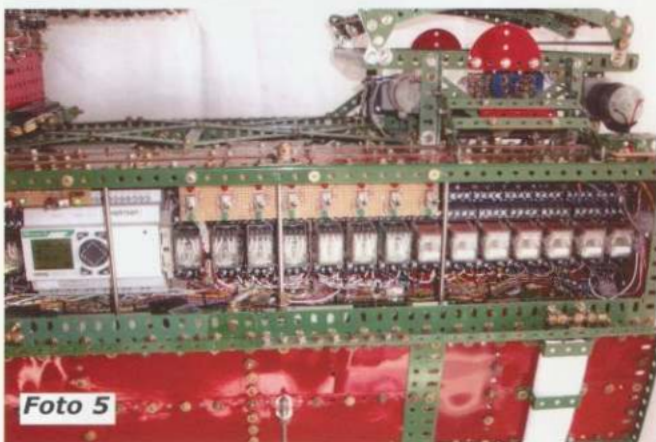
Foto 3

touw en het touw om de grijper te sluiten zitten op één hijs-trommel. Het openen en sluiten gebeurt met een aparte motor aan het andere einde van de sluitdraad. Het stoppen boven gebeurt automatisch doordat de grijper, tegen een eindstand aangekomen, een scharnierende strook omlaag trekt, hierdoor wordt een microschakelaar bediend die de motor stopt. Beneden stopt

de motor als het hijsstouw niet op spanning blijft door het gewicht van de grijper, hierdoor zakt het touw omlaag door het gewicht van een strook met een riemschijf en via een microschakelaar stopt de motor (foto 4). Omdat de draaikraan nog geen halve slag ronddraait, hoefde ik geen gebruik te maken van sleepcontacten, maar er kon mee volstaan worden de kabels via het middelste gat van plaat 146 te voeren. Het draaien van de kraanarm gebeurt met 2 snelheden: langzame start, dan iets vlugger en voordat de eindschakelaar wordt bereikt weer langzaam.

**Foto 4**

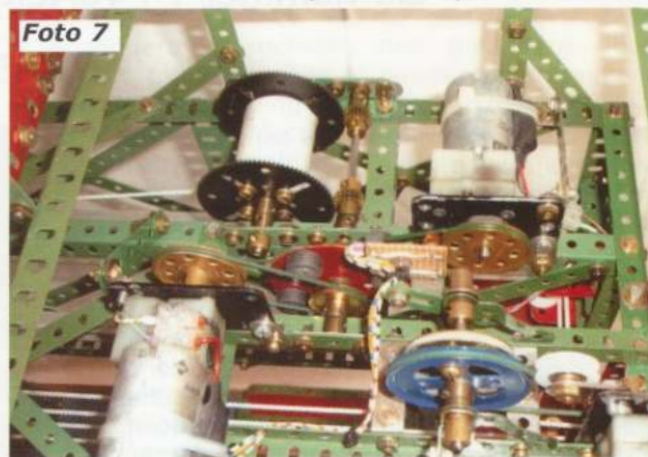
Het frame van de loopkraan is 124 cm lang (2x nr.7) en 32 cm breed met een hoogte van 14 cm (nr.9). Aan de voorkant bevindt zich achter de 2 kleppen de gehele automatische besturing (Foto 5). De grijper heeft dezelfde constructie als die van de draaikraan. De loopwagen loopt op kogellagers met een diameter van 13 mm zodat deze zeer soepel en storingsvrij werkt. Als gelei-

**Foto 5**

ding voor de loopkat gebruik ik aluminium U-profielen van 12x12x12 mm. Aan beide uiteinden bevinden zich eindschakelaars om de loopwagen te stoppen. De poten onder de loopkraan zijn hoofdzakelijk samengesteld met hoekbalken nr.7a. Aan de bovenkant bevinden zich flensplaten nr.53 waarmee de poten en de bovenbouw door middel van een as gemakkelijk te verbinden zijn. Het geheel opbouwen en/of afbreken duurt nog geen 5 minuten. Het dak van zowel de draaikraan als van de loopkraan kunnen door middel van een scharnier-constructie geopend worden, zo is er een goede toegang tot de aandrijving van beide kranen. Dit i.v.m eventuele smering

**Foto 6**

van de draaiende delen (Foto 6 en 7).

**Foto 7**

De gehele kraan wordt automatisch bestuurd door middel van diverse PLC.

Er zijn verschillende systemen ingebouwd om de kraan goed te laten werken: grijper gaat niet open om de bal neer te leggen als er geen loopwagen aanwezig is, grijper gaat niet omlaag als er geen bal voor de fotocel aanwezig is. Als er met 2 ballen gestart wordt lopen beide kranen parallel, draaikraan loopt ongeveer 1 seconde sneller dan de loopkraan maar wacht bij het omhooggaan met de bal aan de linker kant op het omhooggaan van de grijper van de loopkraan.

Alle gebruikte motoren, relais en de besturing hebben een spanning van 24 volt gelijkstroom.

In totaal 12 motoren en 21 relais die samen niet meer dan 1,5 ampere gebruiken.

Dit model heeft tot nu toe 34 uur gewerkt zonder ernstige problemen, het leggen van een bal duurt net iets langer dan 1 minuut dus ongeveer 2000 bewegingen.

De kraan gaat bij het inschakelen van de stroom naar de beginstand; is die bereikt kan hij handmatig gestart worden. Dit om te voorkomen dat er bij eventuele stroomonderbreking ongelukken gebeuren. Door middel van diverse schakelaars is de gehele kraan ook met de hand te besturen, dit vooral in de fase dat de gehele kraan goed afgesteld moet worden.

**Overzicht**

## Lid nummer 74 vertelt wat losse herinneringen.

Tekst en foto's: Karst Quast

Mijn vader zei een keer: "Ga eens een keer kijken bij Elema, hij wil dat ik lid van zijn modelclub moet worden, maar daar heb ik helemaal geen zin in, ga jij uit beleefdheid maar eens kijken."

Elema en mijn vader waren collega's op de Landbouw Hogeschool te Wageningen, beide in de vakgroep Landbouwtechniek, mijn vader meer in de werktuigbouw, Elema aan de kant van de Landbouwmechanisatie. Ze hadden regelmatig met elkaar te doen, maar waren twee geheel verschillende personen. De achtertuinen grensden bijna aan elkaar, mijn zus was zelfs vriendin van de dochter van Elema. We groeiden op en verlieten het ouderlijk huis, jaren later kwam dus deze vrijblijvende opmerking.

Op een avond ging ik dus kijken wat daar te doen was. Mevrouw Elema, een statige dame, verzorgde keurig de thee met een koekje en we lieten alle gebruikelijke beleefdheden de revue passeren. De hobby van haar man was duidelijk niet haar hobby, maar als buurjongetje werd ik heel gastvrij ontvangen.

Op de zolderkamer was het toch heel interessant en al gauw was lid nr 74 ingeschreven en mijn vader opgelucht. Ik had zijn verzameling, die zelfs in Indië geweest was (met alle gevolgen van dien) al een paar jaar in mijn bezit. Keurig opgeslagen lag hij nu dus te wachten op gebruik. Ik woonde nog in Wageningen en al gauw werd ik door Elema ingewijd, hij was een bron van kennis op veel gebieden en het was altijd leuk om zijn koffer of spullen te mogen dragen. Er zat nl. een heel leeftijdsverschil tussen ons, het bleef dus Meneer Elema.

We gingen zo vaak samen op pad bv. naar de opnames van "Gesucht-Gefunden", een programma voor de Duitse TV over hobby's in het algemeen, hier werden Elema en van Steenvoorden geïnterviewd.



De 3 foto's hierboven geven een beeld van "Techniek en Vrije tijd"



Tijdens de opname van "Gesucht-gefundten"

Ook "Techniek en Vrije Tijd" in de Jaarbeurs van Utrecht was zo'n prachtig evenement voor modelbouwers.

Of de bibliotheek te Rotterdam in 1984. Daar ontstonden de eerste Meccanovriendschappen. Met Lou Elshof had ik een mooi avontuur, ik verkocht al mijn Suske en Wiske stripboeken en met dat geld zijn we met een "asielzoekersbus" naar Henley on Thames geweest. De reis ging met een bus via het veer Dover/Calais en stopte in hartje London, van daar met metro en trein naar de tentoonstelling. En alles met 4 zware dozen Temsi in de tas voor een Engelse verzamelaar. De tentoonstelling zelf was natuurlijk overweldigend, in dat prachtige oude stadhuis. Wat waren daar al een groot aantal actieve Hollandse Leden en wat spannend om dan even gewoon Bert Love op de foto te nemen met zijn figuurzaagmachine, terwijl hij puzzels maakt van triplex met daarop de voorzijde van Meccano Magazines geplakt. Wat een Meccano! Maar ook in De Reehorst of Volksuniversiteit in Ede waren de MGN tentoonstellingen zeker de moeite waard.



Bert Love met  
figuutzaagmachine

Op bezoek bij Tony Rednall in België of een bezoekje bij van der Kleij in Assen, was ook zo'n bijzondere gebeurtenis, daar lag de Meccano tot op de zolder, gelukkig gaf mev. van der Kleij tegengas met een verzameling olifanten. Trouwens Meccano-vrouwen zijn er natuurlijk ook, vaak gezellig babbelend op de achtergrond, eigenlijk zijn alle door het Meccano-virus besmette personen aardig.

Ik was toen ook wel eens jaloers op die twee mannen van de spoorwegen, die kwamen toch overal, ook in het buitenland! Trouwens ik heb ook een keer eventjes de pest aan Loe Elshof gehad, hij kocht in Ede, mijn woonplaats, wat Meccano in een winkel die stopte, als afsluiting van deze deal zei de winkelier: "Op zolder hangen ook nog wat van die grote ringen, neem die ook maar mee."

Discussies over het wel of niet puriteins omgaan met Meccano, berekeningen van klokken of belastingen. Een genoeg om te luisteren

naar de verhandelingen van de heren Couwenberg of Sijnja. Beiden konden erg diep ingaan op de achterliggende theorie en zich verbazen over afnemende belangstelling bij de jeugd voor Meccano.

Elema was lange tijd de redacteur van het blad; samen met Sijnja, Rozeboom en ik werden heel wat bladen verzendklaar gemaakt. Dat ging toen vrij primitief, mev. Elema was meestal naar een concert of theater en zo hadden wij de hele woonkamer als werkterrein. Er moesten standaard vaak bijlagen worden toegevoegd, daarna de stickers geplakt en bundels op postcode-gebied met weer eigen bundelstickers en een begeleidings-lijst gemaakt volgens een bijna geheim recept van de PTT. Dan alles in de auto gesjouwd en de kamer weer op orde gebracht, het waren gezellige avonden.

Ieder bouwde in zijn eigen richting; wat blijft hangen zijn de publieks-lievelingen: de goochelaar van Leo van Steenvoorden, de tandwielsnijders of fakir van Arie Rozeboom, de astronomische klok van Mauritz Sijnja. Blader maar eens ons eigen blad door en je staat versteld van de mooie bouwsels.

Ook zo'n hoogtepunt was het bezoek van het MGN aan de fabriek in Calais. Wat een bont gezelschap reisde per touringcar naar Calais, we luisterden en keken naar een presentatie en mochten toen de fabriek in. Prachtig wat we zagen, Meccano in productie. Daar stond wat opgeslagen in eenvoudige kisten en kratten. Daar zou je langer willen neuzen en kijken. In ieder geval heb ik nog steeds een aantal gaatjes van Meccano kunnen redden van het oude ijzer. Een avontuur.

Meccano is niet alleen een jongensdroom vol ijzer, maar ook een uitdaging om iets te maken wat je ziet, het verzamelen van mooie zaken, het af



Fabriek in Calais

en toe gezellig onder elkaar zijn met net zo prettig gestoorde mensen, niet gehinderd door leeftijd of opleiding, een verbreding van je horizon, gewoon Meccano, gewoon een pracht hobby!

## Advertentie:

### Exacto -onderdelen.

Standaard en niet-standaard onderdelen; zeer hoogwaardige kwaliteit in **alle kleuren** te leveren. **Nu ook zink-plated mogelijk!** Veel gevraagde blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Ook diverse motoren beschikbaar.

### Exacto -sets

Replica van Meccano **Crane set 1976** franco thuis € 222.

Standaard levering in geel; rood/groen uitvoering is mogelijk!

**Exacto No. Set 4** beschikbaar in fraaie doos met Exactologo en 'lift-out' laag. In rood/groen of geel/blauw/zink-plated. Franco thuis voor € 133!

Nu ook **Bugatti T35** in blauw en new design wielen. Franco thuis voor € 790.



De Bugatti nu ook geheel **kant en klaar** leverbaar! Ook de wielsets los leverbaar. Informeer naar de prijs.

Gegarandeerde besteldata 15 april en 15 oktober van ieder jaar! Grote bestellingen gaan eerder weg.

Perfekte prijs / kwaliteitsverhouding.

Nieuwste prijslijst € 1,50 op giro 550540 t.n.v.

Jan H.Schurink te Bathmen; gratis via [exacto@tele2.nl] [19 - 20 uur: 0570 542815;

**De basiskorting bedraagt thans rond 20% afhankelijk van euro-/dollarkoers!**

## Mededeling

In vorig Meccano Nieuws (MN25.2) werd melding gemaakt van een bouwdoos die alleen in Japan verkrijgbaar zou zijn. Wel, de tekst op de doos geeft dat ook aan. Met die kennis hebben we NIKKO benaderd. Op dat ogenblik was men daar niet op de hoogte, dat er een dergelijk item van Meccano uit was. Contact met Japan gaf uitsluitel en men liet ons weten dat men alleen een poging kon doen een aantal van die dozen naar Nederland te halen als we een aantal konden noemen. Dat is dan precies de reden om in MN 25.2 een oproep te plaatsen om u aan te melden als u serieuze belangstelling zou hebben, ondanks de wat hoog ingeschatte prijs van de doos. Ik kan u melden dat er inmiddels 11 personen zijn die goed zijn voor 15 dozen. Dit moet gezien worden als een tussenstand, want ik verwacht wel dat er op het jubileum nog belangstellenden bij komen. Met die resultaten ga ik dan in oktober naar NIKKO om te vragen of er een bestelling geplaatst kan worden. Tot die tijd is het nog wachten.

De redactie

## buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

### Constructor Quarterly

Nummer 76 (juni 2007)

Van Joe Attard een model waar hij al een tijd mee bezig was. Hij noemt het een Amerikaanse tractor. In feite een truck zonder trailer. Onder de lange motorkap een boormachinemotor verscholen onder een dummy van een turbo V8 diesel. Het ladderchassis is 65 gaatjes lang en biedt voldoende ruimte voor een compacte versnellingsbak (6 vooruit, 2 achteruit). Twee achterassen (8 wielen) en een gesimuleerde luchtvering.

De oude 'supermodellen' geven nog altijd inspiratie. Nadat Geoff Bennet voldoende baggeremertjes had verzameld, waagde hij zich aan SML 5, de rijdende baggermachine. Die emmertjes (131d) kunnen met een lipje aan een ketting bevestigd worden. Maar ze wiebelen dan zodanig dat Geoff heeft gekozen voor een rupsband, opgebouwd uit losse schakels (P91). De constructie is op een aantal punten verstevigd en zo te zien zijn de wielen verdwenen. Niet rijdend dus en ook geen bagger maar tarwekorrels o.i.d. bij demonstraties.

Voor de liefhebbers van micromodellen een treintje met de Stephenson -locomotief (Louis Fleck), de botenlift bij Falkirk (Paul Dale) en een Jeep (Bernard Périer). De losse onderdelen van dergelijke modelletjes zouden in

één hand moeten passen. Ik denk dat dit in alle drie gevallen wel lukt.

Een iets groter model van Bernard Périer is een draaimolen met epicyclische aandrijving. Ziet er in geel, blauw en rood best leuk uit.

Overwegend rood is de dubbeldeks tram (Sunderland Feltham) van John Herdman. Witte zijplaten op het bovendeck geven dit model een opvallend uiterlijk. Gemotoriseerde onderstellen en infrarood afstandsbediening.

In CQ73 stond een artikel over de baggermachine (10900) van Märklin. Een stoer model dat merkwaardig genoeg door producent Metallus niet werd voorzien van motoren. Stefan Tokarski monteerte in zijn model twee industriemotoren voor de rupsbanden en vier Meccano Power Drive motoren (geel met verdragingskastje) voor de diverse bewegingen. Al dit motorisch geweld draait prima op een bij Lidl gekochte voeding met 12 V accu.

Jean-Pierre Veyet is een boerenzoon uit Frankrijk die al heel jong leerde hoe je landbouwmachines aan de praat moet houden. De verworven kennis werd toegepast bij het bouwen van steeds groter wordende Meccanomodellen waarover CQ al eerder heeft gepubliceerd. Guy Kind heeft de notities van Jean-Pierre uitgewerkt tot een overzicht en dit

vertaald in het Engels. De mid-denpagina's laten de trotse bouwer zien met zijn favorieten, de immense CAT 994D, de 789B transportwagen voor mijnbouw en een Poclain shovel.

Blokzetkranen zijn er in soorten en maten. Ian Mordue bouwde na lang aarzelen een model van de kraan die hij in zijn jeugd zag in South Shields. Daar reed de Titan van Stothert and Pitt op rails van ongelijke hoogte. Eén op de pier zelf, de andere op een muur aan de zeezijde van de smalle pier. Het onderstel was ook opvallend smal. De kraan was oorspronkelijk voor Gibraltar bestemd en daarom was de cabine geheel open. Later is daar een simpel afdakje op gezet. Ian heeft dit allemaal prachtig gemodelleerd op schaal 1:32 en mede aan de hand van documentatie van John Sinton. Geen Fidler's gear en geen 167.

Na een constructie die in een touw kan klimmen (David Lawrence), de zonden van Michael Denny, het familiealbum van Hornby, aflevering II over beroemde lichte vliegtuigen (Bernard Périer) tenslotte een interessant model van de Millenniumbrug voor fietsers en wandelaars bij Gateshead (Brian Chaffer). Het wegdeel bestaat uit een boog in het horizontale vlak en hangt met tuidraden aan een dragende boog in het verticale vlak. De tuidraden maken een hoek van ongeveer 45 graden met genoemde vlakken. Het geheel kan ongeveer 45 draaien om de lengteas teneinde onder het midden van het wegdeel doorgang te bieden voor schepen.

## The International Meccano Man

*Nummer 51 (mei 2007)*

Wie heel veel Meccano-assen bezit, heeft een probleem. Hoe sorteer je al dat ijzer? Colin Cohen uit Kaapstad bouwde daar een apparaat voor. Een prachtige constructie die zelf al zoveel assen bevat dat er misschien niet veel meer te sorteren overblijft. Ook de Meccanograaf van Colin ziet er ingenieus uit.

Bij de door Philip Webb verzamelde technische tips o.a. het gebruik van elastisch plastic koord als tuidraad en molenwieken (61) als grille of raam voor een vrachtwagen, afhankelijk van het type. Voorts diverse hijsblokken, een sleepkring, de simpele bevestiging van een ketting aan een koppeling m.b.v. een splitpen, een druklager en draaistellen op schaal H0 of O0. Bovendien de truc van Roelf Valkema. In het asgat van een naafloos plastic wiel uit de bouwmarkt kun je met 9/16 inch BSW draad tappen waarin een wormwiel past. Zo kun je die wat grotere wielen in een Meccanomodel gebruiken. Geoff Bennett geeft in een apart artikel diverse manieren voor de constructie van rupsbanden.

De 'Michael Adler Founder' prijs is dit jaar toegekend aan de bestuurbare rickshaw van Philip Edwards. De overige contestants waren Guy Kind met de Caterpillar 583 buizenlegger en Dave Harvey met een lasrobot. Fraaie foto's in kleur van deze drie topmodellen. De regels voor genoemde competitie zijn inmiddels gewijzigd. De lasrobot wordt ook apart besproken.

André Schaeffer beschrijft enige op zeer kleine schaal gebouwde verdragingsystemen. Van 1/100 tot 1/100.000.000 en dat alles nog passend in de hand. Hij voegt daarmee de M van mechanisme toe aan de MMM-modellen: MMM-vertragingen.

Als een los tussentandwiel niet in lijn met de aandrijvende of aangedreven tandwielen is gemonteerd, maar ernaast, dan

werken er krachten op het tussenwiel die het naar buiten of naar binnen drukken, afhankelijk van de draairichting. Als er teveel speling is kan de overbrenging vastlopen of juist een tandje doorslaan. Alan Wenbourne legt dat precies uit met vectordiagrammen. Als beide draairichtingen nodig zijn moet de constructie zo strak mogelijk gemaakt worden en zeker niet het tussenwiel met veel speling op een lange bout monteren.

Nogmaals Stother and Pitt. Het Museum Bath at Work (MOBAW) heeft een speciale afdeling met enige modellen van S&P. Hieronder ook Meccano. Kranenliefhebbers hebben dus een goede reden om Bath te bezoeken.

## Midlands Meccano Guild Bulletin

*Nummer 29 (juni 2007)*

Aandacht voor het overlijden van gildelid John Linder. De aflevering is verder geheel gewijd aan de bijeenkomst van het gilde op 31 maart in Baginton. Diverse kleine kleurenfoto's.

## Runnymede Meccano Guild Magazine

*Nummer 64 (juni 2007)*

Na een uitgebreid verslag van SkegEx 2007 de derde aflevering over supermodel 1, het autochassis. In de loop der jaren is er veel aan dit model gewijzigd. De eerste versies van deze demonstratiemodellen worden regelmatig aangeboden. Dat zijn meestal geen originele exemplaren want die zijn in werkelijkheid uitermate zeldzaam. Betaal niet te veel voor een nepexemplaar.

In de door Nick Rodgers verzorgde aflevering ditmaal supermodel 1 van Konkoly, de 'Variograph', de 'Supervariograph' en de 'Ultrasuper Variograph'. Alles gebouwd, getest, gefotografeerd en in begrijpelijk Engels beschreven.

Ook de 'Level-Luffing' kraan, bouwbeschrijving 92 van MW

Models, is een supermodel en Roger Fearnside ging er mee aan de slag. Knap lastig, maar tot op heden geen onoverkomelijke problemen. De onderbouw is klaar en in de volgende aflevering van oktober verschijnt hopelijk het tweede en afsluitende verhaal.

Al heel vroeg in de geschiedenis van Meccano verschenen er publicaties over een volkomen fictief Meccanoland en al even fictieve, maar zeer gelukkige jongens die daar zouden wonen. Clive Wenston trakteert ons op de fraaie afbeeldingen die in dit promotiemateriaal werden gebruikt. Uitstekende foto's van modellen van de bijeenkomst in juni. Onder andere de drijvende kraan van Peter Goddard die ook op SkegEx te zien was, een dubbeldeks Leyland autobus TDI Titan uit 1928 (Geoff Wright), een fraaie Mercedes W125 raceauto met zil-verkleurig plaatwerk (Bob Brooker) en een prachtige Fowler R3 kermistractor (Darren Bonner). Paul Joachim bouwde een model van de Robinson B22 helicopter waarin hij ooit de eerste vlieglessen kreeg. Niet al te groot in 1:14, maar het ziet er tamelijk realistisch uit met name door de transparante cockpit.

## The Sheffield Meccano Guild Journal

*Nummer 98 (zomer 2007)*

Het eerste deel van de beschrijving van een door Ken Ashton op schaal 1:15 gemodelleerde Shay 90t C-Class locomotief voor normaal spoor beslaat 8 blz. Het prototype werd tussen 1910 en 1920 door LIMA in Ohio geproduceerd. De drie gedetailleerde draaistellen zijn vrijwel identiek en de diverse foto's bieden waarschijnlijk voldoende informatie om aan de slag te gaan.

Ook wat foto's van de voorjaarsbijeenkomst. De legergroene militaire modellen van John MacDonald zijn bekend. De Russische 'Ural' truck is onmiddellijk herkenbaar. Met aandrijving op alle zes wielen en ook zes versnellingen.

De spionagerobot 'Spyke' van

Meccano/Erector zal, wanneer u het herfstnummer van MeccanoNieuws in handen hebt, als bouwdoos voor drie uitvoeringen, te koop zijn voor ongeveer €250,—. Met videocamera, microfoon en luidspreker. Draadloos bestuurbaar vanaf uw computer en bij juiste configuratie ook over het internet. Voor bewaking van de huis- of Meccanokamer.

### Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 82 (juni 2007)

In CQ 72 gaf Bernard Périer al suggesties voor de verbetering van het Concordemodell. Hier nog wat aanwijzingen van o.a. Graham Jost en Anthony Els. Het verticale staartvlak kan netjes gecentreerd worden. Het startgedeelte moet ook wat verder naar achteren voor betere verhoudingen. Versteving van de romp en een fraaier landingsgestel.

Charles Steadman uit Nieuw-Zeeland is lid van de discussiegroep Spanner op internet en is vol ambitie bezig met de invulling van een data base die uiteindelijk een overzicht zal geven van alle Meccano-onderdelen in alle varianten die er ooit geweest zijn. Iedere aanvulling wordt zonnig uitgebreid besproken in de discussiegroep waarvan sommige leden veel historische kennis hebben. Kennis die nu eindelijk wordt vastgelegd en aan iedereen beschikbaar wordt gesteld. Als u de web site op <http://www.nzmeccano.com/Part s.php> oproept, komt de bekende handelarenkaart uit 1950 te voorschijn. Door op een onderdeel te klikken wordt de beschikbare informatie zichtbaar. Charles is gewoon bij 1 begonnen en zal, als u dit leest, de linkerzijde wel klaar hebben. D.w.z. tot en met de getande stroken. Ik hoop dat de rechterzijde met dezelfde voortvarendheid van informatie wordt voorzien. Dit is een schitterend project waar buitengewoon veel tijd en energie in wordt gestoken.

Een aardig artikel over de

oliespuitjes die rond 1928 door de firma Joseph Kay and Sons werden gemaakt. Een geliefd object voor verzamelaars. Destijds kostte type 'K' drie shillings en zes penny's. Met alle devaluatie meegerekend zou dat nu 45 Euro zijn, maar voor een gaaf exemplaar in originele verpakking wordt wel 550 Euro betaald.

Wie bouwt moet af en toe ook buigen. Dat gaat het beste met een speciaal apparaat. Er circuleren diverse ontwerpen die met overvloedige onderdelen kunnen worden gebouwd. Meestal wel geschikt voor buigzame platen. Voor stroken of strookplaten is al meer kracht nodig. Voor assen voldoet eigenlijk alleen een industriële machine met speciale groeven in de rollen. Denk daarvoor aan een bedrag van tenminste 100 Euro. Anthony Els geeft een aardig overzicht.

Van A. Andrews een artikel over een stermotor zoals in juli 1936 in Meccano Magazine werd beschreven. Toen vijf stuks 181 of 301, hier de wat forsere spoelen uit de Elektron doos. Erg fraai ziet het er niet uit, maar deze motor is verrassend sterk en uitstekend bruikbaar in een vliegtuigmodel dat voldoende groot is. Ook nog wat historie en ideetjes voor een lijn- en een V4-motor.

### Magazine du CAM

Nummer 99 (juli 2007)

De uitgave van juli bevat altijd een verslag van de voorafgaande landelijke tentoonstelling. Dit jaar in Bellegarde. Een zeer gedegen beschrijving met fraaie foto's. Wie geen Frans kan lezen kan toch met genoegen de plaatjes bekijken. Tegelijk ook wat uitgebreidere beschrijvingen van twee topmodellen, de vandiktebank van Guy Gimel en de in goud en blauw uitgevoerde mechanische werkplaats van Albin Treil waarin de machines worden aangedreven door een as onder het dak.

U kent dat wel. Ergens diep in uw model moet nog iets vast gezet worden. U legt een moer op het topje van uw wijsvinger en

brenkt die behoedzaam naar de juiste plaats. Meestal verdwijnen er enige moeren in de krochten van uw model voor het eindelijk lukt om er een bout in te wurmen. Wat spuug wil wel helpen, maar daar wilt u geen toeschouwers bij hebben. De oplossing is een speciale ring die u kunt maken van een steek-sleuteltje 34 waarvan u er toch veel te veel hebt liggen. Plat slaan, de ronde uiteinden afkanten en het restant omvormen tot een ring die enigszins strak om het topje van uw vinger past. Moer in het vierkante middengat leggen en zonder enige moeite brengt u de moer op de gewenste plaats. Geniaal idee van Alain Legrand.

### AMS Bulletin

Nummer 57/07

Wolfgang Repke, de nieuwe redacteur, bespreekt de Bugati van Exacto. Fraaie foto's van het model dat je met deze peperdure doos kunt bouwen.

Voor de T-Ford op de markt kwam was de bediening van een niet-gesynchroniseerde versnellingsbak een lastig karwei. Dubbel clutchen en tussengas geven. Die handelingen gingen meestal gepaard met veel lawaai. Ford vond dat de bediening veel eenvoudiger moest worden en liet een epicyclisch mechanisme ontwikkelen dat nog maar heel weinig bijgeluiden produceerde. Willy DeWulf, uit Marseille, bouwde een demonstratiemodel en dat wordt hier voldoende duidelijk beschreven om het na te kunnen bouwen. Met 12 tekeningen en foto's en een stukje theorie. Eveneens van Willy een kleine en zeer bruikbare joystick. Verder een bezoek aan de firma Metallus, waar de Märklin replica's met numeriek bestuurd machines worden vervaardigd, een artikel over de constructie van boogbruggen en een wikkelaarsapparaat voor garens van Thomas Keel. Dit laatste model is zeer geschikt voor demonstraties en kan door kinderen bediend worden. Succes verzekerd!

## vraag &amp;

## aanbod

**Te koop aangeboden:**

Wegens ruimtegebrek de volgende bouwdozen van Metallus. 1 doos Bonn (461 onderdelen), 2 dozen Berlin (2491 onderdelen), 1 doos Automatic (70 onderdelen), 1 doos Archimedes (590 onderdelen).

Verder 1 groot draailager nr. 4900-30, 1 nettrafo plus diverse motoren, schakelmateriaal. plus nog eens 1265 extra onderdelen met een waarde van € 965,00. Alles in staat van nieuw.

Dit alles voor de absolute bodemprijs van € 2660,00

Te bevragen bij:

A.L. Bronda,  
Erepijsweg 2,  
9753 AS Haren,  
E-mail meerbronda@hetnet.nl

**Te koop aangeboden:**

Nieuwe Franse Meccano-onderdelen.

Deze keer ga ik als bezoeker naar de bijeenkomst in Utrecht;

ingeval u wilt dat ik nog specifieke onderdelen voor u mee moet nemen, laat me dat dan weten (vanaf 26 september). J. van Dijk, tel: 055 541 7995 of email: anja44mec@planet.nl

**Te koop aangeboden:**

Partijtje gebruikte Meccano onderdelen waarbij o.a. wat Temsi en Constructor. Een afbeelding ervan is te zien op [www.meccanogilde.nl](http://www.meccanogilde.nl)

Te bevragen bij:

Frank Schöne,  
van Boisotring 53,  
2722 AA Zoetermeer,  
tel. (00-31)(0)79-3314249,  
E-mail: [frank.s@casema.nl](mailto:frank.s@casema.nl)

**Te koop aangeboden:**

Diverse Meccano ruimtevaartdozen, de nrs. 4810, 4820, 4830, 4840 en 4850.

Uitrusting nr.10 zonder kist (omstreeks 1950). Partijtje losse onderdelen, waarbij ook nikkelen onderdelen. Voor inlichtingen

kunt u zich wenden tot M.Smeets, tel. 0181 414985

**Te koop aangeboden:**

5 dozen Philips ME1200 waarvan 3 compleet plus een ME1201 doos met boeken.

Gezamenlijk € 170,--.

4 dozen Constructor 1, 1a, 2 en 2a met boekjes.

Gezamenlijk € 50,--.

3 Temsi constructiedozen 1-X-4 met boekjes, incl. losse onderdelen. Gezamenlijk € 50,--.

Temsi motor (model E20 R) voor € 40,--.

Electric (Baukasten 3) Dit doosje is van 1937 met boekje voor € 20,--.

Te bevragen bij: H.v. Elswijk, tel. 0297 582776

Het plaatsen van niet commerciële advertenties in Meccano Nieuws is gratis voor leden en eenmalig voor niet leden. De advertentietekst dient voor de sluitingsdatum (zie pagina 2) schriftelijk aangeleverd te worden op het redactie-adres.

27

## agenda voor Meccano Gilde Nederland

*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 de voorzitter op nummer: 023-5841717*

## Bijeenkomsten en evenementen

**Jubileumbijeenkomst**

**Utrecht** 29 september 2007

Openings- en sluitingstijd:  
10.00 tot 17.00 uur

Locatie: Spoorwegmuseum  
Malibaanstation 16

Kijk voor route beschrijvingen en museum info op:

[www.spoorwegmuseum.nl](http://www.spoorwegmuseum.nl)

**Evenement**

**Genk** (België)

6 en 7 oktober

Openingstijden: 9.30 - 18.00 uur

Locatie: Limburghallen,

Modelbouwtentoonstelling,

Organisator: De Hoeselse

treinclub,

Genk

**Evenement**

**Modelbouwmanifestatie**

**Soesterberg**

Van 21 t/m 28 oktober.

(maandag 22 en zaterdag 27 oktober gesloten)

Openingstijden:

10.00 - 17.00 uur.

Mil. Luchtvaartmuseum,  
Soesterberg.

**Gildebijeenkomst**

**Tiel** 3 november.

Openingstijden: Voor exposanten en handel van 9.00 t/m 16.00

uur, voor bezoekers van 10.00 t/m 15.00 uur.

Locatie: Verenigingsgebouw "De Schakel", Scheeringlaan 4a, 4001 WJ Tiel.

Gebouw is rolstoelvriendelijk en horeca aanwezig.

Stadshart is op loopafstand.

**Evenement**

**Blankenberge** (België)

17 - 18 november

Restaurant 't Zeepaardje,

Zeedyk 48 - 49

8370 Blankenberge

Voor meer info: 0478 591245

**Gildebijeenkomst**

**Ulvenhout** 15 december

Openingstijden: 9.30-15.30 uur

Locatie: De Pekhoeve,

Dorpstraat 94,

Ulvenhout.

## Sneek 2007

Tekst: C.L.Spierdijk, foto's: A. de Jong, C.Trommel en C.L.Spierdijk.

De accommodatie, gelegen aan de rand van Sneek, is voorzien van een mooie zaal met veel licht. Iets wat voor het tonen van modellen toch belangrijk is. Ondanks de afstand hadden veel bouwers uit het westen van het land de moeite genomen hun modellen in Sneek te tonen. Henk Brouwer, organisator van deze bijeenkomst, had als extraatje een spoorbaantje met Hornby-treinen neergelegd. Zodat enkele fans van deze Hornby-sport ook nog langs kwamen. Het overgrote deel van de ruimte werd echter ingenomen door de aanhangers van het ons zo bekende Meccano systeem. Wat er zoal te zien was vertellen de bijgevoegde foto's.



### Foto's boven

De minaturen van Jan Ringnald

**Links**

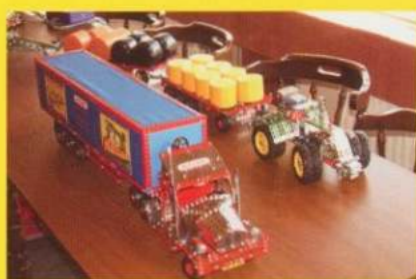
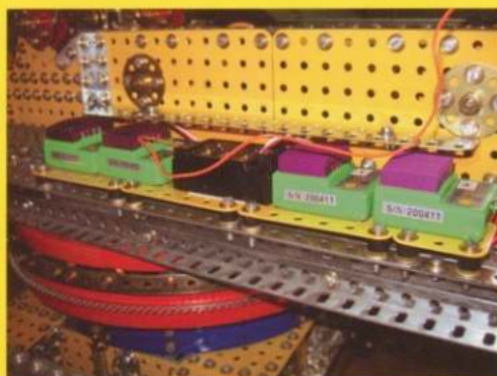
De havenkraan van Sjaak v d Ruit

**Rechts**

De manipulator van Freark Dijk

**Onder**

De nieuwe onderdelen van Jan Schroef



**Links**

Trailer en tractor met aanhangwagen.  
Beide zijn samengesteld uit Merkur en Eitech onderdelen.

**Rechts**

Een detail van de cabine.



Een helicopter op zonne-energie.

Ook deze shovel was te bewonderen.

Een bijzondere kraanwagen.

