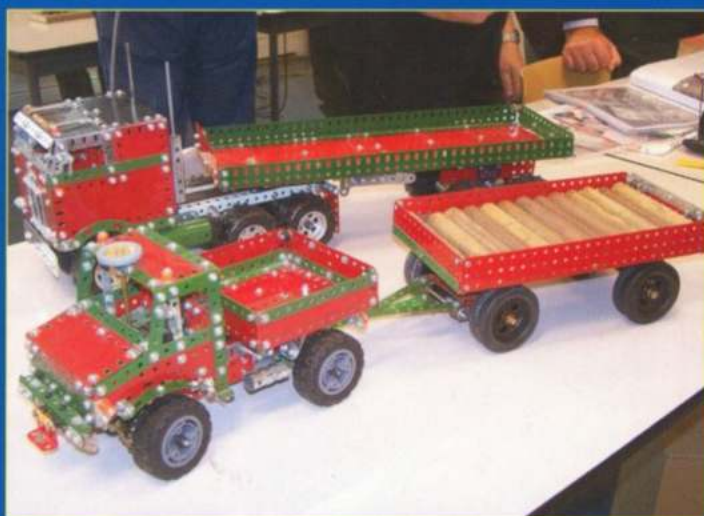
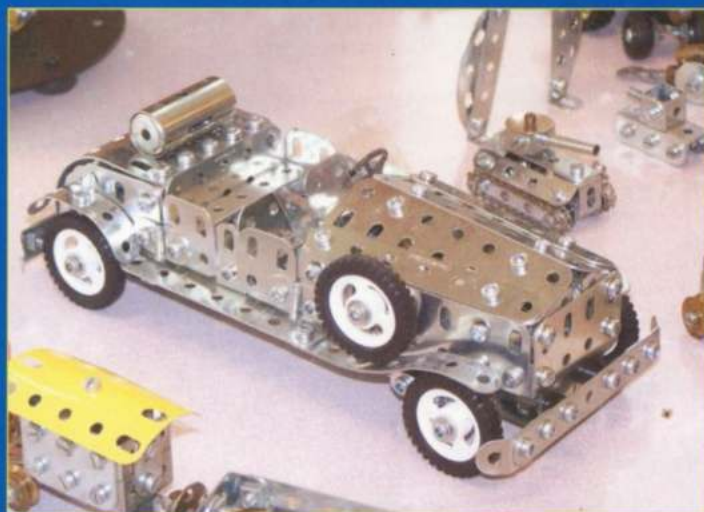


# meccano nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'  
*vereniging voor metaalconstructie modelbouw*



Tiel 2008 (zie pag. 11)

4 Interview B.Jongste

5 Meccano & wetenschap

7 Loopmachine

9 Fantasie kraan

12 Der Junge Mechaniker 2

14 Impressie Skeggnos





### 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 Documentatiecentrum.

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

**Voorzitter:** G.B.M.M. Anink  
Singelweide 139  
1967 HJ Heemskerk  
Tel.: 06 18207778  
E-mail: Tijdelijk buiten gebruik.

**Secretaris:** M. Somers  
Fazantenkamp 325  
3607 CR Maarssen  
Tel.: 0346-553122  
E-mail: secretaris@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

### Ledensecretaris

J.G. Kuijl  
Mozartlaan 18  
3603 BH Maarssen  
Tel.: 0346-564405  
E-mail: ledensecretaris@meccanogilde.nl

### Evenementencoördinator

W. Livestroo  
Fagotdreef 65  
3845 DG Harderwijk  
Tel.: 0341 253889  
E-mail: W.Livestroo@kpnplanet.nl

### Redactie

C.L. Spierdijk (hoofdredacteur)  
Kalorama 91  
2132 RC Hoofddorp  
Tel.: 023-5614832  
E-mail: redacteur@meccanogilde.nl  
N.I.M. Stevens (eindredactie en coördinator tekenteam)  
C.J. Trommel (tekstcontrole)  
K.F. Berling (vertalingen)

**Artikelen en advertenties**  
sturen naar hoofdredacteur.

### Advertentietarieven

op te vragen bij penningmeester.

**Aan-, afmelden lidmaatschap**  
bij ledensecretaris.

### Documentatiecentrum

J. Ringnald  
Fornheselaan 98  
3734 GE Den Dolder  
Tel.: 030-2291942, E-mail:  
documentatiecentrum@meccanogilde.nl

### Contributie € 32,00 per jaar

(voor jeugdleden € 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 Heemskerk.

### Website:

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

## Meccano Nieuws 26.4

De volgende editie van  
Meccano Nieuws zal medio  
december 2008 verschijnen.  
De sluitingsdatum voor  
kopij en advertenties is  
1 november 2008.

2

### van de redactie.....

Ook dit Meccano Nieuws bestaat uit de gebruikelijke 20 pagina's. Het ziet er echter naar uit dat MN 26.4 weer met 4 pagina's uitgebreid moet worden. Enerzijds ligt de oorzaak in het feit, dat er weer een aantal grotere artikelen aankomen en anderzijds, dat er nu kopij is blijven liggen wegens ruimtegebrek. Als besloten wordt Meccano Nieuws dikker te maken, gaat dat met 4 pagina's tegelijk. Dat heeft te maken met de constructie van dit blad. Meccano Nieuws met 20 pagina's bestaat uit 5 losse bladen van A3 formaat die aan beide zijden worden bedrukt. Een A3 blad heeft dus ruimte aan vier A4 formaat pagina's. Bij aanvang van dit blad was het mogelijk om 20 pagina's te vullen. Er kwam echter na de start van dit blad nog kopij binnen. Dan moet er gekeken worden of dit voor 4 extra pagina's genoeg is. In dit geval was dat niet zo met als gevolg, dat er wat doorgeschoven moet worden naar de volgende editie.

In deze editie vindt u een artikel over een kraan die al op een aantal bijeenkomsten te bewonderen was. De bouwer noemt het een fantasiekraan. De complexiteit is er daar niet minder door. Het is niet zozeer een bouwbeschrijving maar meer een verhaal van hoe zo'n grote kraan toch redelijk makkelijk vervoerd kan worden. Ik raad u aan deze uiteenzetting te lezen. Verder treft u een aantal verslagen aan van bijeenkomsten en evenementen. Bij de Gilde Jeugd gaan we door met het oplossen van constructiefouten aan het kraantje. Eindelijk was er plaats voor het artikel van F. Dijk.

Co Stevens had een aardige constructie in Skegness gezien en dit grafisch vastgelegd. Ondergetekende werkte mee aan een Teambuildingdag in het Spoorwegmuseum. Deze ervaring is eveneens vermeld in deze editie.

Een ander verhaal gaat over de toepasbaarheid van Meccano in de Medische wetenschap. Zo zie je maar, dat professoren met Meccano spelen wisten we al. Maar dat Meccano gebruikt wordt om simulatoren mee te bouwen is thans digitaal vastgelegd. De rubriek Vraag & Aanbod is wat mager, maar misschien zit er toch wat voor u bij. Met de agenda kijken we al voorzichtig over de jaarwisseling heen. Maar kijkt u zelf maar of er wat van uw gading bij zit en zo ja, dan wens ik u veel leesplezier.

C.L. Spierdijk

### Attention please!

*A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 26.2 together with this edition of MN 26.3 and is also published on the website of the MGN*

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



van de	voorzitter
--------	------------

Deze zomer was het vaak zulk mooi weer, dat de Meccano naar achteren werd geschoven. Maar zoals u hebt kunnen zien, zijn we het afgelopen jaar twee maal verhuisd. Uiteindelijk is de Meccano weer uitgepakt en kunnen we weer aan de slag met de rolbasculen brug uit Antwerpen. De Straussbrug zal in de toekomst weer aan de beurt komen. Afgelopen zomer hebben we afscheid genomen van een aantal prominente Meccanoleden. Eerst was het Hans Klarenbeek die onder grote belangstelling gecremeerd is.

Eind juni ontving ik een telefoontje van de dochter van Harry Kroon, dat haar vader was overleden. Helaas konden wij niet bij de begrafenis zijn, omdat het bericht ons een week te laat bereikte. Harry was toch wel een heel speciaal Meccano lid. Hij paste de Meccano modellen aan zoals het hem uitkwam. Hij was een meester in het bedenken van oplossingen. Op de Jubileum bijeenkomst in Utrecht was Harry nog aanwezig.

Eind juli belde Huib van Wijn- gaarden mij met de mededeling, dat Jos Couwenberg is overleden. Jos was langdurig een enthousiast lid van het Gilde tot het moment dat zijn gezondheid hem in de steek liet. Hij was ooit wiskundeleraar, hetgeen in zijn prachtige modellen destijds goed te zien was.

Wij hopen u in oktober in Harderwijk weer te kunnen ontmoeten. Er is daar voldoende parkeerruimte.

Gerard Anink.

van de	ledensecretaris
--------	-----------------

Een korte overpeinzing.

Sinds de invoering van de nieuwe lidmaatschapsnummers in het najaar van 2007 heeft het Gilde 28 leden verloren: 12 door bedanken, 9 door overlijden en 7 wegens wanbetaling. Ons lid Grunnekemeijer had de eer – zonder dat hij daar vermoedelijk zelf veel weet van had – een maand lang een dubbel lid-

maatschapsnummer te hebben gehad en wel 1285 volgens de oude nummering en 3087 volgens de nieuwe nummering. Op dit moment is 3112 (Meccano-dealer de Tombe uit Oegstgeest) het hoogst uitgegeven nummer, dus 26 leden zijn toegetreden tot ons Gilde; het verlies van 28 lijkt dus mee te vallen, slechts 2 in de min en dat inclusief 7 leden die na de jaarwisseling zijn afgevoerd wegens wanbetaling. Wat opvalt is dat de overleden leden heel gelijkmatig over de lidmaatschapsnummers zijn verdeeld en dat de bedankers en wanbetalers relatief sterk vertegenwoordigd zijn in de laatste 200 toegetreden leden. Denkt u er eens over na wat dat betekent.

#### Nieuwe leden

Een hartelijk welkom toegewenst aan de volgende nieuwe leden:

- 3111 Vinkenburg, H.,  
Boulevard 19,  
6881 HP Velp,  
026 3635827  
3112 De Tombe, Th.,  
de Kempenaerstraat 77,  
2341 HJ Oegstgeest,  
071 5172977  
(de Meccanodealer in de Randstad)

Veel genoeg met onze hobby bij het Meccano Gilde Nederland.

#### Bedankt

De navolgende leden hebben aangegeven het lidmaatschap van het Meccano Gilde Nederland te willen beëindigen:

- 3017 Museum Speelgoed en Blik  
3083 Roose, G.  
2914 Beuge, J.J. van

#### Overleden

Wij ontvingen bericht van overlijden van:

- 2512 Klarenbeek, J.C.A.\*  
2505 Veen, Chr.O. van der  
2577 Kroon, H.M.  
2936 Zeelenberg, A.P.

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

\* Het In Memoriam van Hans Klarenbeek van de hand van Kees

Trommel en Jacques van de Ruit is in een 'stop press' procedure nog op het laatste moment aan Meccano Nieuws toegevoegd; de bijdrage van de ledensecretaris was toen al als 'staand zetsel' in Meccano Nieuws opgenomen.

#### Adres- en/of telefoonwijzigingen:

- 2521 Keijman, J.  
Citroenvlinder 12,  
7323 RC Apeldoorn,  
055 5410746

#### Aantal leden:

Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van ons Meccano Gilde **584**.

Uw ledensecretaris,

Hans Kuijl

#### Kennisgeving

Op woensdag 18 juni jl. was het een bijzondere dag voor één van onze Gildeleden.

Dhr. H. Stronkhorst kreeg namelijk op die dag zijn Bull uitgereikt van het Doctoraal-examen in de Godsgeschiedenis.

Plaats van handeling was het Academiegebouw te Utrecht. Ondergetekende heeft namens het bestuur de felicitaties overgebracht.

C.L. Spierdijk.





## De Meccanoman die je altijd al wilde leren kennen: Bertus Jongste

Interviewer Hans Kuijl.

Vlak voor Goede Vrijdag kreeg ik hem te pakken en wij maakten een afspraak voor het interview in de Stille Week. Enerzijds klonk hij opgelucht, als was hij blij met mijn telefonische interruptie van zijn bezigheden; anderzijds nog niet helemaal los van zijn activiteiten. Ik had hem namelijk gestoord tijdens zijn studie voor betontechnoloog. Toen het onderwerp echter Meccano bleek te zijn, was hij ineens vol enthousiasme voor afspraken rond onderstaand interview. Mag ik u voorstellen aan de Meccanoman, die velen van u wel van gezicht kennen, maar er nooit toe kwamen eens nader kennis te maken met: Bertus Jongste.



goed te bedienen, 't lijkt misschien wel op de beheersing van een race-auto, aldus Bertus.

Tot 2000 werkzaam in de overslag van bulkgoederen, in ploegendiensten. Kraanmachinisten zijn schaars; het touwtje versus hydraulica. Bertus heeft een duidelijke voorkeur voor een draadkraan, daar komt het echte vakmanschap bij kijken. En dan ontstaan op de leeftijd van de oudere jongere door die ploegendiensten problemen met slapen; de biologische klok laat zich soms toch niet zo eenvoudig bedienen als een kraan. Daarom overgestapt: hij werd kraandrijver in een betoncentrale. Bij beton is het overslag van grondstoffen, dan produc-

tie van beton in de centrale, een ronddraaiende ketel, verschillende 'recepturen', laboratorium om monsters te trekken. Een oudere collega in het lab wekt Bertus' belangstelling voor die werkzaamheden; toevalligheden spelen een rol in zijn leven. En daar merkt uw pedagogisch geschoolde interviewer 'intrinsieke belangstelling' voor betontechnologie; oudere collega wordt ziek, Bertus volgt de algemene cursus voor iedereen die binnen de beton werkt, leuk, daarna opleiding tot laborant, ter permanente bewaking van het productieproces, lab als vervanger van de kraan is zo leuk, dus aan 't leren. Dat leuke herkent uw verslaggever als de 'intrinsieke motivatie' die bij Bertus heeft toegeslagen; nog een paar maandjes, in juni, is hij klaar en dan volgt de permanente educatie. Het leren op latere leeftijd bevalt hem prima, zegt hij, een brede glimlach om de mond.

In 1985 zijn vrouw Marian leren kennen; zij heeft geen 'vaarders' achtergrond, we stoppen er mee. In 1986 getrouwd en toen in de haven bij de overslag werken. Naast Meccano nog een grote hobby, de liefste hond die uw interviewer ooit gezien heeft: 'Lady Jo-Ann of Wishfull Thinking'. Zij verwaardigt zich één oog half te openen als haar naam valt en slaapt vervolgens lekker verder, dicht bij de baas.

De eerste contacten met Meccano ontstaan op 5 à 6 jarige leeftijd in Den Haag, Meccano, nee Temsidozen, en wat doet de jonge Bertus, hij bouwt kranen, natuurlijk uit de Laakhaven, vrijwel nooit nabouwen van beschrijving maar veeleer de visuele herinnering vormgeven. Vermoedelijk bij de verhuizing van Den Haag naar Delft raakt de uitrusting zoek. Meccano ging een beetje over, elektronica en een modelbaan spoor N, naast het werk, kreeg de overhand, de kroeg, vrienden.

Hoe kwam hij terug in het vertrouwde Meccano-nest.

Bertus werd in 1957 in Den Haag geboren; ouders en boreling waren inwonend bij oma. Volgens overlevering betrokken zij na 2 jaar hun eigen huis. In de LS-tijd werd heel wat 'rondgeschooid' bij de Laakhaven, overslagbedrijven, schepen en dergelijke. Ogenschijnlijk is Bertus een uitermate rustig, misschien zelfs wel een stil iemand. Innerlijk is het echter een drukte van belang: de macht van een machine, de kunst om een last met een kraan van A naar B te verplaatsen en na het voltooien van die actie de professionele bevrediging van de vakman, die de last op de goede plaats heeft afgeleverd, die spanning is als het ware in hem gevaren. Nu weet u, lezer, dat uw interviewer alleen iets van Block Setters en bedrijfseconomie weet, maar bij Bertus had ik al eerder het idee dat er veel meer in Bertus zat dan er aanvankelijk uit was gekomen. Natuurlijk, kraandrijver is een prachtig beroep, maar uw verslaggever had sterk de indruk met een 'laatbloei' te maken te hebben, iemand die, als je op een juiste manier wat meer last aan zijn haak hangt, daar ook goed mee uit de voeten zou kunnen. Met zijn opmerking "ik wou dat ik vroeger zo goed had kunnen en willen leren", bevestigde Bertus mijn vermoedens. Bertus is nu heel verdienstelijk bezig zijn opleiding tot betontechnoloog af te ronden.

Maar terug naar het verleden. Bertus verlaat de LTS als gediplomeerd timmerman, maar "heeft nog nooit voor een baas een spijker in een plank geslagen". Tekenkamer, drukkerij, daarna samen met oom aan boord, varen, en dat was, jawel een *kraanschip* voor overslag en baggerwerkzaamheden. Dit betekende misschien wel het begin van zijn fascinatie voor kranen [het bestaat dus toch, Henk!], hijsen en hiermee was wellicht de teerling geworpen voor zijn latere beroep als kraandrijver. Die kennismaking met zijn eerste kraan, het ijzeren tractorkuipje en drie handels, geheel mechanisch; het vermogen een kraan



Na hun trouwen volgde Marian een cursus in Rotterdam en Bertus bracht haar en haalde haar galant af. In de tussentijd raakte hij verzeild op de beurs in Ahoy, en trof daar in de MGN stand een van de 'founding fathers' van het MGN: Henk Elema; zo kwam de belangstelling voor Meccano verhevigd terug. Dozen aanschaffen bij Kruit, achter het CS in Rotterdam, binnen de club actief; je neemt wat verzamelingen over.

Enkele foto's leiden Bertus tot de uitspraak dat hij zich eigenlijk voor het gefotografeerde model schaamt. Uw verslaggever daarentegen blikt vol bewondering en denkt bij zich zelf 'ik zit nog steeds in de fase van het nabouwen, laat die Bertus maar schuiven'. Voor eigen genoegdoening toont Bertus ook foto's waarin de opgaande lijn duidelijk zichtbaar is [Uw verslaggever, moet hij toegeven, ziet dat ook wel].

Bertus is te typeren als een bouwer naar het origineel, geen verzamelaar. Zijn ontwikkeling uit zich ook in de esthetiek; kleurstellingen worden belangrijker bij zijn latere modellen; gaandeweg krijgt hij meer waardering voor TECC. Hoewel dat assortiment bepaald beperkter is dan dat van Meccano, met haar vele 'special purpose parts' lijken de TECC onderdelen qua maatvoering zich beter te lenen voor de modellen met een wat subtielere maatvoering. Als ander aspect noemt Bertus dat TECC misschien wel esthetischer qua vormgeving, qua verhoudingen is dan Meccano, denk aan micro modellen en ook wel zichtbaar in de grotere bouwwerken.

[Ik denk dat we dit onderwerp maar moeten beëindigen, Bertus, willen we nog lezers overhouden, hk.]

Hoe staat het met Meccano op rijpere leeftijd. Bertus is voornemens 150 jaar te worden, gezien de vele ideetjes die hij nog voor (uiteraard) kraanmodellen heeft. En passant krijgt uw verslaggever een kleine

cursus "grijpers" en leert hij het begrip "sprei" kennen, zeg maar hoe wijd de grijperbek kan worden geopend. Heet dat bij "blockies" ook een grijper? Bertus' vrouw Marian bekijkt de hobby liefdevol en de familie heeft altijd wel een belangstellend oog voor een van zijn nieuwe bouwsels.

Wat Bertus' bouw voorkeuren qua type model betreft; voor het geval u het nog niet was opgevallen, lijkt Bertus er nauwelijks van op de hoogte te zijn dat je met Meccano en TECC ook wel andere modellen dan kranen kunt fabriceren.

Een goed ingerichte, ruime werkkamer vrijwel geheel ingericht voor Meccano, een bouwwerkbank voor modellen en een goed geoutilleerde werkbank voor de normale metaal- en houtklussen.

Het Stoomfestival v.a. 2000 is een 'prachtige tijd'; de Meccano, dat is het waar het om gaat in die tent met al die vreemde mensen, mensen die uitleg willen en mensen die belangstelling tonen. Heel anders dan Ede, daar ben je in een hechte Meccano gemeenschap zonder bezoekers van buiten. Hoewel de VUT en het pensioen nog ver achter Bertus' horizon liggen, droomt hij op de 16e verdieping even weg bij de gedachte hoeveel tijd hij dan zou hebben voor exposities en bijeenkomsten. Tot bijna slot nog een tip; bezoek de Modelshow in Bemmelen, gelegen oostelijk tussen Arnhem en Nijmegen, vrijwel aan de A15 jaarlijks in de maand April. "Wat deze tentoonstelling zo bijzonder maakt, is het feit, dat deze show specifiek gericht is op een bepaalde vorm van modelbouw: alleen modellen van kranen, zwaartransport en grondverzetmachines zijn op deze show vertegenwoordigd." aldus de instructieve website: [www.Modelshow-Europe.com](http://www.Modelshow-Europe.com)

Geheel tot slot wil Bertus graag Han Schouwenaar voordragen als volgende geïnterviewde, een verzoek waaraan uw interviewer graag voldoet.

5

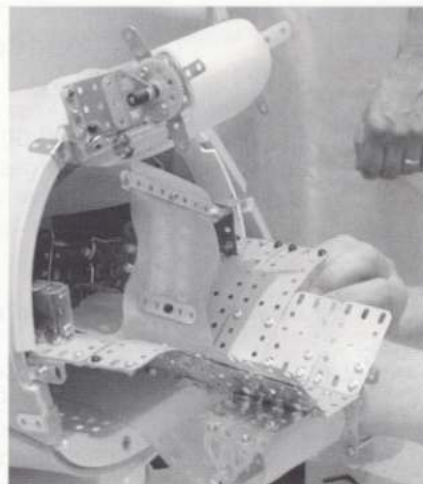
## Meccano en Medische wetenschap

Tekst: C.L.Spierdijk, foto: ANP/Marcel van Hoorn

Uit dit artikel blijkt eens te meer dat Meccano overal inzetbaar is. Zo kan een idee of een dringende behoefte omgezet worden in een bruikbaar apparaat. Hier betreft het een simulator, die het mogelijk maakt



om lastige bevallingen op te oefenen. Er zijn allerlei technische bijzonderheden ingebouwd, zo wordt bijvoorbeeld de baby pop blauw als er zuurstofgebrek ontstaat. Ook kan een tangverlossing worden nagebootst met behulp van computerbeelden. Het mechanisme bestaat voor een belangrijk deel uit Meccano onderdelen. Ik denk dan ook dat onze leden de zichtbare onderdelen moeiteloos zullen herkennen. Deze simulator wordt overigens gebruikt in het Maxima Medisch Centrum te Veldhoven.



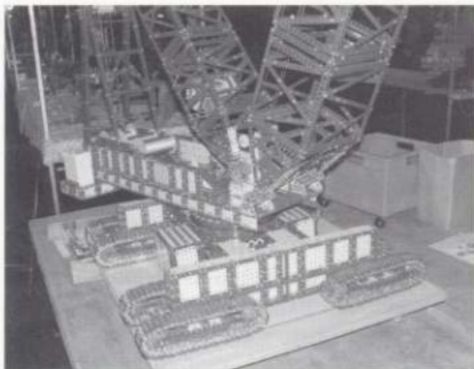
**Boven** de Meccano-delen uitvergroot en **rechts** het team dat de simulator heeft ontwikkeld.



## Evenement Rijswijk

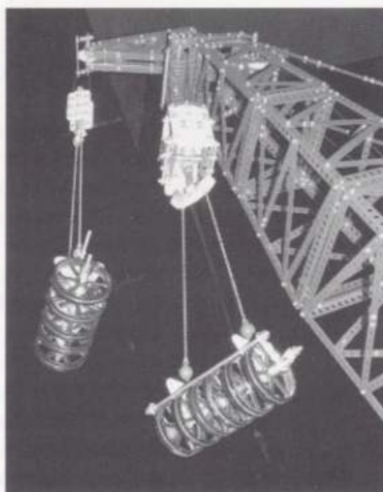
Tekst en foto's: C.L. Spierdijk

Dit modelbouwevenement was de eerste klus die onze coördinator vanaf het begin te verwerken kreeg. In Meccano Nieuws 26.2 was daar al iets van gemeld. Nu even wat meer over de inzet van de aanwezige leden met hun modellen. Wel, aan inzet heeft het niet ontbroken. Al met al kon de beschikbare tafelruimte redelijk gevuld worden. Het grootste model werd getoond door Jan Schroef, die zijn nieuwe kraan voor het eerst toonde. Sjaak v. d. Ruit was er met één van zijn kranen. Jan Weststrate had een deel van zijn modellen meegenomen. René Muijen hield de zaak droog met zijn Cruquius. Ab Kramer (de plaatsgenoot van Willem Livestroo) had eveneens modellen bij zich. Jan Ringnalda kon nog benaderd worden omdat Henk Brouwer op tijd had afgezegd, zodat ook hij een deel van de beschikbare tafels kon vullen. Op zondag werd de bezetting nog versterkt door Wilbur Swinkels. Andere leden hadden eveneens de weg naar Rijswijk gevonden. Maar omdat het een evenement betrof, hadden deze hun modellen thuisgelaten. Enkele hadden daar spijt van. Al met al toch een gebeurtenis om voldaan op terug te kijken. De foto's spreken voor zich.



**Boven en links**

Aanzichten van de nieuwe kraan van Jan Schroef. Door de slechte verlichting zijn details slecht te zien.



**Links**

Een aantal kleine modellen en verzamel-items van Jan Ringnalda

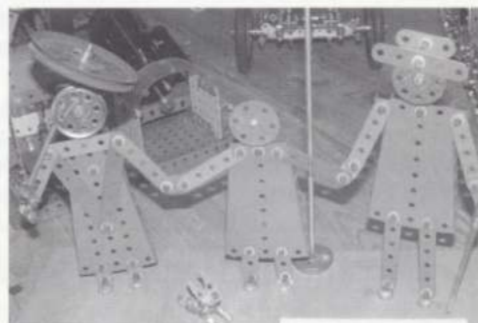
**Rechts**

De door Jan Weststrate gecreëerde familie MECCANO compleet met hond



**Boven**

Deze stoommachine is één van de vele modellen die Jan Weststrate had meegenomen.



## Mededeling

Op zaterdag 8 november a.s. is er voor de vierde keer een bijeenkomst in Leimuiden. Het is de bedoeling dat de leden, die hun creaties willen opstellen, vanaf 10.00 uur daarvoor de gelegenheid hebben. Vanaf 12.00 uur tot 15.00 uur is deze bijeenkomst eveneens opengesteld voor niet-leden. Het is dan ook gewenst dat de exposanten en handelaren tot sluitingstijd zullen blijven, om teleurstellingen bij belangstellenden te vermijden. I.v.m. de beschikbare tafelruimte is het van belang tijdig ruimte te reserveren bij Henk Verhoef, tel. 0297-326234 of op de bijeenkomst in Harderwijk.

**Reserveer dus op tijd de benodigde ruimte om de organisatie niet in de problemen te brengen.**

Verder kan ik u melden dat er voldoende parkeerruimte rond het gebouw en in de onmiddellijke omgeving is. De zaal is te bereiken per auto vanaf de A4 (afslag nr.4) richting Leimuiden/Alphen a.d. Rijn N207. Na de brug over de ringvaart Haarlemmermeer bij de stoplichten rechtsaf. Direct naast de kerk bevindt zich "Het Kruispunt". Vanaf Alphen a.d. Rijn de N207 volgen tot Leimuiden en bij het stoplicht linksaf naar de kerk. Voor mensen met openbaar vervoer: er rijdt tussen Schiphol en Alphen a.d. Rijn een "Interliner" (nr.370) om het half uur v.v. De bushalte is bij kruising Dr. Schapenseastraat en de N207.

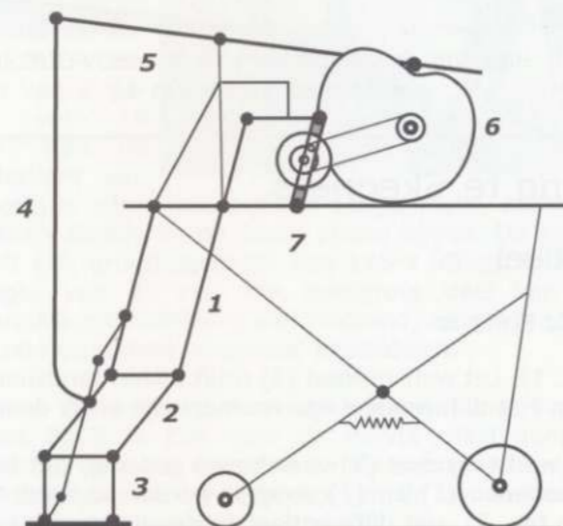
Henk Verhoef.



## Loopmachine

Tekst en foto's: Freark Dijk, schetsen: Co Stevens

Veel, om niet te zeggen de meeste, landdieren gebruiken benen en poten om zich voort te bewegen. In de techniek worden bijna altijd wielen gebruikt om allerlei materie voort te bewegen. Met bot- en spierconstructies zijn loopbewegingen kennelijk het best te realiseren. Hoewel, als je weet dat fietsen een efficiënter proces is dan lopen, dan zou je lopen een gevolg van een onvoltooide evolutie kunnen noemen, of een eindstadium van een ontwikkeling in een ongunstige niche. Zodra de roldieren er zijn, zullen de lopers de strijd om het bestaan verliezen. Het blijkt moeilijk om uit botten en spieren wielen te maken. Het is ook moeilijk om met technische middelen een loopbeweging na te bootsen. Ik stelde mijzelf de opdracht een loopmachine te bouwen uit de beroemde Meccano-onderdelen. Met moeren, bouten, assen, tandwielen, kettingen, strippen en balken met gaten is uiteindelijk een mooie constructie ontstaan, waarin het enige niet Meccano-onderdeel een besturingsmal is, gezaagd uit hardboard en multiplex.

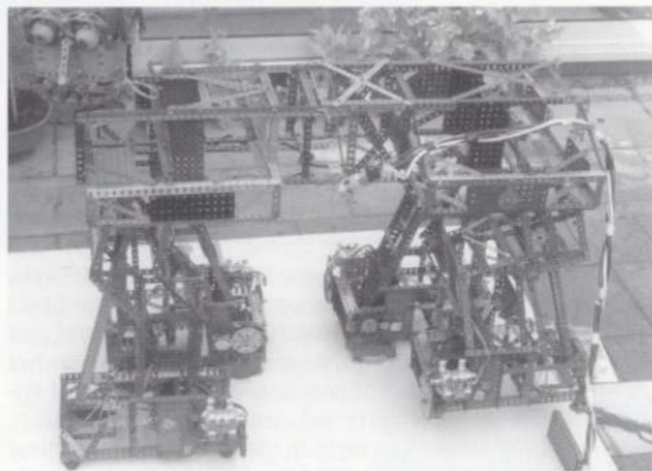


Bovenstaande schets toont het bouwprincipe. De heup-, onderbeen- en voetcombinatie (1, 2, 3) moet het gewicht van het bovenliggende frame dragen en over zich heen kunnen verplaatsen. De heup (1) wordt door de excentriek (7) zo bewogen, dat bij aanraking van de ondergrond een maximaal hefboomkoppel met een verminderde snelheid ontstaat. De stap zelf wordt echter vrij snel uitgevoerd. De vorm van de mal (6) is in praktijkproeven ontwikkeld en regelt de beweging van de constructie ook zodanig, dat het frame tijdens een stapbeweging op dezelfde hoogte blijft. Dat voorkomt onnodig energieverlies.

De constructie die op foto 1 te zien is, vormt een functionele loopeenheid van een 'linker- en een rechterbeen'. Het mechanisme is, om het evenwicht ervan te kunnen bewaren, nog wel ondersteund door wielen. Een combinatie van

zes "benen", waarvan er steeds drie gelijktijdig op de grond staan en drie een stapzwaai in de lucht uitvoeren, zou geen problemen met de stabiliteit geven. Mijn onderzoek richt zich echter op een viervoetig model, wat meer evenwichtsaanpassingen vergt.

### MEC FOUR, de vierbenige Meccano-artiest



De MEC FOUR

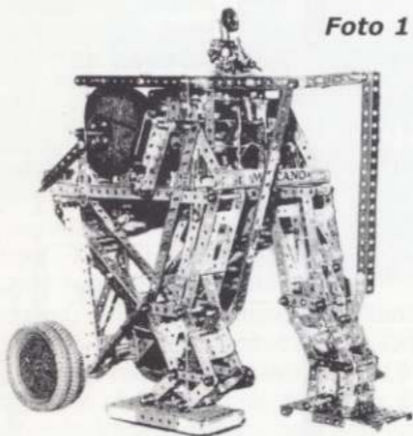
Vele ontwikkelingen zijn in de loop van ons Meccano Gilde Nederland gepresenteerd op exposé en in Meccano Nieuws. Mechatronica is al een bekende factor bij de bouw van vele ingenieuze automatische modellen.

Als bouwer ben ik geïnteresseerd geraakt in loopmodellen. Via een 2-voeter en een 6-poter ben ik er nu succesvol in geslaagd een 4-benig looppier te construeren. Al in 1992 was er al de Quadruped in Newsmag.

Nu is de eerste loopbeweging gegenereerd met de 4-benige machine: de "Mec Four". De gedachte is steeds geweest om functionele stabiliteit als voorwaarde in te bouwen, net zoals elk flexibel natuurdier kan bewegen op 4 benen, een paard bijv.

Omgekeerd geredeneerd heb ik alle motoren en tandwielaandrijvingen in de voet gemonteerd. Het zwaartepunt ligt dus lager in het frame. In deze voetkast draait ook een **excentriek**, dat via twee hefbomen de heup-oscillatie geeft en tevens het been kan opheffen, verkorten of weer herplaatsen op de grond.

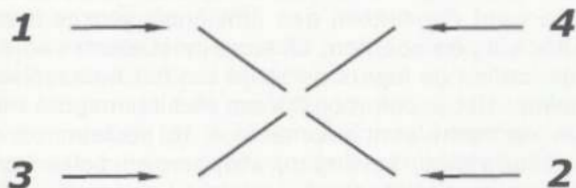
Foto 1





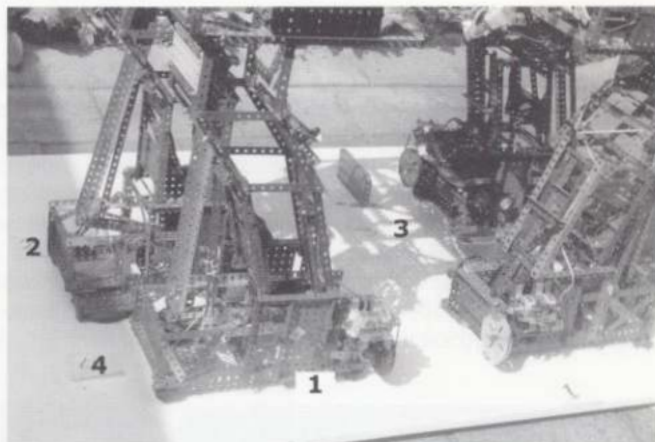
Hierbij geeft een zijwaartse teen-stabilisator meer gewichts-verdeling.

Bij het 4-staps proces gaat de loopbeweging volgens een ritmisch patroon:  
(zie tekening)



dus kruiselings en dan langszij. Per been kan de voet 2,5 inch omhoog en 5,5 inch vooruit, dus een plaat nr 52. Met een tijd klok kan ik de matrix van 1—, 2— 3—, 4— aansturen, waarbij er telkens 3 voetkasten

de grond raken en zo het MecFour-lichaam dragen en over zich heen verplaatsen.



Hier zijn de vier benen van de MEC FOUR genummerd van 1 t/m 4

## Gezien op Tentoonstelling te Skegness

### Sper differentieel

Tekst & tekeningen: Co Stevens

8

In een voertuig, dat zowel op gebaande wegen als over ongeplaveid terrein moet kunnen rijden, wordt de aangedreven as van een sperdifferentieel voorzien (wanneer er meerdere assen worden aangedreven, moeten er tussen die assen ook weer differentieels zitten, maar over die technische problemen gaat het hier nu niet). Dat zorgt er voor dat, wanneer het voertuig door los zand of moerassige bodem moet rijden, beide wielen blijvend worden aangedreven; wanneer een wiel het contact met de bodem verliest en gaat doorslippen, waardoor het andere wiel de aandrijving verliest en blijft stilstaan, dan zet je het differentieel in de sperstand en de aandrijving blijft op beide wielen gehandhaafd.

Als je een dergelijk voertuig in Meccano gaat bouwen, is het een uitdaging om in het model de aangedreven as met een sperdifferentieel uit te rusten. Daarvoor bestaan ongetwijfeld allerlei vernuftige en misschien wel gecompliceerde constructies.

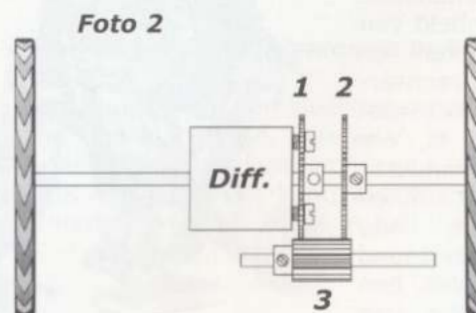
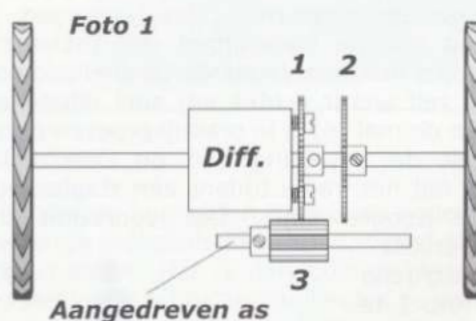
Schrijver dezes zag op de onlangs te Skegness gehouden tentoonstelling in een in aanbouw zijnd onderstel voor een kraanwagen een heel eenvoudige maar wel heel slimme oplossing. Aan de hand van beide tekeningen wordt dat duidelijk.

De kooi van een differentieel (bv het rechte-tandwieldifferentieel met zes rondsels nr. 26) wordt voor de aandrijving voorzien van een tandwiel nr. 27d (1). Op een der beide wielassen (maakt niet uit welke) wordt op een kleine afstand daarvan eenzelfde tandwiel (2) vastgezet. Tandwiel (1) wordt door een motor d.m.v. rondsel nr. 26d (3) aangedreven (zie

tek. 1). Let wel: rondsel (3) drijft alléén tandwiel (1) aan. Het differentieel kan normaal zijn werk doen.

Nu wordt rondsel (3) verschoven zodanig, dat beide tandwielen (1) en (2) tegelijk worden aangedreven (zie tek. 2). Het differentieel en de wielas met tandwiel (2) draaien nu altijd met gelijke snelheid. Het differentieel kan nu niet meer zijn werk doen en is gesperd.

Verbluffend eenvoudig!



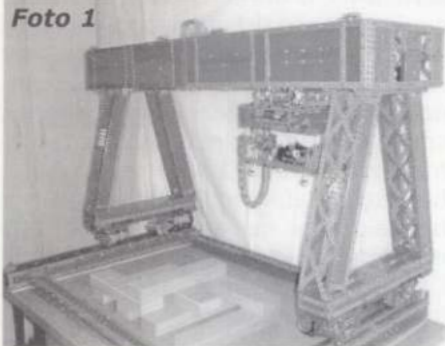


## Een fantasie kraan

Tekst en foto's: Martin Hermanns

Dit is een door mij gebouwd, niet echt bestaand, model. Omdat ik graag iets maak dat automatisch bestuurd wordt, ben ik, nadat in December 2007 mijn vorige model gesloopt was, aan deze loopkraan begonnen begin januari 2008. (Foto 1) De kraan heeft 3 automatische legpatronen. De 8 houten blokken hebben een afmeting van 32 x 7,8 x 4 cm en zijn aan de bovenkant voorzien van 2 gaten van 10 mm. Aan de onderkant van

Foto 1



de grijper zijn 2 zoekpennen aangebracht, zodat de blokken steeds op de juiste plaats liggen. De kraan heeft een grondoppervlak van 125 x 90 cm en een hoogte van 85 cm. Het overgrote deel van de gebruikte onderdelen is van Meccano, aangevuld met Necobo en enkele 'vreemde' onderdelen.

Toen ik de kraan op de voorjaarsbijeenkomst op 29 Maart 2008 te Ede voor de eerste maal demonstreerde, werd mij door diverse mensen gevraagd om een beknopte uitleg te geven van de bouwwijze en werking van dit model.

Het grootse probleem is steeds weer om een zodanig model te bouwen, dat ook op een gemakkelijke manier te verplaatsen is. Het moet zodanig worden gemaakt, dat het bestaat uit handelbare stukken, die snel en gemakkelijk in elkaar gezet kunnen worden. En wel op een zodanige manier dat er een goed werkend model ontstaat. Deze door mij gebouwde kraan bestaat uit 7 losse stukken, die op een eenvoudige manier met elkaar verbonden worden.

Foto 2



Het bovenstuk met daarin on-

dergebracht de gehele besturing (foto 2 en 3) bestaat hoofdzakelijk uit hoekbalken nr. 7 en nr. 8 en is 125 cm lang; 34 cm breed; en 14 cm hoog (hoekbalk nr.9). De 4 poten zijn 47 cm hoog (hoekbalk nr. 7a), de zijkanten zijn bekleed met strookplaten nr. 197 (32 x 6 cm) en buigzame sluitplaten nr. 192 (5 x 11 cm). Op foto 4 is de onderkant zichtbaar met één van

Foto 3



de vier aandrijvingen, samen met de twee sleepcontacten voor de stroomvoorziening. De stroomrail is



Foto 4

gemaakt van messing stroken van 12 x 4 mm, die door middel van nylon bouten met M4 schroefdraad aan de looprail zijn bevestigd. Op foto 5 is het sleepcontact beter te zien samen met de stroomrail; een trekveer zorgt voor de juiste spanning tussen rail en sleepcontact.

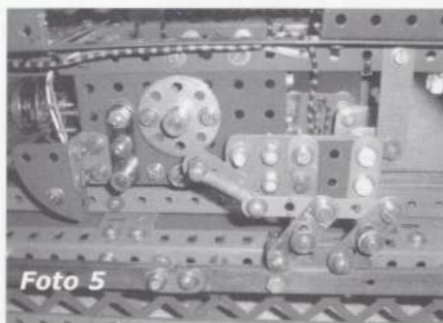


Foto 5

mm. Over de gehele lengte is deze voorzien van gaten op Meccano afstand. De afmetingen van deze loop-rail zijn: lang 82 cm, breed 6 cm (hoekbalk nr. 5) en hoog 5 cm. De zijkanten zijn verstevigd met versterkte steunbalken.

Op foto 7 is een van de twee demontabele aandrijvingen te zien. De lengte hiervan is 47 cm met aan beide kanten de flensplaat nr. 53, deze ter bevestiging aan de poten van de loopkraan. De afstand,

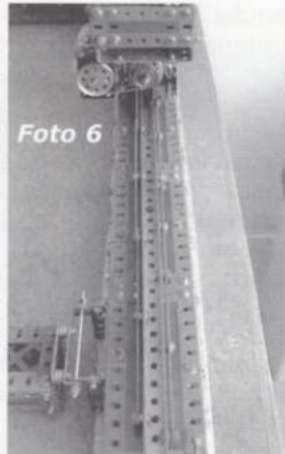


Foto 6

die de kraan naar voren aflegt, wordt bepaald door de pulsen van een reedcontact; dit wordt ingeschakeld door de magneten die zich

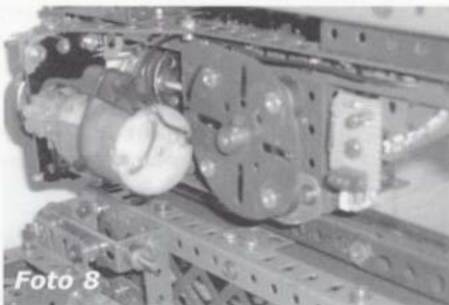
bevinden op stelplaat nr. 109 (foto 8), hier zijn ook te zien de getande stroken nr. 110a, waardoor de kraan door middel van tandwiel nr.27 verplaatst wordt. Het aantal pulsen van achter



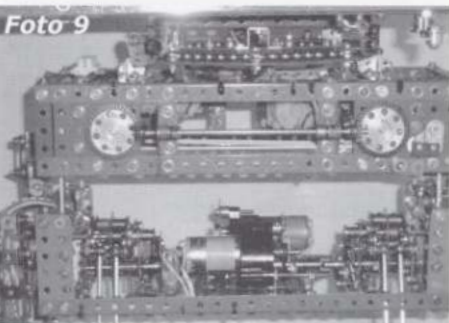
Foto 7



naar voren is 121, de afgelegde afstand is 40 cm zodat de kraan met stappen van 3,3 mm gestopt kan worden. Van links naar rechts zijn er 167 pulsen met een afgelegde afstand van 56 cm, dus ook met stappen van 3,3 mm.



Op de foto's 9 en 10 is de grijper afgebeeld. Deze is door middel van 2 assen aan de loopwagen bevestigd, zodat hij gemakkelijk te demonteren is i.v.m. transport. De rail van de loopwagen is gemaakt van 2 aluminium U-profielen van 12 x 12 x 12 mm met een wanddikte van 2 mm. De loopwagen is voorzien van een aantal kogellagers met een diameter van 13 mm. Hierdoor ontstaat een zeer soepel lopende constructie.



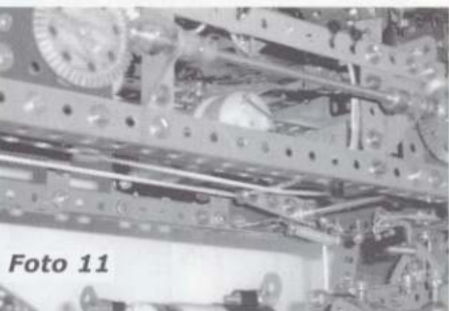
10

Op foto 11 is de eindschakelaar van de grijper te zien als hij beneden is. Hierdoor wordt door het gewicht van een as met daaraan een trekveer, als het touw niet strak meer is omdat de grijper ergens op rust, een microscharrelaar bediend. Deze zorgt er dan voor, dat de grijper stopt ongeacht de hoogte waarop deze zich bevindt.



Het bouwen van dit model vergde niet te veel moeilijkheden, totdat ik begon met programmeren van de diverse automatische besturingen. Omdat de door mij gebruikte PLC een vrij beperkt aantal regels heeft (121) om te gebruiken, moest ik meerdere apparaten met elkaar koppelen.

Omdat er gegevens van de ene naar de andere PLC bij het bereiken van bepaalde standen gestuurd worden, heeft het toch meerdere uren en het leggen van een groot aantal blokken geduurd tot alles naar wens verliep. De linkse en de rechtse aandrijving zijn niet door middel van tandwielen en assen met elkaar verbonden. Omdat de gebruikte vier motoren hetzelfde



toerental hebben (98) dacht ik, dat de kraan mooi evenwijdig naar voren en naar achteren ging. Maar wat bleek: naar voren was de rechtse kant 6 mm verder dan de linkse, en het gekke was dat bij het naar achteren gaan het precies andersom was, dan was de linkse kant 6 mm verder. Door nu de beide aandrijvingen aan de achterkant van aparte eindschakelaars te voorzien, zodat linker kant en rechter kant mooi evenwijdig aan de achterzijde stoppen, was dit probleem opgelost. Alleen met het naar voren komen hielp dit niet; door nu in de stroomkring een diode met een drempelspanning van 0,6 volt te plaatsen, zodat bij het naar voren komen het voltage rechts iets lager is dan links, loopt de kraan nagenoeg evenwijdig naar voren. Naar achteren wordt de spanning aan de linkerkant verlaagd, zodat de kraan met minder dan 1 mm verschil de eindschakelaars bereikt. De afstand, die afgelegd moet worden, wordt bepaald door het aantal pulsen, afgegeven door het reedcontact op de aandrijfas (foto 8).

De pulsen worden geteld door diverse tellers die op hun beurt gestuurd worden door de PLC, die het nummer van het blok, en het juiste legpatroon bepaalt. Is het ingestelde aantal pulsen bereikt, dan wordt dit doorgegeven aan de PLC die het eigenlijke verloop van de kraan bepaalt. Als nu de PLC, die de blokken telt en tevens de verschillende programma's bepaalt, 8 blokken heeft geteld, schakelt hij over naar afbreken. Nu worden de blokken naar hun beginpositie teruggelegd; zodra dit bij alle 8 blokken is gebeurd, wordt overgeschakeld naar het volgende legprogramma.

PLC 1: Het tellen van de pulsen voor het bepalen van de positie.

PLC 2: Blokken keuze, het tellen van de blokken, de sturing van de kraan naar links of naar rechts, en het draaien van de grijper. Tevens het bepalen van het legpatroon 1, 2 of 3.

PLC 3: Het eigenlijke programma voor de besturing, het omschakelen van opbouwen of afbreken.

PLC 4: Deze is bedoeld voor de handbediening, en het tellen van de uren en het aantal verplaatste blokken.

#### PLC = Programmable Logic Controller.

De gehele kraan werkt op 24 volt gelijkstroom, er zijn 11 motoren gebruikt en 13 relais.

Alle bewegingen worden gestopt door eindschakelaars, of door een puls van de PLC die de afgelegde afstand meet. Er zijn diverse beveiligingen ingebouwd om een goede afloop van de kraan te garanderen. Het opbouwen en/of afbreken van de gehele kraan duurt ongeveer 5 minuten.

#### Rectificatie

Op de achterkant van MN 26.2 staat dat de Pasific 231 "Duchess" de tweede prijs had gewonnen. Dit is onjuist, dit model viel helemaal niet in de prijzen. In vergelijking met die andere locomotief is dat op z'n minst vreemd te noemen.

De redactie



## Tiel 2008

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

De eerste keer dat Tiel werd georganiseerd als bijeenkomst voor ons Gilde was in november vorig jaar. Toen konden we achteraf al zeggen dat het geslaagd was. Nu was de bijeenkomst op 14 juni gepland. Ook deze keer was het weer een gezellige bijeenkomst. Er waren meer modellen te bezichtigen en de handel was rijkelijk aanwezig. De opkomst van leden was goed te noemen en over belangstelling van niet-leden mochten de organisatoren al helemaal niet klagen. Het was een drukte van belang. We kunnen dus zeggen dat Kerk Avezaath een waardige opvolger heeft gekregen in die regio. Maar laten we de foto's laten spreken.

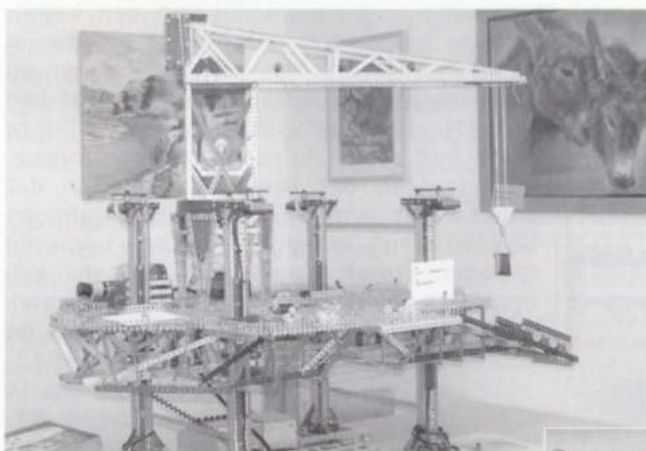
### Foto's voorpagina

Linksboven: Draineerleidingen legger van W. Boer.

Rechtsboven: Rolls Roys van A. de Jong.

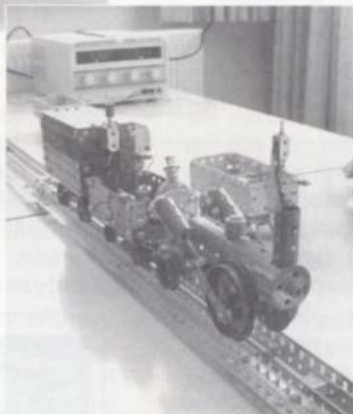
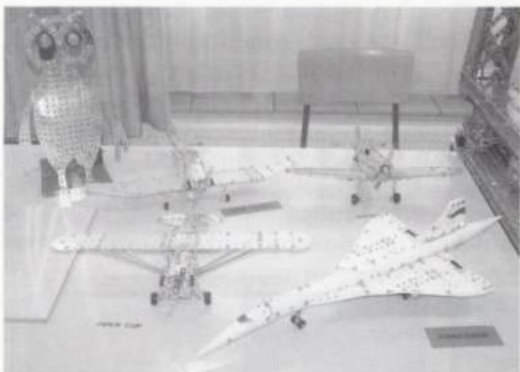
Linksonder: Vliegtuig in vintage uitvoering van H. Goovaerts.

Rechtsonder: Voertuigen van A.L.Westermann.



**Foto's boven:** Een grote havenkraan van twee kanten bekeken en opgebouwd uit voornamelijk Metallus onderdelen. De naam van de bouwer luidt: F. Dam

**Links:** Dit grote werkplatform in aanbouw is van de organisator ter plaatse, Mart van Doorn.



### Boven

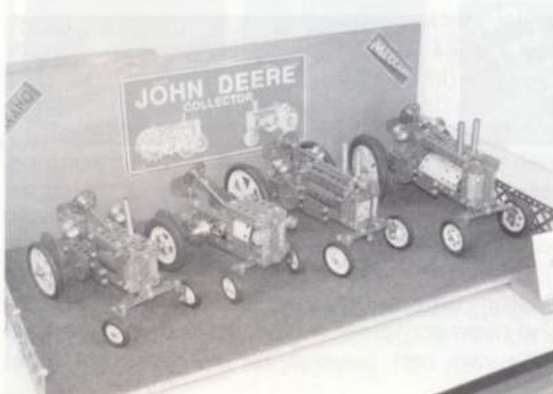
De Luchtmacht van K van Tuinen.

### Boven

Treintje van H. Stronkhorst

### Boven

Kleine modellen van H. Goovaerts.



### Links

De familie John Deere gebouwd door W. Boer.

### Rechts

Hier was voordeel te behalen door prijsstunten van A. de Weerd.









sterk denken aan de eerste elektrische trams van de lijn Middelburg – Vlissingen, die vanaf 1910 vlak bij zijn woonplaats reden.

Uit de Meccano-literatuur is bekend dat Frank Hornby diverse keren juridische actie heeft ondernomen tegen imitaties van zijn Meccano-systeem. Naar ik begrepen heb, is hij ook tegen DJM opgetreden. Of DJM hierdoor (in 1921?) van de markt verdween of dat er andere redenen waren, is echter verloren gegaan in de mist der tijden. Wel wil ik hier nog vermelden dat Straatsburg ook later dan 1921 (vandaag de dag zelfs?) nog speelgoedfabrikanten had. In *Constructor Quarterly* nr. 76 (juni 2007) staat een draaimolenmodel van Bernard Périer, gebaseerd op blikken speelgoed van de firma JOUSTRA. Ik kende die firma al vele jaren van goedgeslaagde metalen modellen van bouwkransen, al dan niet met afstandsbediening, uit Nederlandse speelgoedwinkels. De naam blijkt nu een afkorting te zijn van *JOUet de STRasbourg*. Of hier een verband met de fabrikant van DJM is te leggen??? Een brief aan de Chambre de Commerce ter plaatse bleef helaas onbeantwoord; het gemeentearchief van Straatsburg had geen informatie kunnen vinden..

Op fotokopiën van Duitstalige voorbeeldenboekjes van Meccano, die uit de periode 1908-1911 zouden dateren, staat overigens Weimar vermeld als algemeen vertegenwoordiger of groothandelaar van Meccano. Volgens Jan Ringnalda zou Weimar aanvankelijk zowel Meccano als DJM verkocht hebben. Mogelijk heeft Frank Hornby toen gezegd: of DJM eruit of Meccano zoekt een andere vertegenwoordiger. Misschien is dat laatste toen inderdaad gebeurd, waarna Weimar zich volledig op DJM gestort heeft en geprobeerd heeft dit een goed marktaandeel te verschaffen door middel van de bouwwedstrijden.

Ten slotte nog wat over de firma Gebroeders Weimar uit Rotterdam. Navraag bij de Kamer van Koophandel leverde geen informatie op. Bij het Gemeente Archief Rotterdam bleek echter een vrijwel complete reeks adresboeken aanwezig. Hieruit blijkt dat de firma Gebroeders Weimar twee firmanten had: K.A. en W.L.M. Weimar. De laatste komt voor het eerst in de adresboeken voor in de uitgave 1901 als winkelier met als adres Nieuwe Havenstraat 12. De editie 1902 ontbreekt; in de uitgave 1903 is hij winkelbediende met als adres de Aert van Nesstraat 3. Het jaar daarop woont op adres niet alleen ook zijn bovengenoemde broer K.A., maar bovendien een derde broer met de voorletters L.H.; allen met als beroep winkelbediende. In 1905 is voor het eerst sprake van de firma Gebroeders Weimar - speelgoedmagazijn, Hoofdsteeg 28. De editie 1906 noemt als firmanten de bovengenoemde K.A. en W.L.M. met als gezamenlijk woonadres het Van Hogendorpsplein 7; de winkel is nog steeds in de Hoofdsteeg. In de uitgave 1908

blijken de broers niet meer een speelgoedwinkel te hebben, maar zijn nu importeurs zonder verdere aanduiding met als zakenadres de Volmarijnstraat 157; K.A. is zelfstandig gaan wonen aan de Walenburgerweg 48. In 1909 zijn de Gebroeders importeurs van kinderspeelgoed; in 1910 importeurs van moderne leermiddelen (horen we hier een echo van Frank Hornby's claim dat Meccano een leermiddel is?). In 1915 zit de firma in de Jensiusstraat 56A; in 1918 aan de Schiekade 115. Eerst in 1919 wordt vermeld dat ze importeurs zijn van de metaalbouwdoos Der Junge Mechaniker. Het jaar daarop is die vermelding al weer vervallen en zijn ze importeurs van "Amerikaansche Speelgoederen". Dat jaar - 1920 - is meteen de laatste vermelding van de firma Gebroeders Weimar.

De firmanten zelf zijn al die tijd en ook later tevens apart in de adresboeken genoemd. K.A. is in 1910 importeur van speelgoederen; in 1914 van moderne leermiddelen; 1919 importeur engros-export zonder verdere aanduiding; in 1920 importeur van Amerikaansche speelgoederen met een pakhuis aan de Van Schellstraat 6-A; in 1923 is hij voorlichter

"hydropathie en natuurgeneeswijze"; in 1923 vervalt uit die omschrijving de hydropathie; in 1927 is hij vertegenwoordiger van een ladderfabriek; vanaf 1928 maakt hij zelf ladders en wordt als zodanig voor het laatst genoemd in het adresboek van 1940/1941 en staat eindelijk als voornaam "Karel" genoteerd. Latere adresboeken in het Gemeente Archief betreffen alleen zakelijke adressen; of hij

als particulier nog woonachtig was te Rotterdam, kon ik niet nagaan. Zijn broer W.L.M. is in 1908 importeur; in 1909 van "buitenlandsche huizen"; in 1911 verhuist hij naar de Stationsweg 44-A; in 1914 importeert hij kinderspeelgoed; in 1918 woont hij aan de Schiekade 115; in 1919 is hij importeur van "septische artikelen"; het jaar daarop is hij fabrikant van markiezen en rolluiken; in 1921 daarnaast importeur van "Engelsche Artikelen"; in 1922 in plaats daarvan van "Standaard" fabrikaten; in 1924 is de markiezenfabricage gestopt en is hij importeur en agent voor buitenlandse fabrikanten. In het adresboek 1934/1935 komt hij voor het laatst voor; de uitgaven voor 1936-1938 ontbreken en in 1939 is op zijn laatste adres niet alleen de Weduwe Konkelaar-Dambrink maar ook het Rust- en Verpleeghuis "Juliana" gevestigd.

Van de familie Weimar is in de studiezaal van het Gemeente Archief ook een zogenoemde Gezinskaart op microfiche te raadplegen waarop de gegevens tot 1939 zijn vermeld (latere gegevens staan op Persoonkaarten en die zijn nog niet openbaar). Te zien is, dat er ook nog een aantal zusters zijn geweest die in de jaren '20 achtereenvolgens - tijdelijk uiteraard! - naar R.K. pensionaten in Brabant gingen.





## Impressies Skegnes

Foto's met teksten: Co Stevens



### Links

De reusachtige graafmachine van Eric Champleboux.

### Rechts

Die andere gigant. De nieuwe kraan van Jan Schroef.

### Links midden

De bouwer van dit treintje heeft er een prijs mee gewonnen.

### Rechtsmidden

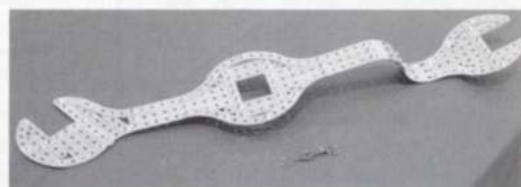
Deze sleutel is gemaakt naar het voorbeeld ervoor.

### Linksonder

Drijvende kraan gemaakt met uitrusting 9.

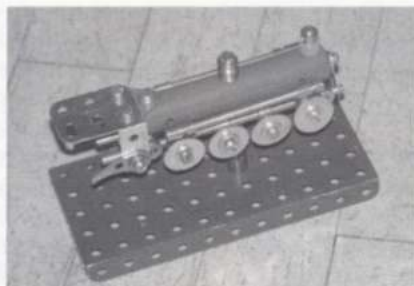
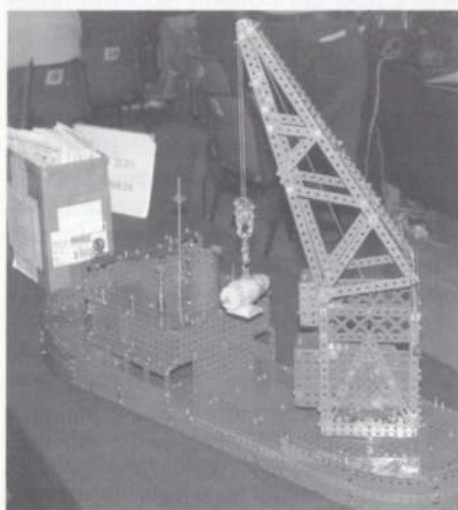
### Onder

Dit locomotiefje heeft Alan Scargill nagebouwd uit Meccano Nieuws. Toch wel leuk!



### Onder

De Bugatti van David Northcott



## Wat kunnen we nog meer doen (Reacties)

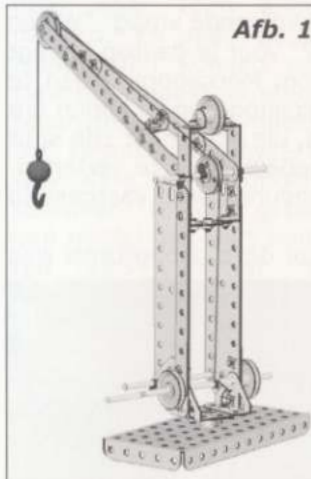
De leden, die het artikel in MN 26.2 hebben gelezen, zullen weten dat de essentie van het verhaal is: hoe kunnen we onze nieuwe leden ondersteunen en enthousiast maken om hun meccano hobby meer inhoud te geven? Op de vraag om mee te denken over dit vraagstuk zijn verschillende reacties binnengekomen. Denk daarbij aan het beschikbaar stellen van overtollig materiaal, documentatie, ervaring, aanwezige kennis of persoonlijke begeleiding. Over een aantal voorstellen zal het bestuur zich moeten buigen, terwijl andere voorstellen verder uitgewerkt en geïnventariseerd moeten worden. En wat eveneens belangrijk is: wie kan en wil zich daarvoor inzetten. Tevens was er de actie van "De Tombe" met de aanbieding van bijzondere Meccanodozen. Die actie is thans door "De Tombe" verlengd zolang de voorraad strekt. Dus wees er snel bij.

Al met al kan gesteld worden dat de binnengekomen reacties bemoedigend zijn, maar er moet nog wel wat mee gedaan worden. Zodra er ontwikkelingen op dit terrein zijn, zal Meccano Nieuws hier melding van maken.

C.L. Spierdijk



# Gilde jeugd



Afb. 1

In de vorige aflevering heb ik aange-  
toond dat er wel hier en daar iets  
veranderd moest worden. Afb. 4 laat  
de onderkant zien van de grondplaat  
met de besproken veranderingen. Dat  
probleem is dus opgelost. Voor de  
leden, die met de bouw van het kraan-  
tje zijn gestart, kunnen zien of ze de  
instructie goed hebben gelezen. Als we  
verder gaan bouwen, komen we het  
volgende tegen.

We moeten nr. 2, nr. 194d, nr. 126a en  
nr. 126 aan elkaar zetten. De onderste  
schroef verbindt nr. 126a rechtstreeks  
met nr. 126. Als we die verbinding  
vastzetten, komen we erachter dat nr.  
194d er niet meer tussen past. Dat

betekent, dat we op de plek van het boutgat een ring ter dikte van  
nr. 194d tussen nr. 126a en nr. 126 moeten plaatsen. Datzelfde doen  
we ook aan de andere kant. Voor we nu deze verbindingen  
vastzetten, is het belangrijk dat we een as door beide asgaten  
steken. Daarmee voorkomen we, dat we later de verbinding weer los  
moeten draaien.

De volgende stap is de as uit de gaten te halen en beide nrs. 194d  
op hun plaats te zetten. Daarna gaat de as weer op zijn plaats en  
ook de andere as. (Zie afb. 1) Als je dat gedaan hebt, zul je merken  
dat nr. 194d alleen door de assen op zijn plaats wordt gehouden. De  
constructie kun je versterken door een schroef-verbinding in het  
gat tussen de beide assen te plaatsen. Als je de plaat nr. 194d  
recht hebt gezet, kun je deze verbinding vastzetten. Een andere  
constructie zal in het volgende blad uitgelegd worden.

**Let op:** Vergeet geen ring onder de schroefkop te plaatsen, zo  
voorkom je beschadigingen.

Voordat je de bovenste schroefverbinding gaat vastzetten,, moet  
je eerst de gaten van nr. 2 uitlijnen met de gaten van nr 194d.

Die constructie moet natuurlijk aan de ander kant op dezelfde  
wijze worden uitgevoerd.

Nadat je de besproken onderdelen aan elkaar hebt gezet, kun je  
zien dat er tussen de nrs 2 en de nrs. 194d ruimte is over bijna  
de hele lengte. Maar dat gaan we de volgende keer  
oplossen.

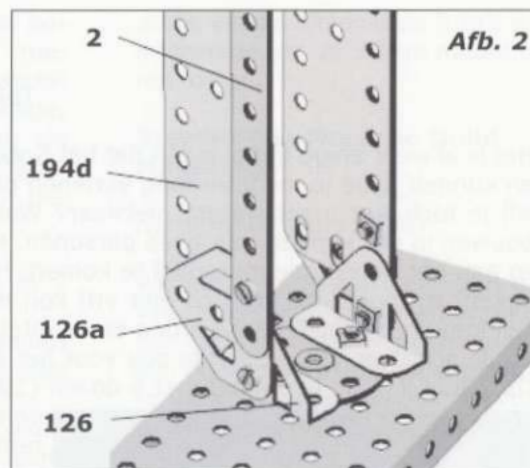
De onderdelen die voor deze opbouw nodig hebt, vind  
je in de onderdelenlijst.

**Opmerking:** De onderdelen die je bij de samenstelling  
van de grondplaat nodig had, staan er niet bij.

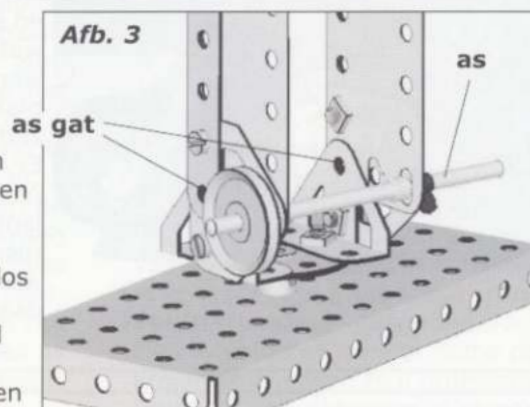
Er is op het artikel in MN 26.2 positief gereageerd door  
enkele oudere leden. Nu hoop ik alleen dat onze jeugd-  
dige leden deze beschrijving kunnen volgen. Mocht dat  
problemen geven, dan hoor ik het graag van jullie.

Als je dit kraantje ook aan het bouwen bent, mag je dat  
ook laten weten en vragen staat vrij. Heb je problemen  
met het bouwen van een ander model, laat het ons ook  
weten.

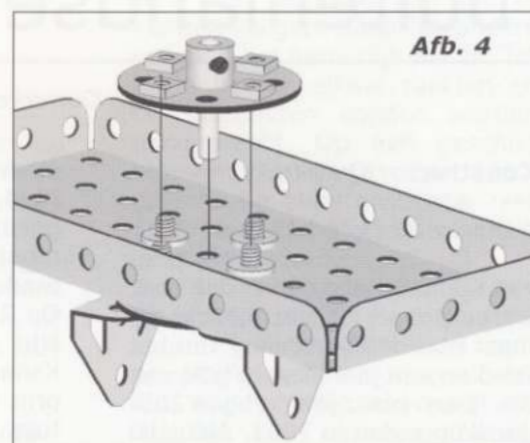
*Tekst: C.L.Spierdijk, tekeningen: Harry Meeuwsen.*



Afb. 2



Afb. 3



Afb. 4

15

## Onderdelenlijst

nr.	aantal	naam	afmeting
2	2	strip	11 gaten
37a	6	moer	
37b	6	schroef	
126a	2	vlakke tap	
194d	2	vlakke plaat	140 mm x 38 mm
	2	assen om de gaten uit te lijnen	

### Opmerking:

De lengte van de assen moet lang genoeg zijn om  
ze aan beide zijden van de constructie uit te laten  
steken.

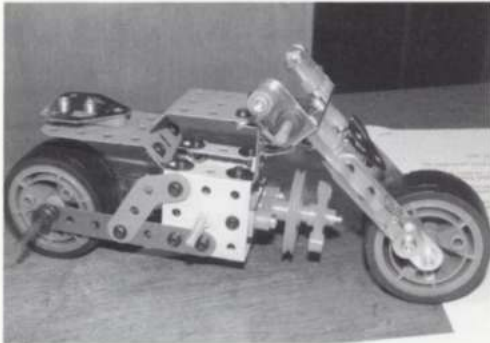


## Teambuilding

Tekst en foto's: C.L.Spierdijk

Het is al weer enige tijd geleden dat het Spoorwegmuseum bij de redactie kwam met de volgende vraag: "Willen en kunnen jullie je medewerking verlenen om ons te helpen bij onze teambuilding dag?" Voor je daarop ja zegt wil je toch wat meer weten, nietwaar? Wel, de verantwoordelijken hadden het idee om Meccanomodellen te bouwen in zes koppels van twee personen. Hun budget bood ruimte om een aantal Meccanodozen te kopen om zo aan het benodigde materiaal te komen. Hiervoor werd één van onze leden benaderd, die echter tot zijn spijt bekennen moest dat hij zich niet vrij kon maken. De redacteur besloot hierop zijn medewerking te verlenen. Telefonisch en per E-mail werden een aantal afspraken gemaakt. De datum voor het gebeuren werd vastgesteld en de schrijver van dit stukje zou voor het materiaal zorgen.

Op 2 juni jl. ging ik op pad met 6 dozen (10 modellen) naar het Spoorwegmuseum. Voor deze gebeurtenis was



*Het product van  
noeste samenwerking*

een ruimte naast het restaurant ingericht. De groepen waren vooraf al samengesteld en kregen ter plaatse te horen wat er van hun verlangd werd. Na toewijzen van hun plaatsen en een korte uiteenzetting gingen ze aan de slag. Er werd driftig gesleuteld en na circa twee uur kon de balans worden opgemaakt. Het resultaat was dat de samenwerking had gewonnen en daar ging het toch om.



*Een momentopname  
van die samenwerking*

## buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

### Constructor Quarterly

*Nummer 80 (juni 2008)*

Met 60 bladzijden dikker dan ooit. Deze glossy is niet goedkoop, maar met de koersdaling van het Pond en een jaarlijkse inflatie van 3% is een bladzijde nu bijna 20% goedkoper dan in 2001. Aldus lid 2501.

De voorpagina van de dikke handleiding voor de 'Mechanical Workshop' suggereert, dat kinderen vanaf acht jaar de modellen zouden kunnen bouwen. Dave Denner had toch moeite met het eerste model. Pas na wat aanpassingen, o.a. een extra 27f, kreeg hij het mechaniek aan de praat.

Een stoomtractor c.q. generator voor kermisklanten is een geliefd model. Hier een prachtige Fowler R3, gebouwd door Darren Bonner. Aan de achterzijde een hijsarm. Prima combinatie van rode, gele

en zwarte onderdelen.

Deel III in de serie speelgoedtreintjes van Bernard Perier toont een 4-4-0 locomotiefje met tender.

Op 25 juli stak Louis Blériot met zijn vliegtuig als eerste het Kanaal over. Hij won hiermee een prijs van 1000 Pond en het vliegtuig kreeg de bijnaam 'La Manche'. Stefan Tokarski maakte er een gedetailleerd model van. Met een fraaie propeller en heel veel spandraden.

In 1936 bracht Deutz de F1M414 tractor op de markt. Ondanks de hoge prijs een gewilde vervanger voor een paard. In 12 jaar werden er 19000 exemplaren verkocht. Het door Frank Weber met Meccano- en Märklin-onderdelen gebouwde model is slechts 23 cm lang en toch zeer gedetailleerd. Compacte versnellingsbak, aandrijving met Eitechmotor en zowaar een nuttig gebruik van het drievoudige snaarwiel.

In het blad van de Holy Trinity Meccano Club werd al over het door Alan Wenbourne gebouwde model van de oprolbare voetbrug in Londen geschreven. Nu in CQ een uitgebreide beschrijving met alle details van het origineel en het model.

Nostalgie van Michael Denny. Wat er met doos 8 gebouwd kon worden. De mechanische man en de truck met oplegger.

De door Dr. Boerdijk ontworpen en gebouwde Super Meccanograaf bevindt zich tegenwoordig in het Techniekmuseum te Hengelo. Wilbert Swinkels mocht het origineel twee maanden lenen en maakte er een exacte kopie van. Met deze replica bracht hij een bezoek aan de nu negentigjarige Boerdijk die verrast was dat zijn ontwerp nog steeds gewaardeerd wordt. Swinkels heeft beloofd een bouwbeschrijving op papier te zetten.

Roger Marriott schreef een uitgebreid artikel over de roemruchte Kemex dozen. De onderdelenlijst en de zwart-wit plaatjes op bladzijden 127 en 128 van Volume 6 (Hornby Companion Series) zijn niet erg opwindend. Waren deze scheikundendozen beter dan die



van concurrent Lott's? Bert Love vond het een zinloos uitstapje van Meccano, maar wie de prachtige kleurenfoto's bekijkt gaat daar toch anders over denken. En met de geleverde chemicaliën konden ook explosieven gemaakt worden. Dat ligt tegenwoordig wat moeilijk.

De Dennis brandweerauto van Guy Kind wordt uitgebreid beschreven. In feite gebaseerd op een model van Bert Halliday (MM feb 1954), maar met een Merryweather ladder i.p.v. een Metz. Om het gewicht laag te houden werd de ladder geconstrueerd met aluminium hoekbalken van Stokys en de railing met aluminium buisjes i.p.v. stalen Meccano assen. Achteraf gezien was een Metz ladder misschien eenvoudiger geweest en zou het met Meccano hoekbalken en een zwaarder draailager ook wel gelukt zijn.

In deel IV van zijn serie beschrijft Bernard Périer de 'Staghound' pantserwagen.

Tot slot de stoommachine van Dave Harvey. In feite een grote en een kleine stoommachine met een gemeenschappelijke ketel. Alle gaten dichtgeschroefd, alle onderdelen op de juiste kleur gebracht.

### **The International Meccanoman**

*Nummer 54 (mei 2008)*

Voor- en achterblad in kleur ter gelegenheid van de zeventigste verjaardag van Michael Adler, de oprichter van ISM.

Onze hobby houdt wellicht de geest van de ouderen lenig, maar dat neemt niet weg dat de meeste jongeren er geen enkele belangstelling voor hebben. Aldus de discussie naar aanleiding van een brief van Joe Attard.

Diverse technische tips van Philip Webb: ladder, geleider voor snijplaat, Schots juk, eindschakelaar, draailager, omkeren van naaf op plastic tandwiel (28P), bevestiging van rutschaankarretjes op ketting, toepassingen met B709, geleiders voor uitschuifbare arm in mobiele kraan en echappementen met 95b of 168b.

Tim Robinson werkt aan een besturingssysteem voor een mechanische computer. Het apparaat, een conceptie van Babbage, leest ponskaarten waarmee de computer zijn opdrachten krijgt. Stokys onderdelen kunnen besteld worden op

<http://www.stokys.ch>

Klik op 'Produkte'. Levering in 2 tot 5 dagen.

Het Zweedse FAC is sinds januari 2008 geheel vernieuwd. Zie ook <http://www.facsysteem.se>

Met Meccano kunnen ook klokken gebouwd worden. Niet zo eenvoudig omdat de verfijningen, waarover de echte klokkenmaker beschikt, niet voorhanden zijn. Lindsay Carroll legt uit hoe het toch kan.

Bob Watson beschrijft een richtframe opgebouwd uit 3 x 236, 2 x 52 en 2 x 9. Goed uitlijnen en vastschroeven. Het te bouwen object in deze bak uitrichten m.b.v. volkomen rechte assen. Ook handig voor het afstellen van kettingen. Een rechte as is een as die goed rolt op een glazen plaat.

### **Midlands Meccano Guild Bulletin**

*Nummer 33 (april 2008)*

Uitgebreide rapportage van de bijeenkomst op 29 maart. Extra aandacht voor het autochassis (SML 1A) van Roger Marriott (met verbeterde versnellingsbak), een werkende draaibank van Mike Edkins en de HP Heyford bommenwerper van Tony Homden.

### **The Sheffield Meccano Guild Journal**

*Nummer 101 (voorjaar 2008)*

Tips van Russ Carr voor poedercoating. Goed ophangen in een speciaal frame is meer dan het halve werk. Kan zo de oven in. De werknemers van zo'n poedercoater worden erg chagrijnig als je binnen komt met een kartonnen doos vol losse onderdelen.

Eerder bouwde Ken Ashton een rijdende kraan (Jones KL77) met 3 inch wielen. Nu een model op kleinere schaal met 2 inch wielen dat er even goed uitziet als de

grote versie. Voldoende foto's en informatie om dit stoere model te repliceren.

### **Runnymede Meccano Guild Magazine**

*Nummer 67 (juni 2008)*

Wegens gebrek aan kopij zijn de vele foto's wat groter afgedrukt. Een prima zaak want hierdoor zijn de verslagen van de expositie in Kew Bridge, SkegEx en de bijeenkomst in Brook Hall zeer de moeite waard. Mede door de goed geschreven teksten.

Wie ooit Sydney bezocht heeft, weet hoe de havenbrug er uitziet. Als gebouwd uit een heel grote Meccanodoos. En dus zijn er, met Meccano, al veel grote en kleine modellen van gebouwd. Het model van Colin Davies laat de brug in aanbouw zien. D.w.z. één van de torens op de wal, een stukje van de oprijzende constructie, overleidend gehouden door zware tuidraden en met name de kraan die bovenop zo'n groeiende brughelft kon rijden om er steeds weer een segment aan toe te kunnen voegen. Vanaf de andere wal ging het natuurlijk net zo. Tot beide helften elkaar raakten en de sluitbouten konden worden aangebracht. Op een geschikt moment uiteraard want zo'n gigantische staalconstructie rekt en krimpt met stijgende en dalende temperatuur.

Bob Elliot waagde zich aan de Franco Crosti 9F. Modelplan 76 voor de kenners. Dat model heeft prachtig gedetailleerde spaakwielen. Wat Bob niet door had, was dat het hier om een statisch model gaat en dat de 'spaken' met bouten aan de buitenring bevestigd zijn. Ze steken door het loopvlak. Om de locomotief te kunnen laten rijden, moesten de wielen anders en dat heeft heel wat moeite gekost. Lees de Odyssee van Bob.

### **JMH Newsletter**

*Nummer 86 (juni 2008)*

Diverse leuke en kleine modellen op bijeenkomst 204, wat complexer is de torenklok van Wessel Matthews.



De klok van de 'Big Ben' in Londen is vrij nauwkeurig, maar op het Meccano model is het altijd zes voor zeven. Met vier goedkope kwartsklokjes (o.a. Conrad) is daar wat aan te doen. Voor de vliegtuigbouwdozen produceerde Meccano tussen 1931 en 1941 propellers in diverse afmetingen. Uitgebreid overzicht. Anthony Els ontwierp een joystick opgebouwd uit louter Meccano onderdelen.

### Meccano & Erector Club Newsletter

Vol. XXXIII, No 2 (2<sup>de</sup> kwartaal 2008)

Na wat gemopper van Charlie Pack over de onmogelijkheid om met Meccano/Erector nauwkeurig op schaal te werken, komt hij op de proppen met zijn nieuwste project, een 'cable car' uit San Francisco. Een tram die wordt voortbewogen door een staalkabel in een goot onder de grond. Een complexe constructie. De hellingen in San Francisco zijn fors, de trajecten zijn niet recht en de wagons moeten ook afgeremd kunnen worden. Zo te zien valt het wel mee met die schalingsproblemen en het model van Charlie wordt vanaf 3 augustus tentoongesteld in Palo Alto High School.

Een kandidaat voor 'grootste-model-oot' is de wolkenkrabber van Chris Burden. Eén miljoen roestvaste replica steunbalken (Erector type 2). Bijna 20 m hoog, ruim 7 ton massa. Stond tot 19 juli op het Rockefellerplein in New York. Zie:

<http://www.nytimes.com/2008/06/08/nyregion/08rockefeller.html>

### Magazine du CAM

Nummer 103 (juli 2008)

Uitgebreide fotoreportages van de tentoonstellingen in Vourey, Rueil en Calais. Volgend jaar is de grote tentoonstelling in Aniche, iets ten oosten van Douai in Noord-Frankrijk.

Tot eind augustus kunt op het Gare de Montparnasse (Parijs) een gigantische walvis bewonderen. In Meccano-blauw uiter-

aard. Vanaf september in het Gare de Lyon en vanaf januari 2009 in het natuurhistorisch museum.

Jacques Vuye heeft de bekende SML 19A op kleinere schaal gebouwd m.b.v. Meccano X onderdelen. De X-stroken zijn geperforeerd met een 1/4 inch raster. Dit maakt zeer compacte constructies mogelijk. Bijv. reductie 1/2 met 19/38 op 1/2 inch i.p.v. 25/50 op 1 inch. Deze stroken worden tegenwoordig door Ashok geproduceerd en zijn in principe bij Jan Jager verkrijgbaar.

Ook in dit blad de brandweerauto van Guy Kind, zie echter CQ 80 voor uitgebreide beschrijving.

Tot slot een, voor kinderen, leuke klok met een bewegend eendje. Van Paul Freydier.

### AMS Bulletin en AMS Nachrichten

Nummer 59/08 en II/2008

Interessant is de oplossing die Peter Hartmann koos om een gewicht zo hoog mogelijk op te hijsen m.b.v. een veermotor. Met een vliegwielfconstructie slaagde hij erin om het laatste restje energie uit de veer te peuteren. Van dezelfde bouwer drie kleine modellen. Een 57:1-aandrijving, een éénrichtingsaandrijving en een compact differentieel.

Interessante informatie over Eitech, een Walschaert mechanisme van Christoph Schörner en een tentoonstelling in Ismaning. Hans-Peter Kuhlo houdt zich al jaren bezig met stuurgeometrie. Van personenauto met twee voorassen en één achteras via vrachtwagen met twee voor- en twee achterassen tot drie 'autobussen' waarvan de derde vier bestuurbare voorassen en één achteras heeft. Allemaal open modellen die de techniek zichtbaar maken. De derde bus ziet er zeer futuristisch uit, heeft 10 Bühlermotoren, afstandsbediening en een massa van 35 kg.

In de Nachrichten wat informatie over de verkrijgbaarheid van Meccano, Eitech, Trix en Stokys. Metallus heeft tegenwoordig aparte sites voor verschillende landen:

<http://www.metallus.de>  
<http://www.metallus.ch>  
<http://www.metallus.nl>

Interessant om deze sites te vergelijken en op de Zwitserse site staat met zoveel woorden dat het spul, bij voldoende afname, ook in Meccano-kleuren leverbaar is.

### Advertentie:

#### Exacto -onderdelen.

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

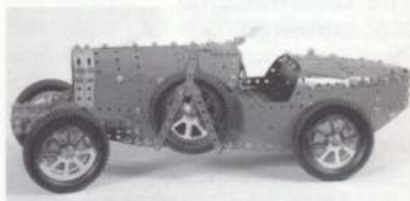
#### Exacto -sets

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 Exacto logo 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 is nu ook geheel **kant en klaar** leverbaar! Ook de wielsets los verkrijgbaar.

Informeer naar de prijs.

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

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

Jan H. Schurink te Bathmen; gratis via:

[[exacto@tele2.nl](mailto:exacto@tele2.nl)]

19 - 20 uur: 0570 542815;

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



## Oproep Zeelandhallen

Op 14 en 15 februari 2009 is de Modelbouwmanifestatie in de Zeelandhallen gepland. Het is de bedoeling dat we deze keer met een grote delegatie aanwezig zijn. Dat betekent dat ik een oproep doe aan onze bouwers om zich daarvoor op te geven. De verplichting van deelname is dat we twee dagen aanwezig zijn. (Maar met wat switchen kunnen we daar wat flexibel mee omgaan) Ik vraag belangstellenden om vóór 30 september a.s. contact met mij op te nemen i.v.m. mijn opgave aan de organisatie. Ik ben ook bereikbaar via mijn mobiele nummer. Dat luidt: **06 27061266**. Ik ben uiteraard ook op mijn vaste telefoon bereikbaar.

**Willem Livestroo**

### vraag &

#### **Te koop aangeboden:**

Een pakket van 54 originele Konkoly bouwbeschrijvingen met bijbehorende gedetailleerde foto's. De Super modellen en de Jubileum modellen vertegenwoordigen diverse soorten

### aanbod

stoommachines, een verscheidenheid aan voertuigen, tekenmachines en mechanismen. Alles in één koop. Te bevragen bij Jan Schroef, tel. 06 51427643

#### **Te koop aangeboden:**

Losse Meccano onderdelen. Het betreft voornamelijk onderdelen van Meccano Calais, inclusief veel onderdelen die niet meer worden gemaakt. Ook een aantal interessante aanbiedingen! Interesse? Stuur dan, vanaf 1 oktober, voor de huidige prijslijst een email naar J. van Dijk, E-mail: [anja44mec@planet.nl](mailto:anja44mec@planet.nl) of bel : 055 541 7995.

## 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 coördinator W. Livestroo op nummer: **0341 253889**.*

### Bijeenkomsten en evenementen

#### **Meccano tentoonstelling**

vanaf 12 april t/m 15 december, openingstijden: maandag t/m zaterdag, 10.00-17.00 uur. Van april t/m september ook op zondag van 11.00-17.00 uur. Locatie: Oude Ambachten en Speelgoedmuseum. Rijksweg 87, 3784 LV, Terschuur (Bij Barneveld). Het betreft de collectie van Henk Glebbeek die is te bewonderen. Toegangsprijzen: Volwassenen € 8,00, 65-plussers € 7,50, kinderen van 5 t/m 14 jaar € 6,50, kinderen tot 5 jaar gratis. Museumkaart is geldig. Voor meer informatie tel. 0342 462060.

#### **Gildebijeenkomst**

##### **Harderwijk 4 Oktober**

Aanvang: Voor deelnemers is de zaal open vanaf 8.00 uur. Voor bezoekers: 9.00 uur. Locatie: Gebouw, "Estrado", Parkweg 3 3842 AD Harderwijk. Circa 10 minuten lopen vanaf station. Ruime parkeergelegenheid. Voor info: W. Livestroo, tel. 0341 253889

#### **Evenement**

##### **Modelbouwmanifestatie Soesterberg**

Van 19 t/m 26 oktober. (maandag 20 en zaterdag 25 oktober gesloten) Openingstijden: 10.00 - 16.30 uur, aanvang zondag 12.00 uur. Mil. Luchtvaartmuseum Kamp van Zeist 2-4 Soesterberg.

#### **Gildebijeenkomst**

##### **Leimuiden 8 November**

Aanvang: 10.00 uur Voor publiek vanaf 12.00 uur. Dr. Stapenseastraat 34, 2451 AD Leimuiden.

**Kijk voor bereikbaarheid bij: "Oproep Leimuiden" op pagina 6 in dit blad.**

#### **Meccano bijeenkomst**

##### **Blankenberge (België)**

8 & 9 november Locatie: "Het Zeepaardje" Zeedijk 48-49 8370 Blankenberge Openingstijd: 10.30 uur, sluitingstijd naar omstandigheden.

Voor meer info:

Mevr. Christine Cloesen.  
GSM: 0478/591245

#### **Gildebijeenkomst**

##### **Ulvenhout 13 December**

Openingstijden: 10.00-15.30 uur Locatie: De Pekhoeve, Dorpstraat 94, Ulvenhout. Voor meer informatie kunt u W. Blauw bellen, tel. 076 5220903

#### **Gildebijeenkomst**

##### **Benthuizen 3 januari 2009**

Aanvang: 9.30 uur Locatie: Dorpshuis "De Tas", De Dam 3, 2731 CE Benthuizen. Voor info: W. Livestroo, tel. 0341 253889

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



## Heemskerk 2008

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

Een duidelijke verbetering van deze accommodatie t.o.v. de vorige is, dat er veel meer buitenlicht naar binnen kan, zodat de getoonde modellen meer tot hun recht komen. Deze bijeenkomst vond plaats op zaterdag, hetgeen ook een verbetering was met voorgaande keren. Dus een goede start in deze zaal. Al met al een redelijke opkomst van eigen leden en later op de dag was er ook een aantal niet-leden die de deur hadden gevonden. Een aantal modellen zal de lezer ongetwijfeld herkennen. Een enkele was er voor het eerst te zien. Maar kijkt u zelf. De onderstaande foto's zullen u een indruk geven.



**Boven**  
Deze ladderwagen is creatie van Jaap Kramer. Of dit model is nagebouwd aan de hand van een bestand is niet bekend.



### Foto's boven

Dit model is afgeleid van een vuilniswagen die vroeger in Beverwijk dienst deed en is gebouwd door René Muijen. De DAF met de vergaarbak in de transportstand en in de stand om het vuil te verplaatsen.



**Foto's boven**  
De ploeg van H. Stronkhorst met daar onder een detail van de bediening.

**Foto onder**  
Het sleepbootje uitvergroot dat onder de brug vaart.



**Boven**  
Achter deze boogbrug is de bouwer nog net te zien en hij is de man van de ladderwagen.

**Boven**  
Een hijskraan die Henk Verhoef heeft nagebouwd van een foto uit 1933 van zijn broer met diens kraan.

**Rechts**  
De Henk's broer in 1933 en in 2008 met de kraan van de bovenste foto.

