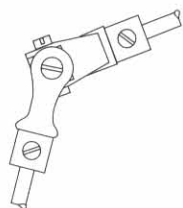


# MECCANO-NIEUWS

**m  
gn**

VERENIGING VOOR METAAL-  
CONSTRUCTIE MODELBOUW



Jaargang 18 nummer 1  
Voorjaar 2000

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

Dit blad verschijnt viermaal per jaar.

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



De op afstand bestuurd kraan van Bertus Jongste, op het tv-beeld is te zien wat de kraandrijver ziet vanuit zijn cabine (hier via een camera(atje) in het stuurhuis)

In dit nummer o.a.: Een wielkrans zonder naaf  
Mini differentieels  
Meccano 2000

## Meccano Gilde Nederland

Voorzitter:

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

Distributie en documentatiecentrum:

Mevr. A. Anink

Penningmeester:

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

Secretaris:

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

Aanmelden / afmelden bij ledensecretaris:

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

### Meccano Nieuws:

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

### Artikelen en advertenties

Sturen naar de Hoofdredacteur = (tijdelijk) de Secretaris zie adres hierboven.

Redacteuren:

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

Drukwerk:

Drukkerij Teeuwen Haarlem BV

### Contributie:

De contributie bedraagt f 55,- per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van f 5,- verschuldigd.

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

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

## Van de penningmeester

De Jaarrekening over 1999 ontvangt u dit jaar -zoals het hoort- tijdig voor de jaarvergadering in Ede.

Tot zijn genoegen kan het bestuur een exploitatieresultaat laten zien met méér inkomsten en minder uitgaven dan begroot. De meerdere inkomsten zijn te danken aan een gestage instroom van nieuwe leden waarvan de meeste hun lidmaatschap aangingen per 1 januari van het verslagjaar. Daarnaast telden bedankers en overleden leden nog wel mee voor de baten. Het aantal betalende (gezins)-leden staat vermeld en bedroeg 625. Het feitelijke aantal leden per 1 januari 2000 zal de ledensecretaris aan u melden.

De mindere uitgaven zijn onder andere het gevolg van een aanzienlijk lagere nota Nimac voor september 1999. Niet over klagen dus ....! Ook het feit dat de functie van hoofd- en eindredacteur gecombineerd werden met die van de secretaris heeft tot lagere uitgaven geleid, maar wel ten koste van een aanzienlijke fysieke belasting van de functionaris.... Kees Trommel: alles komt op zijn rug neer.

Uitvoerig informeerde ik u in M.N. 16.1 en 17.1 over mijn filosofie over 'laatbetalers'. Mijn opvattingen daarover zijn niet gewijzigd en ik hoopte dat het fenomeen niet millennium-proof zou blijken te zijn. Helaas blijkt dat ook niet zo te zijn, want als ik dit schrijf (26/01/2000) hebben ruim 110 leden (> 20%) nog niet betaald. Onze eigen geautomatiseerde systemen bleken overigens niet alleen millennium-proof, maar zijn ook €- klaar.

Omdat wij een tekort aan acceptgiroformulieren zouden hebben aan het einde van dit jaar bestelde ik alvast formulieren in €- stijl. Helaas meldde de Postbank mij, dat op grond van de regelgeving €- acceptgiroformulieren pas beschikbaar mogen worden gesteld in het jaar 2002. Noodgedwongen moesten wij dus voor de jaren 2001 en 2002 nog formulieren bestellen met traditionele aanduiding in florijnen.

Ik wil u niet verder afhouden van de vergaderstukken waarin de financiën een belangrijke rol spelen. Na kennisname kunt u dan voort met uw bouwactiviteiten. Rest mij u op te roepen allen naar Ede te komen, waar ik u hoop te ontmoeten.

Jan H. Schurink

## Meccano Nieuws 18.2

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio juni verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij is 1 mei 2000.

## Secretaris en Redactie

Welkom in de 21-eeuw.

Ook geen last gehad van plotseling gewijzigde onderdelenkleuren of modellen die ineens raar gaan doen.... Nee? Ach ik wist het wel Meccano is en was al heeeel lang Millennium Proof.

Dat blijkt ook uit het optimisme dat de fabriek - ondanks de recente problemen - uitstraalt voor de toekomst.

Zie het artikel elders in dit blad over Meccano 2000.

Verder heeft dit Meccano Nieuws ook een klein primeurtje want voor het eerst staan er foto's in die met een digitale camera zijn gemaakt en dus op een diskette aan de drukker aangeleverd werden. Het gaat hier om de voorplaat en de foto's bij het artikel over Kerk Avezaath.

Jan Schroef is de filantropische eigenaar van deze camera en ik mocht er lekker mee "spelen".

Zo aan het begin van deze eeuw moet ik ook weer gaan vragen om kopij.

De bodem komt weer in zicht en zonder dat ook geen blad.

Voor mijn overige, behartigenswaardige ontboezemingen verwijs ik jullie naar mijn verslag over 1999 dat bij de jaarstukken is gevoegd.

Kees Trommel

## Van de Ledensecretaris

### Mutaties in het ledenbestand

**We heten de volgende nieuwe leden van harte welkom:**

**653** Wenst geen vermelding.

Is opnieuw lid geworden.

**1051** Peter A. Jonkers, Dwarsdijk 38, 4823 EK Breda 076 5411870

**1052** Marc de Gier, BP 15383 PV Port-au-Prince, HAITI \*30 2720139

**1053** T.H. Besseling, Hortensialaan 114, 1702 KH Heerhugowaard, 072 5717456

**1054** J. van Ouwkerk, Latijns-Amerikalaan 86, 2622 BD Delft, 015 2572306

**1055** R. van den Berg, Amelisweerd 101, 3813 XE Amersfoort, 033 4808852

**1056** J.T. Visser Lekdijk 82 2865 LE Ammerstol 0182 352913

**1057** P. Stroosma Kloosterstraat 40b 5513 AK Wintelre 040 2052200

**1058** Wenst geen vermelding.

**1059** Wenst geen vermelding.

**1060** M. van Doorn Doctor Hoogenboomlaan 7 4002 WL Tiel 0344 610870

- 1061 A. Vis Brahm slaan 11 4384 LP Vliissingen 0118 470206
- 1062 B. Koopman Mortelweg 24 4847 BB Teteringen 076 5873571
- 1063 N. Beentjes Middelweg 96 1911 EJ Uitgeest 0251 314892

- ADRES- EN/OF TELEFOONWIJZIGINGEN:**
- 199 R.P. van Zuijdam De Gamert 24 6605 WH Wychen 024 6424111
  - 712 J. Roest Boomwei 10 4328 AT Burgh Haamstede
  - 706 A.P. Enthoven R. Slanskystraat 3 2033 AH Haarlem

- 851 J.J. v.d.Staay J.v.Heemskerklaan 24 2121 XZ Bennebroek 023 5845426
- 200 B.K. Uiling Finsponglaan 108 3707 BV Zeist 030 6915659

**BEDANKT**

- De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.**
- 615 W.G. van Eeden, De Zilk.
  - 858 G.J. Olde Wolbers, Ulvenhout.
  - 578 W.J. Barnhoorn, Tiel.
  - 771 K.L.C. Wessel, Philippine.
  - 617 R. Nunes Vaz, Amsterdam.
  - 202 F.J. Mallee, 's-Gravenhage.

**OVERLEDEN**

- Wij ontvingen bericht van het overlijden van:**
- 720 J.W. Bordewijk, Haren (Gr).
  - 285 H.A. Hulsman, Lemelerveld.
- Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 612

## Voor stoommachine liefhebbers

Op \*Spanner\* werd onlangs de aandacht gevestigd op een website over een model (stoom) spoorwagbaan in California. Liefhebbers van stoom (en dat zijn er volgens mij heel veel in Meccano land) kunnen daar een freeware programma binnenhalen waarmee van verschillende soorten stoommachines door het invoeren van zgn. parameters (o.a. kleptiming, slaglengte, afmetingen krukas etc.) de invloed van die wijzigingen meteen zichtbaar gemaakt kunnen worden op beeld. "Het programma is bedoeld voor mensen die zelf hun stoom locomotief willen bouwen.." zegt ontwerper Charlie Dockstader.

Maar ook zonder die ambitie is het volgens mij wel een aardig programma. Het is echter een DOS-programma, dus verwacht geen gelikte plaatjes zoals we die in Windows gewend zijn. Verder zit er een duidelijke, maar zeer summier (Engelse) instructie bij en moet het meeste gewoon zelf worden uitgevogeld door "trial and error" maar dat maakt het wel leuk voor de geduldige puzzelaars. Eigenlijk zijn het simpel bewegende (kleuren) schema's waarin toch heel duidelijk de onderlinge relaties worden getoond van de klepbewegingen, het vliegwiel, de zuigerbewegingen, de zuigerstangen, de krukas etc. compleet met alle "toeters en bellen" van het verbindende stangenstelsel van onder meer een Baker, Crampton, Hackworth, Stephenson, Corliss stoommachine. Gezien mijn omschrijving van het geheel zullen de stoomliefhebbers hoofdschuddend constateren dat ik er "de ballen ver-

stand van heb" en dat is inderdaad correct. Maar ik maak jullie er wel even op attent EN (als onze drukker dat kan verwerken) ik toon hier ook even een plaatje van een aardig gecompliceerd mechanisme dat op beeld overigens een boeiend en bewegend plaatje oplevert !! Verder kun je het programma ook allerlei ingewikkeld ogende schema's en grafieken laten genereren. Vraag niet wat je ermee aan moet want - zoals gezegd; dat weet ik ook niet. Niettemin leek het mij wel interessant voor de stoomliefhebbers. Voor de internetters onder ons; het programma kan worden opgehaald op: [www.nmia.com/~vrbass/steam/valvegear.htm](http://www.nmia.com/~vrbass/steam/valvegear.htm) (op het moment van schrijven 21-02-00 klopte deze url nog). Heeft u geen internet(ter) in de buurt dan wil ik voor de

echte liefhebbers wel een kopie maken. Stuur mij daartoe 2 diskettes (1,4 Mb elk) in een voldoende gefrankeerde enveloppe PLUS een voldoende gefrankeerde, aan uzelf geadresseerde (retour) enveloppe en ik zal zien wat ik kan doen. (2 x diskette is al 40 gram, plus 2 enveloppen is bijna 60 gram = f 2,40 porto per enveloppe dus). Onvoldoende gefrankeerde enveloppen worden niet in behandeling genomen.

Oh en het programma is freeware d.w.z. dat je het gratis mag verspreiden maar het dus niet mag gaan verkopen. Om wille van dit prettige principe wil ik iedereen vragen daar aan mee te werken.

## Een wielkrans zonder naaf

Door Jos Couwenberg  
Velp

### 1. Een naaf zit soms in de weg.

Wie een havenkraan bouwt moet een grote en zware constructie laten draaien op een voetstuk. Men denkt dan al gauw aan een ronde rail waarop een krans van wielen loopt, in het spoor gehouden door een centrale as.

Bij de moderne kraanbouw is men die centrale as soms liever kwijt. Het kraanhuis kan dan middendoor bereikt worden in plaats van via een riskante trap buitenom. Ook kan de constructie eenvoudiger worden. Zou dit in Meccano nu ook kunnen?

### 2. Geen ster maar een ring.

Men gebruikt dan geen ster van wielassen, maar een ring als drager van assen met loopwielen. Een geschikte ronde ring walsen uit Meccanostroken van voldoende lengte is riskant door de stijfheid. De bekende Meccanowals is berekend op de veel dunnere buigzame plaat! De langste stroken zijn bovendien nog maar net lang genoeg voor een tamelijk kleine cirkel, circa 7 steken diameter. Het koppelen der stijve einden met een mooie passende kromming blijkt ook nog moeilijk en niet elke bouwer lukt dat zomaar. Maar het kan ook anders!

### 3. Geen ring maar een veelhoek.

Kijk eens naar een wieldrager die niet rond is, maar een regelmatige veelhoek vormt: alle zijden gelijk en alle omtreks-hoeken ook. De eenvoudigste vorm is de gelijkzijdige driehoek, drie gelijke stroken met de einden op elkaar geschroefd. Wel heel gemakkelijk nauwkeurig te maken. Maar deze vormt toch wel een heel grove benadering van een ring. Een bruikbaar voorbeeld is de regelmatige zeshoek. Ook nauwkeurig te maken, want op te vatten als 6 aaneengesloten gelijkzijdige driehoeken. Probeer eens even: neem voor de omtrek 6 plat liggende stroken met 5 gaatjes, dus 4 steken van 1/2" lang. (foto 1) Let wel, plat liggende stroken, dus geen stroken die op hun scherpe kant staan en gekoppeld met hoekstukken. Dat kan zo ook wel (foto 2), maar het wordt niet goed stevig en is heel lastig nauwkeurig te monteren.

### 4. Een plat liggende zeshoek.

Het monteren van een plat liggende zeshoek is juist veel eenvoudiger: maak eerst een hulpstuk: in dit geval een ster van 3 stroken van 9 gaten = 8 steken. Dan ontstaan de bovengenoemde zes driehoeken. Pas als de zeshoek echt helemaal in vorm is dan voorzichtig de middellijnen één voor één verwijderen. Resultaat: een mooie zeshoek zonder tastbaar middel-

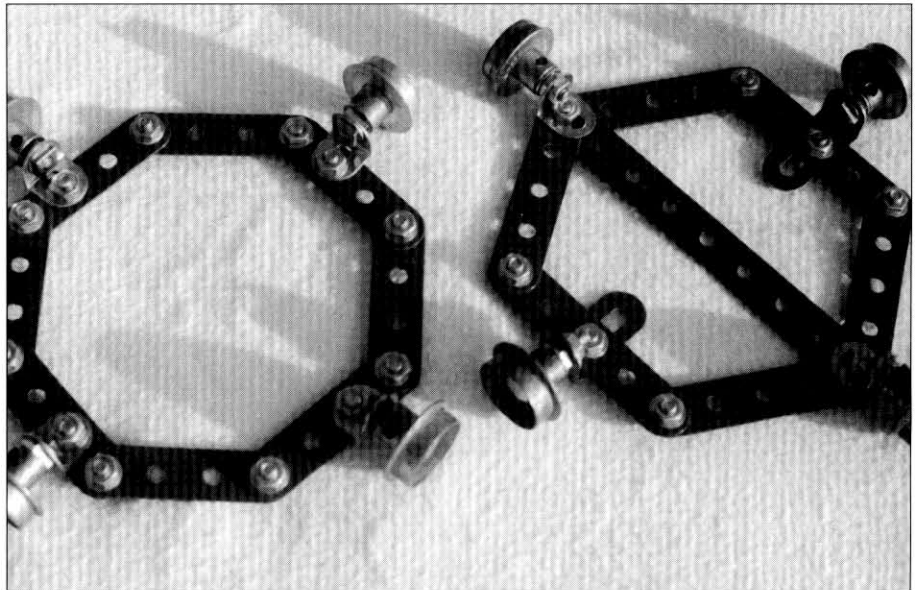


Foto 1. De achthoekige (links) en de zeshoekige wielkrans (rechts).

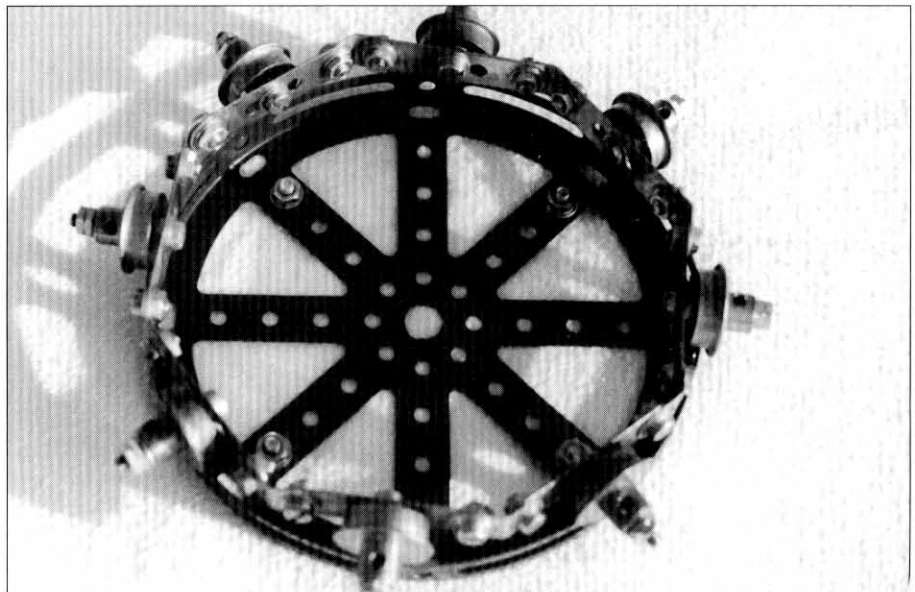


Foto 2. Een bijna rond wielkrans met stroken op hun "scherpe" kant

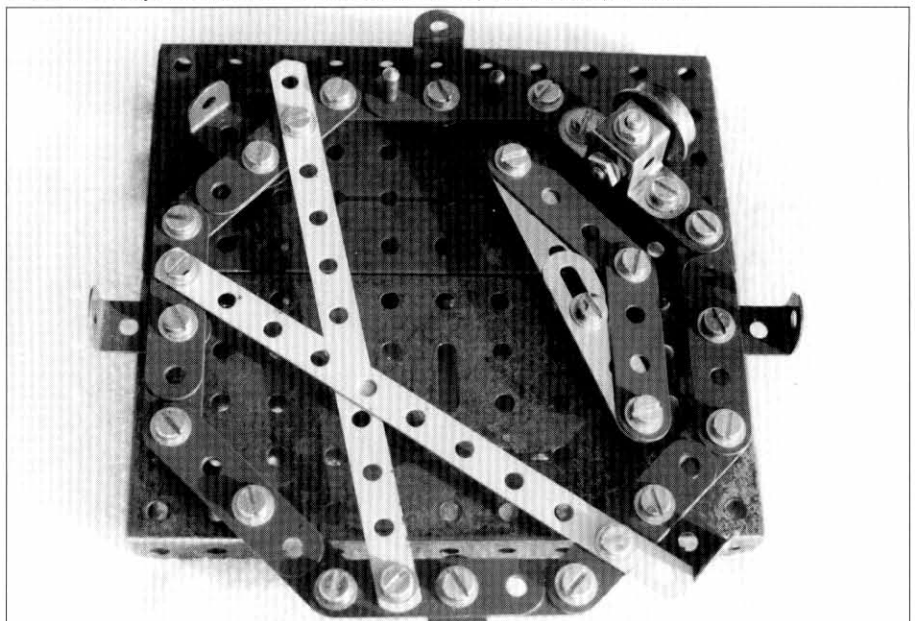


Foto 3. De achthoekige wielkrans op de richtplaat met de zweihak

punt. Wie handig is kan meteen op de hoeken een hoekstuk monteren als lagerblok voor een wiel. Het risico is dat de zeshoek toch gauw wat aan vorm verliest en correctie vereist! Wiel dragers kan men dus beter aanbrengen op de zijden. Daar zijn ook meer plaatsen beschikbaar. Het midden van de zijden ligt voor de hand. Voor zes wielen, lopend op een ring van 5 1/2" diameter, blijkt dan geen passend hoekstuk beschikbaar dat kan dienen als lagerblokje. Een stevig hoekstuk met in het liggende been een dubbellange sleuf zou mooi zijn. Maar er zijn nog meer bruikbare gaten en er is geen reden een asymmetrische plaatsing op voorhand af te wijzen. De afstand tot het midden is echter wel meteen bijna 5mm korter! Dat komt doordat bij de zeshoek de zijden zo sterk weglopen van de hoek. De zeshoek blijkt toch minder aantrekkelijk!

### 5. Rondere ring door meer zijden.

Een regelmatige achthoek is al veel ronder dan een zeshoek, maar ook veel lastiger te richten. Geen enkele middellijn of diagonaal heeft precies een gehele lengte! Dan dus maar richten met een zweihook (foto 3) op 135° en een schuifmaat om de afstand van de stroken mooi gelijk te houden.

U bent de vlakke meetkunde al bijna vergeten en de goniometrie geheel? Sneu, anders zou U een kaliber kunnen maken van een paar gleufstroken; met schroefpinnen op de juiste afstand, die U gauw even berekend heeft. Geen nood, maak anders maar gauw een scherpe tekening van een achthoek met alleen de middens der staven en de plaatsen van de belangrijkste gaatjes!

### 6. Lagers niet op de hoeken geplaatst?

Als het u gelukt is een gave achthoek te construeren zou het zonde zijn om de hoeken weer los te maken voor het plaatsen van hoekstukken voor de wiel lagers. De wiel lager blokjes kunnen toch ook op de zijden staan! Dat hoeft niet beslist in het midden te zijn! Naast het midden, maar wel met de asrichting door het middelpunt, is immers ook goed.

### 7. Gebruik kalibers voor beter werk.

Het is verleidelijk een achthoek toch op te bouwen zoals de zeshoek in het vorige voorbeeld. Dat lijkt namelijk te gaan lukken, Maar nee hoor! En hoe groter de veelhoek hoe slechter dat gaat. Kalibers helpen U echter altijd snel en precies! (zie afzonderlijk kader "Voor de rekenaars")

### 8. Maak de veelhoeken liefst helemaal plat!

De veelhoeken dienen goed plat te zijn in verband met een nauwkeurige montage.

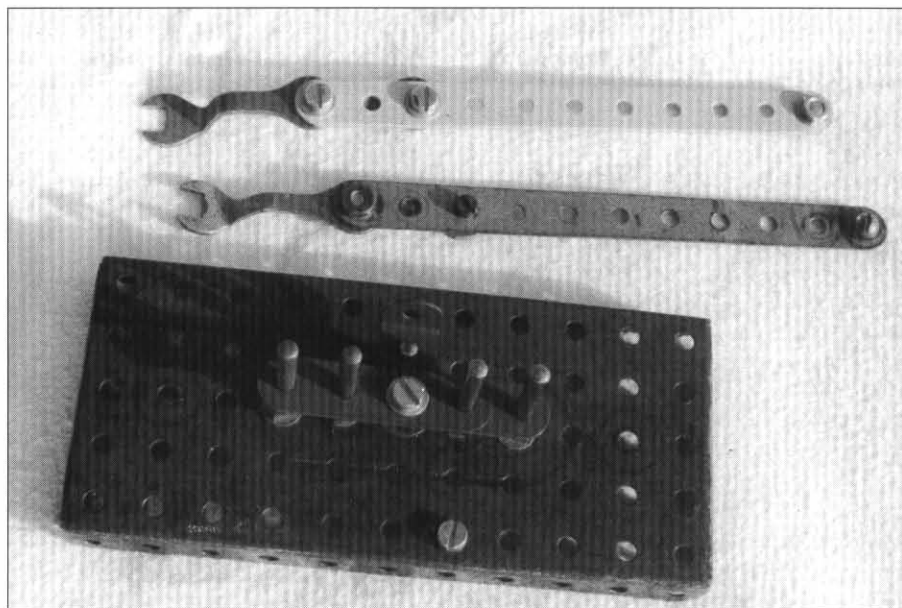


Foto 4. De montagegal

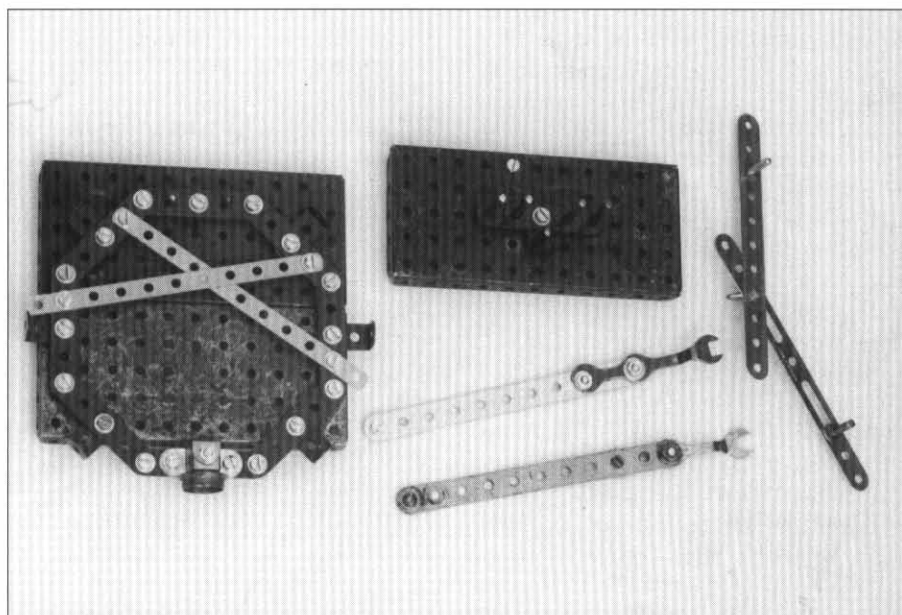


Foto 5. Links de richtplaat

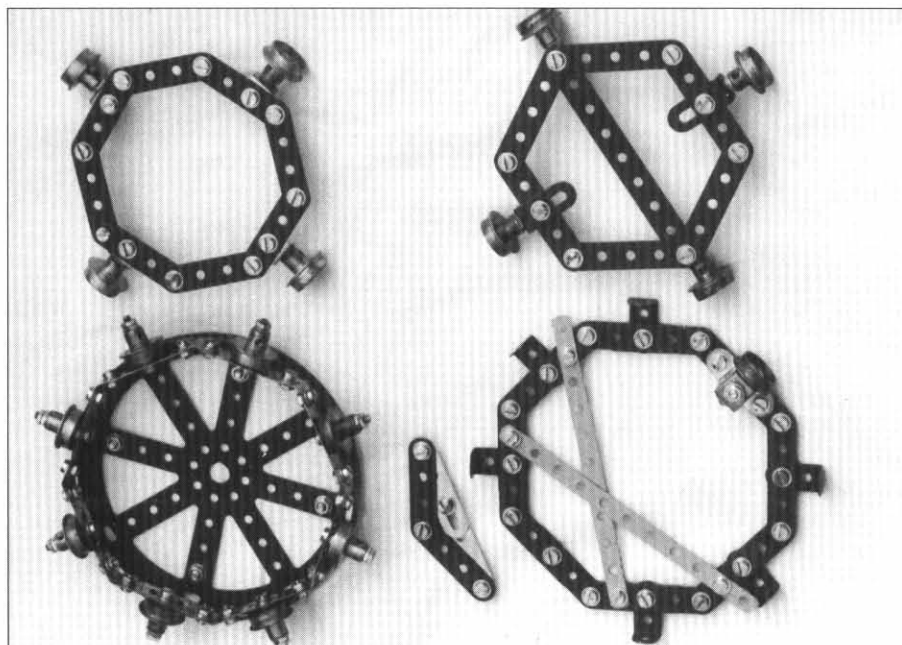


Foto 6. Een overzicht van de besproken constructies.

Daarom is het beter de veelhoek op te bouwen uit minstens twee lagen gave, rechte, vlakke stroken die dakpansgewijs over elkaar liggen. In plaats van één laag van stroken met 5 gaatjes, nu twee lagen stroken met elk vier gaatjes, waarbij de bovenste laag een gaatje opgeschoven ligt. Denk even over de plaats waar straks een lagerblokje moet komen: dat gaatje nu al vrijhouden bij het opbouwen van de achthoek!

### 9. Montage van de wielassen.

De wielassen kunnen gemonteerd worden in hoekstukken nr.12 of nr.12b; bij montage uit het midden der zijden van de veelhoek is vaak een langere gleuf gewenst. Met een 4mm ronde vijl levert een nr.12b in korte tijd het gewenste resultaat. Een ouderwetse stugge nr.48a uit de roestbak doorzagen en uitvijlen levert een mooi stevig hoekstuk op met een nog wat langere gleuf. De as komt bij de 48a ook iets hoger op de wieldrager af staan.

### 10. Andere lagers voor de wielassen.

De hoekstukken nr.12 vormen wel heel povere lagers voor wielassen. Het ligt dan voor de hand te denken aan wat grotere hoekstukken of zelfs aan een trunnion nr.126. Het is alleen zo jammer dat daar geen middengat in zit, want dan zou het kleine flenswiel 20b zoveel mooier kunnen worden geplaatst. Secuur aftekenen, dun voorboren en uitboren op 4.1mm. De afbeelding (zie zeshoek op foto 1) laat duidelijk zien dat de hoogte nu veel beter uitvalt dan we gewend zijn. Voor de montage zijn slechts nodig de trunnion, een flenswiel 20b, een gewone draaibout 147b (15mm) en twee schroeven. Het kan echter nog beknopter en ook mooier! Benodigd zijn dan een dubbel gebogen strook 45 (de 'hoge hoed', maar dan wel goed haaks!), een stevig en echt haaks hoekstuk 12, een lange draaibout 147d1 (23mm lang) en 6 tot 8 dunne 4mm (messing) onderleggingen (pak van 1000 in de ijzerwinkel halen!), 3 boutjes met moeren voor de montage.

Merk wel op dat elk van deze wiellagers een andere straal van de rail eist. De trunnion past bij een ringbalk 143. Rails met een andere straal kunt U walsen uit aluminium strip 15x2mm en de einden koppelen met een 7-gats strook. (Die koppelstrip wel buiten bereik van de wielflenzen houden!) Een 10mm brede strook oogt mooier als rail, maar past minder goed bij het halfdruimse Meccano materiaal.

### 11. Rare diagonalen? Wat doen die diagonalen uit smalle stroken in de achthoek? (foto 3)

Zij laten zien dat er toch nog gatenparen

zijn die vrijwel op een geheel aantal steken uit elkaar liggen! Verder waren ze even handig om de trunnion te monteren zonder dat de achthoek zou vervormen. Bij het kleine lagerblok zijn ze ook gebruikt. Gelukkig wel: toen de ring aan die kant los was viel hij uit handen! Met de richtmal was de lichte schadeweg toen gauw hersteld.

### 12. Montagemal voor de zijden van de achthoek.

Met behulp van een paar oude flensplaten 52 kunt U snel enige montage- en richtgereedschappen maken.

Een montagemal bestaat uit een flensplaat nr.52 met op de middenrij links van het midden 2 schroefpinnen en rechts ook. (foto's 4 en 5) Op de vierde rij staat in het midden nog een schroefpin.

De toepassing is als volgt: Zet eerst de onderdelen van een schalm, 2 stroken nr.6\*, een hoekstuk nr.12b, met de middenschroef losjes in elkaar en leg dit geheel over de vijf pennen. Alle onderdelen worden daarmee keurig gericht en vast gehouden! Nu alleen nog de middenschroef stevig aandraaien.

Ouderwetse flensplaten met twee sleuven bieden nog de mogelijkheid de wieldrager meer of minder naar buiten te monteren. Kies vooraf precies de goede plaats van de schroefpin en zet hem daarna definitief vast. Op moderne flensplaten doen 3 hoeksteuntjes hetzelfde als die ene richtpin.

### 13. Hoekmaat voor de zijden van de achthoek.

De hoekmaat voor de achthoek is een winkelhaak onder 135°. Deze bestaat uit een gelijkbenige driehoek met twee zijden, samengesteld uit nr.6a (\*) en een zijde uit twee stuks nr.55a. De vereiste hoek van 135° kunt U instellen met een haakse gelijkbenige driehoek. De lange schuine zijde wordt 70.4mm.

Om de hoekmaat te kunnen gebruiken is een richtplaat gewenst waarop de achthoek stevig blijft liggen tijdens het richten en corrigeren. Deze richtplaat bestaat uit twee flensplaten nr.52, met de lange zijden tegen elkaar geschroefd. (foto 5) Op de tweede rij vanaf de onderkant (red. op de foto is dat hier aan de bovenkant) staan in het midden twee schroefpinnen. Daaroverheen legt men de achthoek met één zijde en vervolgens wordt de Hoekmaat aangelegd. Als er afwijkingen zijn is het nu niet moeilijk de hoek bij te stellen. Werk alle hoeken systematisch af tot geen afwijkingen meer worden gevonden. De 'rare' diagonalen kan men ook hier gebruiken om een reeds gecontroleerd en bijgesteld gedeelte te borgen

tegen verdere vervorming.

Als u nu denkt dat dit zo toch te omslachtig gaat, dan kent u wellicht een veel doelmatiger aanpak. Wilt u die dan alstublieft in het volgende nummer van dit blad publiceren?

(\*) huidig nummer in de lijst van John Westwood: 6n (red.)

### Voor de rekenaars hier de berekeningen:

Zelf de controlematen berekenen.

Als u wel wilt rekenen, dan volgen hier enkele formules:

Bij een achthoek met zijden van  $S$  steken moet de maat (mm) over de middens der zijden zijn  $M = 30.66 \times S$  en over de middens der hoeken  $H = 33.19 \times S$ .

In het geval van  $S = 5$  steken van 12,7mm krijgen we:  $M = 30.66 \times 5 = 153.3$  mm en  $H = 33.19 \times 5 = 166.0$  mm.

Gemeten over de buitenkant der zijden 166.0 mm, over de buitenkant der hoeken 178.7 mm.

Als u kalibers maakt dan de binnenzijde van de pennen 4mm dichter bij elkaar dan de hier gegeven maten!

De formules voor de preciezen.

Een regelmatige N-hoek heeft  $N$  zijden van  $S$  steken lang.

De halve middelpuntshoek wordt dan (in graden):  $G = 180/N$  graden  
De straal, van midden tot hoekpunt wordt dan:  $R = S/(2 \times \sin(G))$

De hoogte lijn van middelpunt tot midden der zijde wordt dan:  $H = S/(2 \times \tan(G))$

De lijn over de middens der zijden wordt  $M = 2 \times H$ .

## Kerk Avezaath een impressie

Op de bijeenkomst van 21 november 1999 hadden veel leden de moeite genomen om een model mee te brengen (waarvoor dank natuurlijk). De foto's zijn gemaakt met een digitale camera en het was voor mij ook een beetje experimenteren

Heel opvallend was het model van Bertus Jongste die een "tv-bestuurde" havenkraan had gebouwd. (zie voorpagina). De kraandrijver van dit model heeft via een televisiebeeld hetzelfde zicht als in het echt en met behulp van o.m. de twee joysticks op de besturingskast, wordt de kraan (hier achter het tv-beeld) bediend. De camera zit ingebouwd in het stuurhuis van de kraan.

Huub Kitzen bracht een model mee van een U-boot dieselmotor.

De mooi gedimensioneerde, draaiende krukas, zichtbaar via de (op de foto met afgenomen zijdeksels) zijkant drijft een bijkans nog mooier klepmechaniek aan (zie detailfoto)

Tevens toonde hij een mooi gedetailleerd model van een kermisorgel. Piet van Bommel toonde weer één van zijn fraaie, radiografisch bestuurd modellen in de vorm van (deze keer) een Bugatti die constant rondjes reed door de zaal.

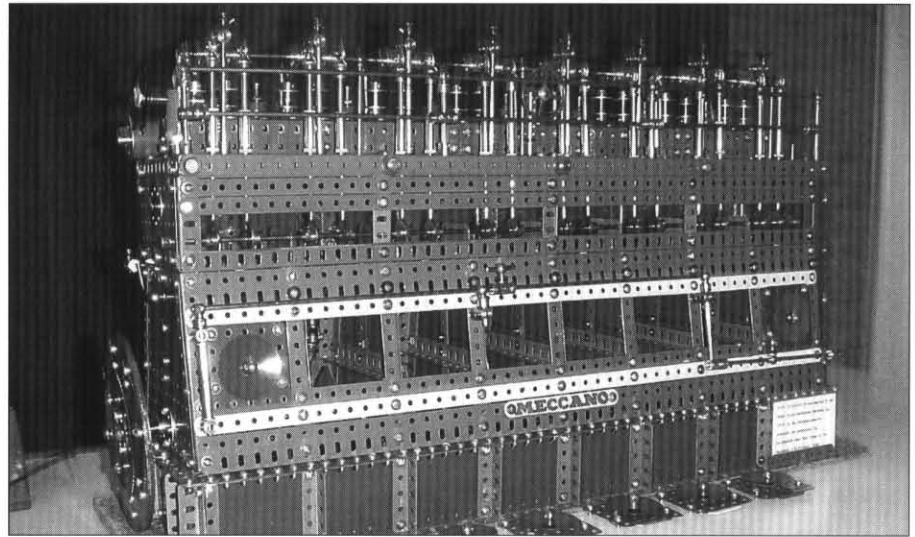
Frans van Boxtel had een model van een kermisattractie meegebracht.

Om te voorkomen dat de indruk ontstaat dat er alleen maar grote modellen werden getoond, ook foto's van enkele ideeën over het maken van een zo klein mogelijk differentieel. Co Stevens had namelijk een model meegebracht van een kabelroltrekker (helaas geen fotogemaakt). Dit is een mechaniek waarmee bij een rijdende kraan de stroomkabel strak wordt gehouden en (in overeenstemming met de afgelegde weg) wordt in- of uitgevierd via een haspel aan de kraan.

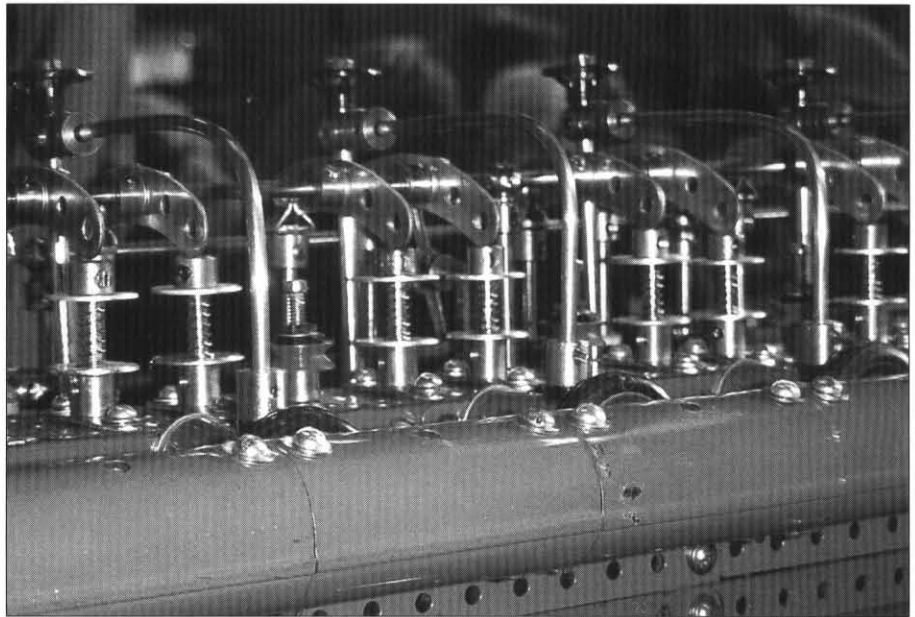
Hiervoor werd een mechaniek ontworpen dat werkt met behulp van een kortgesloten electro motor en een differentieel dat echter zo compact mogelijk moest zijn.

De kleine foto's laten details zien die in het artikel op de volgende pagina worden besproken in een artikel van Frans Roost waarin deze compacte differentieels worden behandeld.

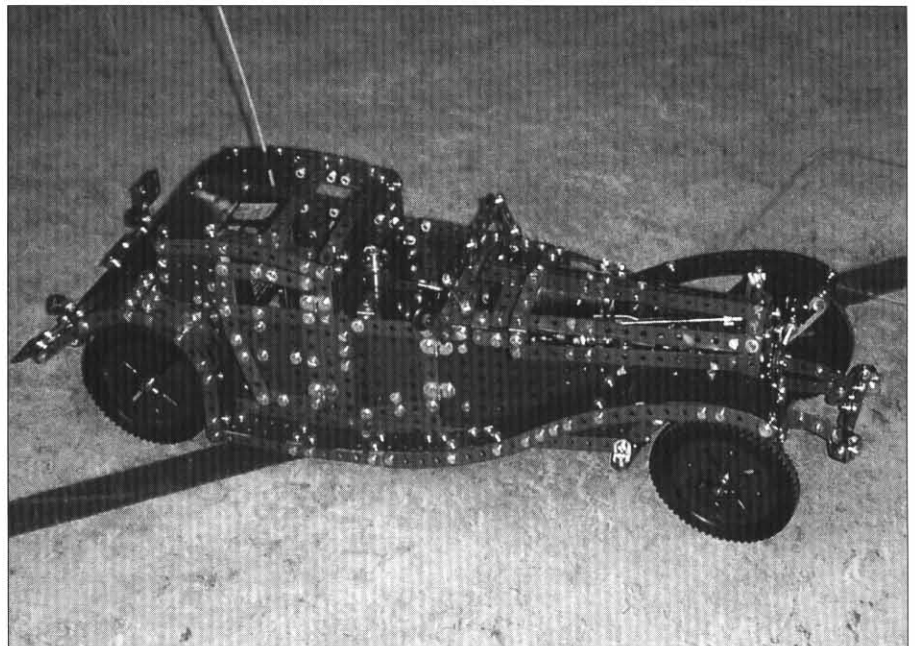
*Kees Trommel*



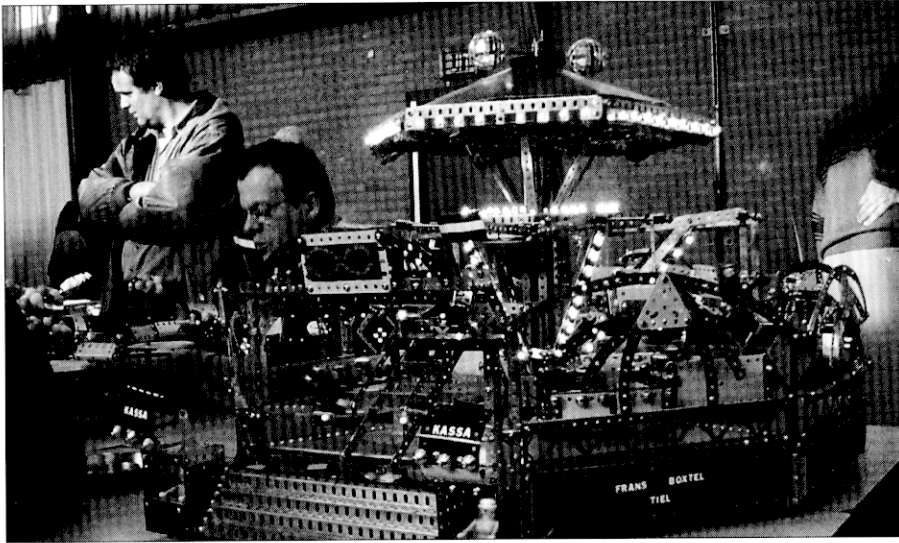
De U-boot diesel van Huub Kitzen



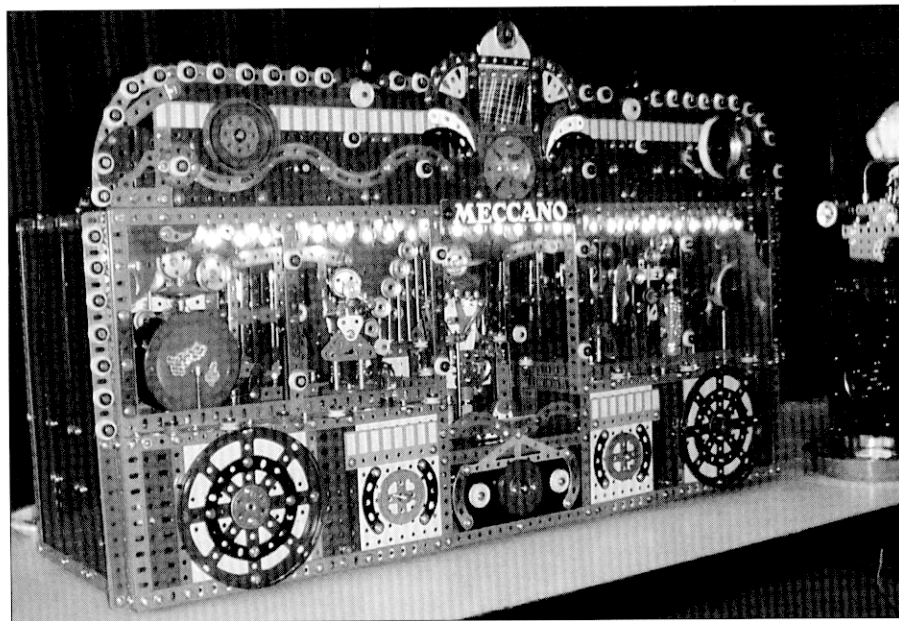
Klepmechaniek van Kitzen's U-boot diesel



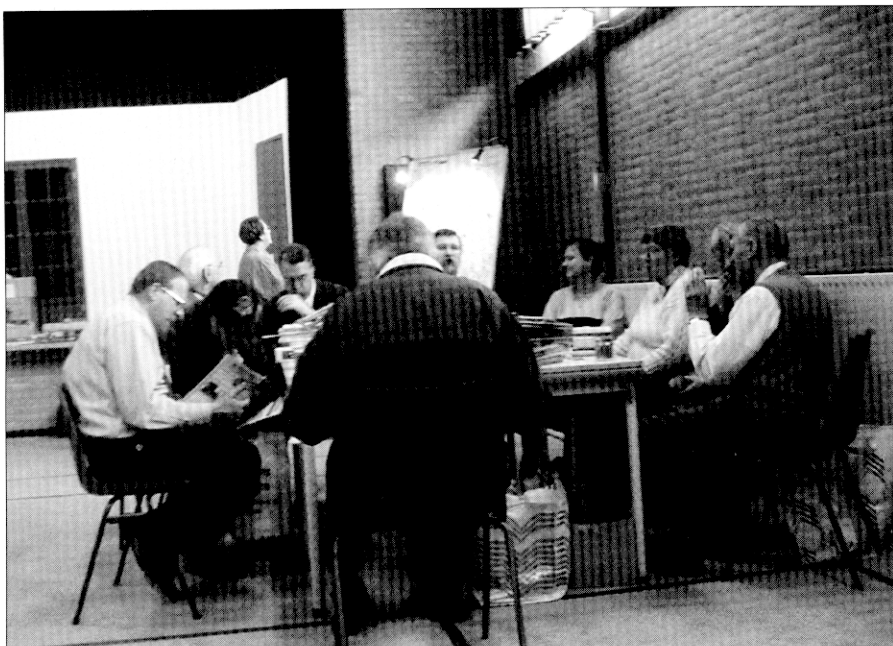
De Bugatti van Piet van Bommel



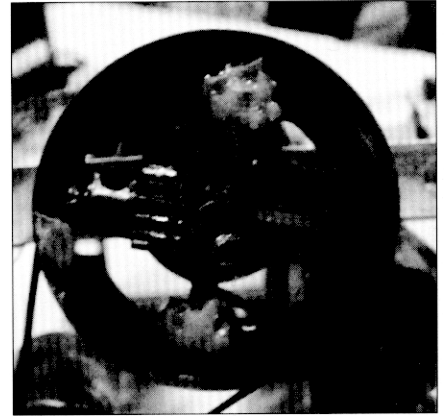
De kermisattractie van Frans van Boxtel



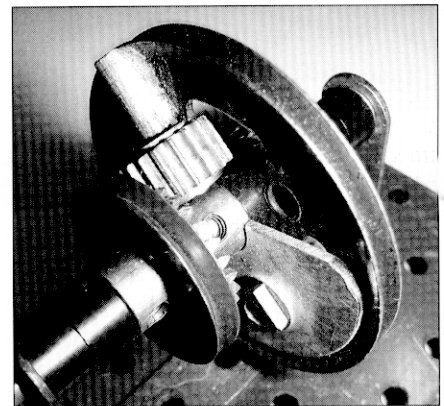
Het kermisorgel van Huub Kitzen.



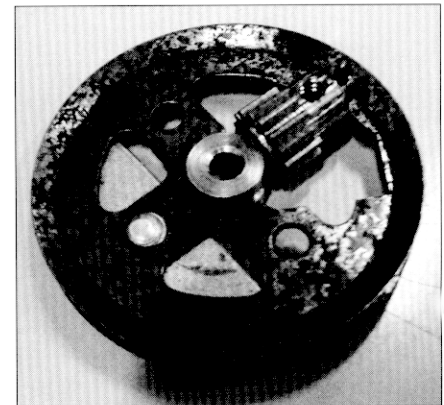
De leestafel, het rustpunt van de dag, voor de laatste nieuwtjes.



(A) detail van het compacte differentieel in de kabeltrekker van Co Stevens



(B) detail van een compact differentieel volgens Frans Roost



(C) compacte differentieel van Bernhard Lennaerst gemonteerd.



(D) Het compacte differentieel van Bernhard Lennaerst gedemonteerd.



# Differentieel voor variomatic.

(Pas op, niet geschikt voor de puristen onder ons !!)

Door Frans Roost

In MGN 16-2 wordt een inrichting besproken om een kabel van een rijdende kraan continue zoveel mogelijk opgewonden te hebben op een trommel d.m.v. een kortgesloten motor die de kabelhaspel als het ware constant aantrekt. Dit alles werkt via een differentieel, ontworpen door Co Stevens (fig.1)

Inmiddels zijn er twee variaties bedacht door Bernhard Lennaerts (fig.2a, b en c) en Frans Roost (fig.3a en b).

Het ontwerp van Co bestaat uit een 20a, waarin een 15 tands rondsel is gebouwd op een van de vier assen #4. Op dit rondsel grijpt aan weerskanten een 25 tands kroonwiel aan. Een van deze twee zit vast op de doorgaande as en de ander is samengelijmd met een uitgeboorde 22a, zodat hij over de naaf van het kroonwiel past en ertegenaan gelijmd kan worden. Dit is de kleinste bouwwijze van de drie evenals die van Bernhard. Co heeft de vier "spaken" uit de 20a verwijderd en een 4gats kraag (#8) als naaf genomen, waarin 4 assen (#4) zijn gestoken of geschroefd, waarvan er één een 15 tands rondsel draagt, en dit geheel in de 20a gelijmd. Ik kan me zo voor stellen dat je een vrij bedreven puzzelaar moet zijn om het spul gecentreerd te krijgen, maar Co is blijkbaar zo iemand (zie detailfoto A).

De eerste variatie (fig. 3 a & b) hierop is iets eenvoudiger te maken, maar gebruikt een 19 tands rondsel. Eerst wordt één spaak weggevijsd of gezaagd. Dan wordt NIET tegenover de stelschroef een halfronde inkeping (#2) gemaakt in de flens tot aan het vlak van het wiel. Dan kan

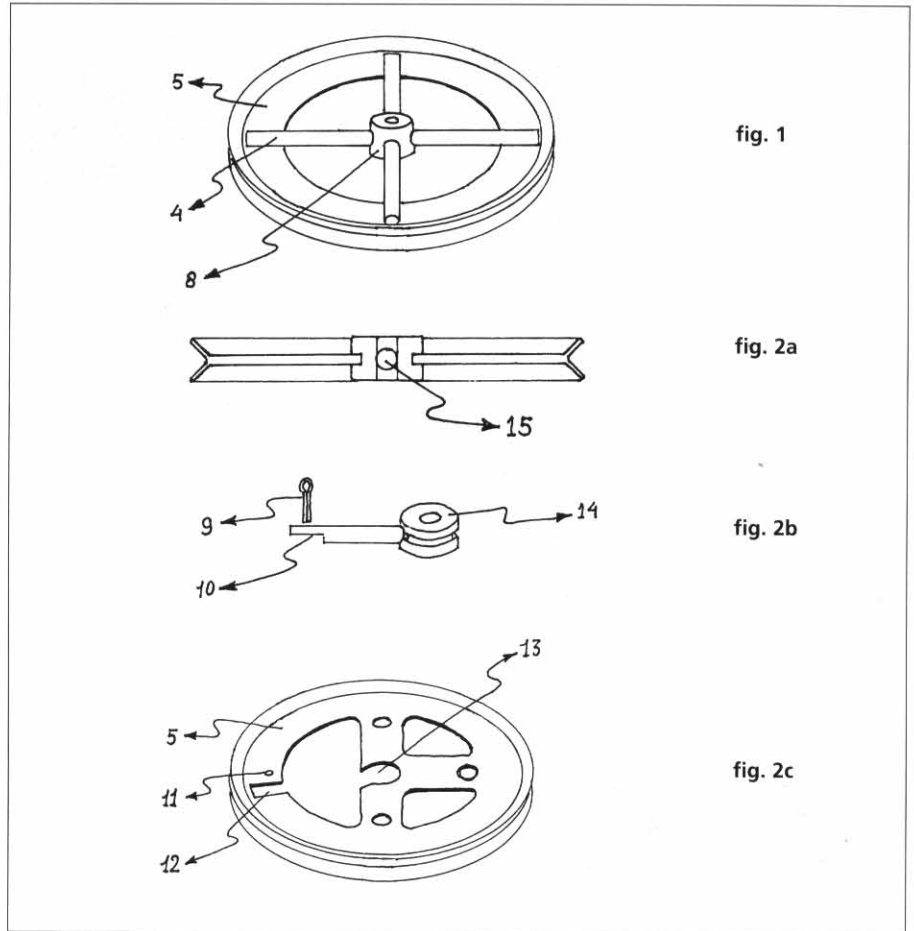


fig. 1

fig. 2a

fig. 2b

fig. 2c

een boor van 4,1 mm. met deze inkeping als geleider een gaatje (#3) maken in de naaf. Echter niet door en door, maar net genoeg om er een asje in te passen. Daarna wordt van een 19 tands rondsel de naaf afgezaagd en op een asje (fig.3b #4) gezet en dit asje wordt dan vastgesoldeerd of gelijmd op het vlak van de 20a.

(zie detailfoto B) Hierna nog even afzagen bij de rand van de flens en de "V" groef weer herstellen met een driekant sleutelvijltje.

De laatste (fig 2 a, b & c) variatie is m.i. de mooiste maar vergt een draaibank. Eerst wordt de naaf van de 20a verwijderd, en het gat iets opgeboord en afgebraamd. Dan wordt een gedeelte (#13) weggevijsd. Vervolgens wordt een nieuwe naaf (#14) gedraaid en een gaatje (#15) geboord en getapt voor een 115a, die hierin gedraaid wordt en zo lang moet zijn dat hij een paar mm. vóór het schuine gedeelte van de flens uitkomt. Nu wordt een klein gedeelte (#10) afgevijsd (tot op de helft) zodat het platte gedeelte op het vlak van het wiel rust en nu moet er met dit asje op zijn plaats een gaatje (#11) van 1,5mm. door en door geboord worden om later met een splitspen (#9) te worden vastgezet. Maar voordat dit gaatje (#11) geboord kan worden moet er eerst een 4mm. gleufje (#12) uitgevijsd worden om het mogelijk te maken dat de naaf in het centrale gat gedrukt kan worden. Deze laatste variant heeft als voordelen, dat rondsels gewisseld kunnen worden en versleten onderdelen gemakkelijk kunnen worden vervangen.

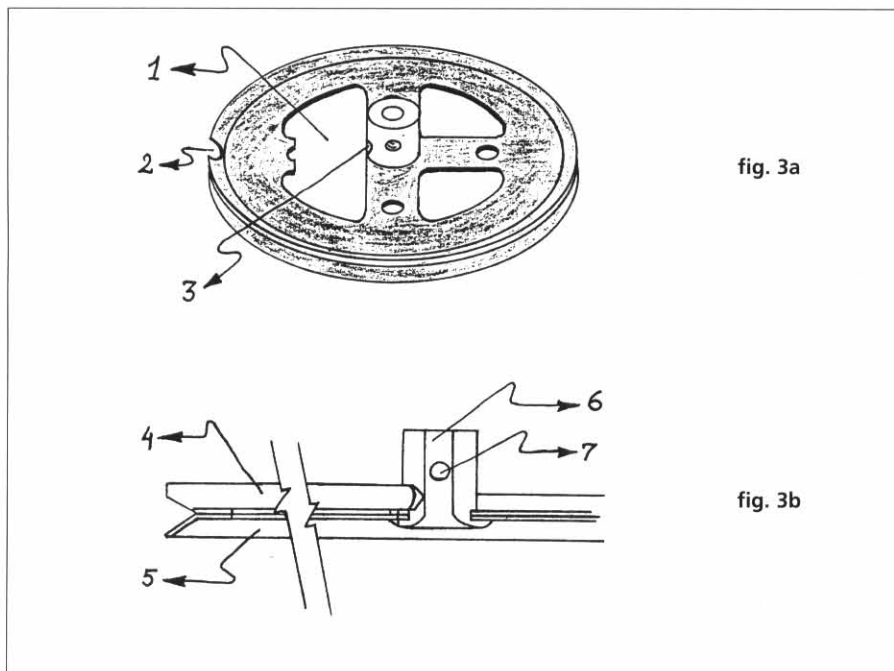


fig. 3a

fig. 3b

## MECCANO 2000

*"Je vermaakt je beter  
en leert altijd bij"*

aldus Patrick Gamus, Algemeen Directeur sinds mei 1999 van Meccano Frankrijk in zijn voorwoord van de (tot op heden enige en door importeur Pyro beschikbaar gestelde) Nederlandse brochure 2000 waarin het programma voor dit jaar wordt aangekondigd.

De Meccano 2000 lijn is opgebouwd rondom drie thema's:

Nieuw voor 2000 is:

Namaken en spelen:

met City voor 4 tot 8 jarigen

Daarnaast de bestaande lijn met:

Fantaseren en Spelen:

met Action Troopers voor 6

tot 9 jarigen

Modellen in Beweging Zetten:

met Multi Models voor 8

tot 13 jarigen

Namaken en spelen bestaat uit 12 sets rondom het thema City dat voor 2000 als nieuw wordt aangekondigd. De namen van deze sets zijn o.a. Achtervolging op de motor, Jacht per helikopter, Laadmachine met rupsbanden, Coast Guard, Kipauto tot en met een Autoservicestation.

De afbeelding op de Coast Guard Set suggereert dat het hier gaat om een varend model met een motoraandrijving.

Dat mag in Meccanoland toch als tamelijk uniek worden aangemerkt.

Het geheel richt zich op de kleine(re) handjes die de onderdelen makkelijk en snel in elkaar kunnen zetten, met een klikbevestiging van wielen en niet te vergeten allerlei poppetjes die moeten figureren in de fantasiewereld van de bouwtertjes.

Fantaseren en Spelen gaat verder met een soort avonturen sets met figuurtjes (good and bad guys) die samen met de modellen allemaal spannende avonturen kunnen beleven. Deze in 1999 geïntroduceerde lijn onder de naam Action Troopers is in 2000 uitgebreid met een aantal nieuwe dozen die meer spel en avontuur moeten brengen met duikuitrustingen en klim- en aanvalsmaterialen en met ook hier een speedboot (nu met schietstoel) die in een soort James Bond-achtige speelomgeving de aandacht van de bouwtertjes moet weten te trekken.



leveren ze daarna één bonusmodel op. Zo loopt deze reeks verder met een doosnummering die is gebaseerd op het aantal modellen dat ermee gebouwd kan worden.

5 (voor 5 modellen) via doos

7 (nieuw voor 2000)

10 (beweging voor elk model),

20 (meerdere mechanische functies),

30 (inventieve mechanismen voor meer bewegingen),

40 (meer bewegingen)

en tot slot

50 (ingenieuze mechanismen)

De plaatjes zien er leuk en attractief uit en persoonlijk voel ik mijn vingers al jeuken om de modellen in deze nieuwe uitvoering eens te bouwen.

In de hele reeks is overigens geen "koperwerk" meer te zien. De gebruikte rondsels en tandwielen zijn uitgevoerd in oranje kunststof.

Voor zover ik dat uit de plaatjes kan opmaken zijn er drie verschillende rondsels plus een tandwiel dat lijkt op nr. 27A (57 tanden maar hang me er niet aan op). Verder een maat kroonwiel (nr. 28 zo te zien) en enkele riemschijven. Wel blijkt uit de afbeeldingen bij doos 40 en 50 dat in de overbrengingsvarianten nu ook een rol is weggelegd voor de interne vertanding van de wielvelg die twee jaar geleden

**MECCANO**  
 \* 8-12  
**MULTI MODELS**

**1517 BUGGY**  
 nieuw  
 3 DOZEN  
 1 MODEL

**1518 MOTOR**  
 DOOS: 150 x 45 x 100 mm  
 REF.: 3 27349 83 1517 9  
 VERPAKKING: 12

**1519 ULTRALIGHT VLIETUIGJE**  
 DOOS: 150 x 45 x 100 mm  
 REF.: 3 27349 83 1519 3  
 VERPAKKING: 12

**2512 HEFTRUCK**  
 nieuw  
 3 DOZEN  
 2 MODELLEN

**2511 BUGGY**  
 DOOS: 150 x 50 x 150 mm  
 REF.: 3 27349 83 2511 6  
 VERPAKKING: 12

**2513 HELIKOPTER**  
 DOOS: 150 x 50 x 150 mm  
 REF.: 3 27349 83 2513 9  
 VERPAKKING: 12

**MOTION SYSTEM**

23

vroeger een (paar) jaar toe met een product, tegenwoordig is dat een kwestie van enkele maanden. Daarna is het vaak niet meer "cool" om met dat product gezien te worden door je vriendjes en moet er weer snel een andere rage worden bedacht en geproduceerd. Snelle omzet, snelle productvernieuwing, snelle concurrentie, daar gaat het nu eenmaal om.

Frank Hornby wilde in zijn tijd natuurlijk ook best graag (vette) winst maken, maar had (of wekte in ieder geval sterk de indruk) daarnaast ook een emotionele band met zijn geesteskind als

hoorlijke omzetten te draaien. En ondanks het uitstel van betaling dat eind vorig jaar werd verleend, is men in Calais optimistisch dat met een schone lei verder kan worden gegaan. Persoonlijk hoop ik van harte dat het ze lukt. Het is waarschijnlijk de enige manier om Meccano als speelgoed en constructiesysteem het nieuwe millennium binnen te loodsen  
 Ik wens Calais alle succes !

Kees Trommel

reeds in de onderdelenreeks werd opgenomen en verder lijken de driekantige assen nu definitief te zijn ingevoerd. Vanaf doos 20 zit er een 3V elektromotor bij en vanaf doos 30 is dat een 6V motor geworden.

Ik heb een aantal pagina's uit de folder toegevoegd ter illustratie.

vertel hier denk ik geen nieuws met de opmerking dat de ingezette lijn van voorgaande jaren, waarbij de nadruk op de jeugdige bouwers wordt gelegd, ook in de nieuwe dozen nog eens wordt versterkt.

Is dat jammer? Ja en nee.

Ja, omdat wij (de oudere jongeren en de jongere ouderen zal ik maar zeggen) veel van het oude vertrouwde Meccano zullen missen.

Deze categorie bouwers is opgegroeid met "echt" technisch speelgoed, met echte tandwielen en (ronde) assen en universeelkopelingen, (ketting)tandwielen, schroefstangen ed..

Nee, omdat als we (naast het bouwen met Meccano) ook nog eens de tijd nemen om de krant te lezen, zullen zien dat de wereld om ons heen heel snel aan het veranderen is. Kon een speelgoedbedrijf

met zijn klanten (de Meccanoboy's) waardoor er ongetwijfeld wel eens beslissingen

worden genomen die vanuit een puur zakelijke optiek niet, of in ieder geval niet zó zouden zijn genomen.

Een dergelijke instelling kan bij het huidige management van Meccano nauwelijks worden verondersteld en al helemaal niet na de overname (in 1999) door een investeringsfirma die gewoon een goed rendement moet halen op de beheerde middelen. Zo bezien is het een knap stukje werk dat men ondanks de concurrentie van (spel)computers, tv. sport en ander vermaak, alsmede ander constructiespeelgoed, in staat lijkt te zijn om het product te vernieuwen en - volgens de berichten - be-

**9550 \* DOOS 50 MODELLEN**

DOOS: 400 x 90 x 400 mm  
 REF.: 3 27349 83 9550 8  
 VERPAKKING: 7

**MOTOR**

**INGENIEURSE MECHANISMEN**

**MECCANO**

**50 BEST OF**

**MOTION SYSTEM**

**50 MODELLEN**

## Inventarisatie door Frans van Boxtel - Tiel 2000.

(In het volgende stuk een eerste rapportage over de ingestuurde enquête formulieren, zie bijlage bij MN 17.4. Red)

Hoewel het mij bekend is, dat Peter Druyff in 1989 ook een onderzoek heeft gedaan, is dit toch van een andere aard geweest. Het is namelijk gebleken, dat er op heel veel bijeenkomsten nieuwe Meccanobouwers afhaken op de techniek die ze daar zien. In 1989 bestaat het Meccanogilde 6 jaar en telt 600 leden. Dit is echter in het jaar 2000 nog zo. In die tijd is er echter heel veel veranderd in de techniek van het bouwen. Maar eerst wat getallen.

De ledentelling begint uiteraard bij 1 enz. We zijn op dit moment reeds bij het lidmaatschapsnummer 1058. Dit betekent echter niet, dat we 1058 leden hebben. Lees maar eens even mee: door wanbetaling, opzegging en overlijden zijn er leden afgevallen. Daar gaan we.

### van de leden

1	-	100 zijn er nog	52 lid 1983
100	-	200 zijn er nog	46 lid 1985
200	-	300 zijn er nog	45 lid 1985
300	-	400 zijn er nog	44 lid 1986
400	-	500 zijn er nog	55 lid 1987
500	-	600 zijn er nog	52 lid 1989
Totaal			294 leden.

In deze periode van 6 jaar is er heel veel geschreven in ons Meccanoblad. Tips en suggesties, bouwbeschrijvingen enz., vaak met heel veel vernuft. Maar we gaan weer even wat getallen bekijken.

### Vanaf

600	-	700 zijn er nog	45 lid 1991
700	-	800 zijn er nog	64 lid 1992
(10 jaar MGN)			
800	-	900 zijn er nog	71 lid 1995
900	-	1000 zijn er nog	78 lid 1997
1000	-	1058 zijn er nog	49 lid 1999
Totaal			307 leden.

Het totaal aantal leden is begin januari 2000 dus 601. (om precies te zijn 612 volgens de laatste tellingen. Red)

### Wat is de conclusie?

Dat de nieuwe aanwas zeer klein is. Mijn ervaring is, dat als je niet geholpen wordt, je al gauw afhaakt. Het is daarom belangrijk dat nieuwe leden weten waar ze eventuele informatie kunnen vragen. De informatie die de eerste 600 leden wel kunnen dromen, missen heel veel nieuwkomers. Het in kaart brengen van die informatie doe ik met veel liefde en ple-

zier zodat de nieuwkomers daar hun voordeel mee kunnen doen. Wat mij ook opvalt is, dat bij de bijeenkomsten altijd dezelfde gezichten aanwezig zijn. Deze leden hebben echter nog niet het formulier opgestuurd (want die weten alles al). (kom op "ouwe garde", insturen dat formulier. Red.) Maar juist deze leden hebben we net nodig, want die kunnen nieuwkomers op de goede weg helpen. Ook van de nieuwe leden vraag ik; stuur het formulier op, zodat de redactie kan zien wat jullie willen bouwen, verzamelen enz. Hierdoor krijgt de redactie een beter beeld van wat er speelt en hoeft ze geen lang verhaal op te hangen over een schroefje, maar kan ze komen met veel tips uit bijv. ouder Meccano-nieuws en bouwbeschrijvingen.

De inzenders van de formulieren, die ik tot nu toe heb binnen gekregen, vragen hierom. Dus, stuur op dat formulier.

Met vriendelijke Meccano-groet en schroef ze!

Frans van Boxtel.

## BOEKBESPREKING

Door G.C.van Straaten

Coal Loader and Unloader, Constructor Quarterly Special Publication, 1999, formaat A4, 40 bladzijden, f 32.- inclusief porto.

In Meccanokringen is de naam van de oorspronkelijk uit Groot-Brittannië afkomstige Dr.Keith Cameron zeer bekend. In zijn jonge jaren won hij al prijzen in wedstrijden die de fabriek uitschreef en tot zijn overlijden in april 1999 was hij nauw betrokken bij onder andere het blad Constructor Quarterly (CQ). Heel wat modellen van zijn hand, variërend van vrij simpel tot verbazingwekkend, zijn in dit blad beschreven. Zijn laatste modelbeschrijving is uitgegeven door CQ in de serie 'Special Publications'.

Het betreft een model van de Argentijnse bouwer Oscar Font n van een geautomatiseerde laad- en losinrichting, gebaseerd op een installatie die hij bij een mijn heeft gezien. Een elektrisch smalspoorlocomotiefje duwt vier kolenwagentjes onder een stortgoot waar ze één voor één worden beladen met kolen. Vervolgens rijdt het treintje op een rolbrug die zich naar de andere kant van de installatie verplaatst,

de wagentjes worden stuk voor stuk in een loskooi getrokken waarin ze in hun geheel ondersteboven gedraaid en zodoende gelost worden. Een jakobs ladder brengt de kolen weer naar de stortgoot. Na lossing rijdt het treintje een tweede rolbrug op die het weer naar de oorspronkelijke plaats brengt en de cyclus begint opnieuw. Het betreft dus een model dat het prima zal doen op tentoonstellingen. Voor wie het hele model teveel van het goede vindt, zitten er voldoende detailconstructies in die ook in andere modellen bruikbaar zullen zijn, zoals bijvoorbeeld de losinrichting (in Nederland is zo een mechanisme in werkende staat te zien in het Industrieel Smalspoor Museum aan het Dommerskanaal in Erica; beslist een bezoek waard!)

De feitelijke bouwbeschrijving (met ruim 40 goede kleurenfoto's en 9 tekeningen) neemt met de onderdelenlijst 32 pagina's in beslag.

Het voorwoord, enz. en 5 bladzijden uit het Meccano Magazine uit 1933 respectievelijk 1939 vullen dit aan tot 40 bladzijden.

Voor het model zijn vrijwel uitsluitend originele Meccano-onderdelen gebruikt; ik schat dat een 'ruime' uitrusting 10 een heel eind in de goede richting komt.

De prijs voor de modelbeschrijving is wel even schrikken; omgerekend f 104.- inclusief porto.

Het levert weliswaar een boekwerk met harde omslag op, gedrukt op kunstdrukpapier, maar als je dit vergelijkt met een gewoon nummer van CQ is het veel.

De paginaprijs van dit bijzondere nummer is f 0.80 (inclusief porto) en voor het blad CQ f 0.20 (abonnement voor 4 nummers van 56 bladzijden elk is nu £ 44.-). Je kunt de prijs dan ook beter vergelijken met de Modelplans zoals MW Models die levert.

Daar betaal je (in dat geval exclusief porto) voor meestal een fotokopie per pagina met soms zeer goede computertekeningen maar vaker met slechte kleur- of zwartwit-kopieën bedragen van £ 0.43 (MP 109B) tot £ 0.72 (MP 113). Als je het zo bekijkt valt het nog wel mee met de prijs van de CQ uitgave en ben ik toch van mening aanschaf te kunnen aanbevelen. Het besteladres is Constructor Quarterly, 17 Ryegate Road, Crosspool, SHEFFIELD, S10 5FA, Groot-Brittannië.

G.C.van Straaten - 04 november 1998

(Red. Betalen kan ook met VISA)

## Buitenlandse bladen

Door Frits Willems

### AMS Bulletin (Zwitsers)

**Nummer 43/99.**

Bruno Mühlethaler en HansRudolf Stadtmann bouwden een variant op de ping-pongballenbaan, die in diverse uitvoeringen al eens op tentoonstellingen te zien is geweest. Hun variant is niet rechtlijnig maar cirkelvormig en zodanig uitgevoerd dat je hem met genummerde ballen als lottomachine kunt gebruiken; de beschrijving is nogal beknopt maar er zijn zes scherpe kleurenfoto's bijgevoegd. De heer Mühlethaler beschrijft ook zijn ervaringen met het bouwen van de door Roger Hill ontworpen platenwals; hij gebruikt Hill's oorspronkelijke ISOMEK tekeningen. Een variant daarop is het apparaat waarmee bredere onderdelen zoals de ketelhuls nr. 162b kunnen worden gebogen; met foto's en aanvullende tekening. Christoph Hürner wijdt een uitvoerig en goed geïllustreerd verhaal aan het 'TRIX' systeem, dat na een geschiedenis van 70 jaar in 1999 ter ziele is gegaan. Professor Spindler behandelt in de volgende aflevering van zijn serie over de toepassing van de theorie van motoren in metaalbouwdozen het onderwerp tandwielmechanismen. Op een los vel staat een artikel uit de SonntagsZeitung over een recente ontwikkeling van Lego: een robotbouwdoos, waarvan de kern een microprocessor is die is ingebouwd in een Legobouwsteen ter grootte van een pakje sigaretten. Daaraan kunnen allerlei sensoren worden gekoppeld voor het besturen van de robot, uiteraard met behulp van een computer. Speciaal voor kinderen heeft men een uiterst eenvoudige programmeertaal, de RCX-code, ontwikkeld. De robotbouwdoos is inmiddels te koop in de Verenigde Staten, Engeland en sedert eind 1999 in Zwitserland. Ook in Nederland? Ik heb er niets van gehoord, maar dat zegt niet zoveel!

### Other Systems Newsletter

**Nummer OSN 21 (oktober 1999).**

Het is best interessant dit door Tony Knowles samengestelde blad eens aandachtig door te kijken. Deze aflevering bevat een zeer uitvoerig en rijk geïllustreerd artikel over het metaal-constructiesysteem Automaat, waarover ik enkele jaren geleden (MN 13.3, p.47) een stukje schreef. Voorts onder andere een kolom gewijd aan nieuws van Merkur (Tecc, zie MN 12.4, p.70) en een bespreking van een van de drie vliegtuigbouwdozen van het Italiaanse BRAL uit de periode 1930 - 1970.

### Meccano & Erector Club Newsletter (S. California)

**Nummer XXIV-4 (4e kwartaal 1999).**

Behalve enige beschouwingen over de ondergang van Märklin Metall, de neergang van Lego en de verkoop van Meccano, bevat dit nummer de bouwbeschrijving van een Wandelende Robot voor uitrusting no. 12 1/2 van Erector (Amerikaanse Meccano) uit 1950 en de veranderingen die Charlie Pack daarin heeft aangebracht ten behoeve van een grote tentoonstelling van robots te Palo Alto (Cal.).

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 15 (september 1999).**

Don Redmond, die enige malen tegen Kerstmis met modellen kwam voor een Kerstmistrein heeft nu voor de Hobbyshow 1998 te Toronto een (stationair) trolleytramwagentje ('Toonerville Trolley') gemaakt dat heen-en-weer waggelt met op het voorbalkon een bestuurder die arm- en hoofdbewegingen maakt. Het geheel ziet er volkomen dwaas uit. De beschrijving is voorzien van foto's. Bezwaar is dat er een 120 V motor inzit met het oog op langdurige dienst tijdens de tentoonstelling, maar dat is natuurlijk gemakkelijk te veranderen. Verder een uitgebreid wereldwijd overzicht van de vervaardigers van replica's en aanvullende Meccano onderdelen. Een serie foto's geeft een goede indruk van de Meccano creaties van de Italiaanse kunstenaar 'Baj'.

### Canadian MeccaNotes

**Nummer 16 (december 1999).**

Greg Rahn schreef een uitvoerig artikel over de ontwikkeling van de tandwielen-doos in de periode 1949-1977; interessant voor de verzamelaars onder ons. David Williams geeft achtergrondinformatie over de 'Toonerville Trolley' (zie nr. 15, hierboven). Van John Elias een bouwbeschrijving van een simpele kraangrijper die met slechts één kabel bediend wordt. En Don Redmond ontwierp een eenvoudige kermisdraaimolen die met een kruk wordt bediend: speciaal voor kinderen.

### NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

**Vol. 23 nummer 5 (november 1999).**

Op p.4 schrijft Bob Prescott over: 'De andere Meccano uitrusting'. In het Oxford woordenboek voor het Nieuw-Zeelandse Engels staat voor 'meccano uitrusting' namelijk: 'een schertsende en eufemistische naam voor een demontabel schavot van de beul!' Het blijkt dat de uitdrukking ook in officiële telegrammen werd gebruikt. Dit metalen executieplatform

werd gebouwd in het begin van de 20ste eeuw in de werkplaats van de spoorwegen en werd per trein getransporteerd van Auckland naar Wellington en vice-versa, in welke plaatsen executies werden uitgevoerd tussen 1920 en 1935. Toen in 1950 de doodstraf opnieuw werd ingevoerd, werd de 'meccanoset' opgeknapt en permanent in de Mount Eden gevangenis ondergebracht. Een interessant verhaal: Meccano toch maar niet voor kinderen? Onder de titel: 'Verloren tussen de tappen en de hoeksteunen' beschrijft Ian Torrens zijn ervaringen met het 'oude' Meccano uit de jaren vijftig en het nieuwste anno nu. Hij concludeert dat het moderne Meccano met zijn doosjes en instructieplaatjes niet half zo moeilijk is voor de huidige jeugd als vroeger en dat het daarom geen wonder is dat Groot-Britannië zijn empire kwijt is! Bruce Geange ontwierp een 'grader' voor achter de kleine rups-trekker die werd beschreven in het vorige nummer. Ook deze beschrijving is bijzonder duidelijk geïllustreerd.

### The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter.

**Nummer 46 (november 1999).**

In de rubriek 'Tech Stuff!' allereerst het in MN 17.2, p.22, vermelde lineaire bewegingsmechaniek van onze heer Derksen maar nu geïllustreerd met een fraaie ISOMEK-tekening en vakkundige toelichting. Verder een miniatuur remmechanisme dat gebruik maakt van een rubberen kraag (nr. 23c). In de rubriek voor beginners wordt het onderdeel nr. 32, de worm, uitvoerig behandeld.

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

**Nummer 84 (juli 1999).**

Van Pat Briggs de 7e aflevering van zijn serie over epicyclische tandwielcombinaties. Uitvoerige herdenkingsartikelen over Keith Cameron en Bert Love. Voor wie Supermodel nr. 12, de steenzaagmachine, wil bouwen, schreef Rob Mitchell over zijn ervaringen met het herbouwen ervan. Als hulde voor Keith Cameron's grote betekenis voor onze Meccano wereld is een herdruk opgenomen van de bouwbeschrijving van zijn planetaire meccanograaf, oorspronkelijk gepubliceerd in Newsmag nr. 21, februari 1981. Tony Parmee, als voormalige civielingenieur goed op de hoogte met de sterkte van metaalconstructies, onderwerpt een aantal vaak door Meccano bouwers toegepaste praktijken en hulpmiddelen aan een kritische beschouwing gebaseerd op eigen ervaring. Dit nummer bevat een aantal scherpe foto's in zw/w en kleur.

## The Meccano Newsmag (North Midlands Meccano Guild)

**Nummer 85 (november 1999).**

De 8ste aflevering van Pat Briggs' serie over epicyclische tandwielcombinaties. Een moderne 'hatchback' automobiel wordt beknopt beschreven door Brian Newsome, met een aantal tekeningen. In de rubriek 'Notes en Quotes' staan een paar technische tips. Voor wie vorig jaar in Skegness is geweest: twee beknopte stukjes van Guy Kind over, respectievelijk, de bietsuikerfabriek van Michel Breal met twee kleurenfoto's op de achterpagina, en zijn eigen Caterpillar G990 (tweede prijs) geïllustreerd met een drietal scherpe foto's van nogal klein formaat. De vierde prijs te Skegness ontving Roger Burton voor zijn bewegende uitbeelding van het Engelse kinderliedje 'Hey Diddle Diddle' waarin een maan, een kat, een viool, een koe en een hondje voorkomen. Hij geeft een uitvoerige bouwbeschrijving met zeven foto's in zw/w en een achtste die in kleur de voorpagina siert (zie ook CQ 46, pp 46-52). Aangezien SkegEx de 'baby' is van de NMMG, is het begrijpelijk dat er een zeer uitgebreid verslag van werd gemaakt met mooie kleurenfoto's.

## The International Meccanoman

**Nummer 29 (januari 2000).**

Het blad, dat nu geredigeerd wordt door Paul Joachim, is geheel vernieuwd: mooi papier, uitstekende afbeeldingen van kloek formaat, een prettige letter en een rustige opmaak. Michael Adler schreef een artikel over het Millennium Ferris Wheel te London, met veel aandacht voor het samenvoegen van de componenten en het oprichten van het gevaarte; als zodanig dus een passende aanvulling op het verhaal van Kees Trommel in MN 17.4. De rubriek 'Modelbuilding Technology' die door Philip Webb wordt samengesteld, ziet er door de vele en royale afbeeldingen erg aantrekkelijk uit en omvat veertien tips. Verder verslagen van de samenkomsten in 1999 te Henley en Barcelona en de zeer leesbare rubriek 'Wereld van Meccano'. Een uitstekend nummer!

## Runnymede Meccano Guild Newsletter

**Nummer 41 (oktober 1999).**

Van Mike Dennis een bouwbeschrijving van de verticale Benson stoommachine uit omstreeks 1850, schaal 1:10; de beschrijving is uitvoerig, maar helaas zijn de foto's niet erg scherp. Andreas Konkoly beschrijft zijn Supermodel nr. 58, dat 'De Moeder' heet; het tweede lid van de familie Lopende Robot. In het vorige nummer

stond een beschrijving van 'De Zoon'. Drie modellen uit de serie Motion System van Meccano worden beschreven en beoordeeld (nrs. 1511, 1513 en 1514), met veel tamelijk duidelijke illustraties.

## Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 68 (1999-IV).**

In een gesprek met de nieuwe president-directeur van Meccano S.A. heeft deze tegenover de redactie verklaard dat het niet in de bedoeling ligt om te stoppen met de productie of verkoop van losse onderdelen. Wel wordt er bekeken in welke mate dit zal gebeuren met het oog op de belangen van zowel de klanten als de firma. Van M.G. Belfort is er het eerste deel van een uitvoerige bouwbeschrijving van de 85-tons spoorwegongevallenkraan van Cockerill, geïllustreerd met een groot aantal scherpe zw/w foto's en een kleurenfoto op de laatste bladzijde. Pierre Monsallut schreef meer dan een halve kolom met correcties op zijn bouwbeschrijving van de Citroën 'H' bestelauto, verschenen in nummer 66. De heer Guittard vult de rest van de bladzijde met een drietal constructieve opmerkingen ten aanzien van dit knappe model; terloops vermeldt hij dat dit voertuig in de volksmond 'varkensneus' heette. Een hele bladzijde van de zestien wijdt de redactie aan de dichtkunst: een heus sonnet, getiteld 'Meccano' omringd door dichtelijk, filosofisch en bloemrijk commentaar van dichter/auteur Carl Christaki de Germain, die weliswaar geen lid is van de CAM, maar tóch! Terug op aarde: een beknopt verslag van SkegEx 99 met twaalf kleurenfoto's besluit dit laatste nummer van 1999.

## Magazine du CAM (Frans)

**Nummer 69 (2000-I).**

Het tweede en laatste deel van de bouwbeschrijving van de spoorwegongevallenkraan van M.G. Belfort, ook weer vergezeld van een stel goede foto's. Roger Riff beschrijft de bouw van zijn model van de Citroën XM (schaal 1:5). Een model van een stoomlocomobiel uit 1925 werd gebouwd en beschreven door Jean Robert. Op de laatste pagina staat een prachtige kleurenfoto van een model dat een adelaar uit de oertijd voorstelt: de A. Chrysaëtus, gebouwd door Lucio Brazzatti, lid van de Italiaanse GAMM, en getoond op de modelbouwbeurs Novegro 1999.

## Constructor Quarterly

**Nummer 46 (december 1999).**

John Machin beschrijft zijn fantasiewindmolen ('Wek de Slaper'). Een molenaar ligt te slapen bovenin de molen achter een bordje 'Niet storen'. Maar als een

hendel beneden bij de deur wordt overgehaald, gaat er een bel en begint de molen te draaien; molenaar wordt wakker, is verstoord, gaat naar beneden, beledigt het publiek met akelige bordjes en beneden gekomen zet hij de hendel op 'Uit'. Hij sluit de deur en gaat weer naar boven om verder te slapen. Een leuk model en er zijn veel kleurenfoto's. 'Zkwyx in Antarctica' heet het nieuwe avontuur van het, inmiddels bekende, ruimtekonijn, schepping van de Franse schrijver-bouwer Bernard Périer. Zkwyx ontmoet aan de Zuidpool een reusachtige Keizerpinguin, die aan het broeden is en die hem van alles vertelt over het leven aldaar. Na terugkomst in Meccania bouwden experts op zijn aanwijzingen een model van de pinguin. 'Victor, de aangeschoten pinguin' is de titel van de bouwbeschrijving. Op SkegEx '99 ging de derde prijs naar Dennis Weston voor diens weefgetouw dat automatisch een patroon weeft. Deze Mark 3 kan stof weven tot een breedte van 25 cm in diverse patronen. Het resultaat wordt door Mevrouw Weston tot haar tevredenheid in huis gebruikt. Met acht bladzijden ziet de bouwbeschrijving er professioneel - dus ingewikkeld - uit, rijk verlichtigd met vele en uitstekende kleurenfoto's; een onderdelenlijst en een overzicht van geraadpleegde Meccano literatuur ontbreekt niet. Michael Denny, de befaamde verslaggever van Grote Gebeurtenissen zoals SkegEx, rapporteert uitvoerig over de eerste manifestatie van de onlangs opgerichte Atlantic Coast Meccano Club. Niet alleen beschrijft hij de modellen - inclusief zijn eigen bouwervaringen - maar ook wijdt hij veel aandacht aan de reacties van de bezokkende kinderen, en komt hij tot verstandige conclusies en met behartenswaardige suggesties voor manieren om de interesse van de jongeren voor Meccano te wekken. 'Servomechanismen van Meccano' heet een tweedelidige serie van Carl Wilson. De eerste aflevering behandelt 'Het Waarom en een deel van het Hoe' met diagrammen en foto's van uit Meccano vervaardigde instrumenten. Howard Somerville beschrijft zijn model van een scheepsstoommachine met vier cilinders en drievoudige expansie. Richard Burton doet de beschrijving van zijn 'Hey Diddle Diddle' model nog eens dunnetjes over (zie ook NMMG Newsmag nr. 85), met schitterende foto's en uitvoerige tekst. Ten slotte schrijft Colin Davies over de Pen-y-Darren locomotief van Richard Trevithick, die hij nabouwde, en Alan Partridge over de trekhaak voor caravans die Pierre Monsallut vertoonde op SkegEx '99.

## The Sheffield Meccano Guild Journal

MN-redacteur-ad-interim Kees Trommel heeft een uitwisselingsovereenkomst gesloten met het SMG, en kortgeleden ontving ik de eerste drie nummers. Redacteur is Rob Mitchell die bij SkegEx-verslaafden wel bekend zal zijn vanwege zijn dikwijls opmerkelijke modellen. De club telt bijna 70 leden, die een contributie van £ 7,50 betalen.

### Nummer 66 (juni 1999).

John Sinton bespreekt zijn model van een 1-D locomotief voor goederentreinen. Het originele ontwerp dateert van 1943, uit de oorlog dus. Er zijn er ruim zevenhonderd van gemaakt. Het model is op schaal 1:24. De beschrijving is helder maar tamelijk beknopt; de zw/w foto's zijn bepaald slecht, maar gelukkig heeft men bij grote uitzondering een bladzijde met kleurenfoto's toegevoegd. Russ Carr ontwierp een velgvertraging voor de nieuwe wielen (nr. 187c) die intern vertand zijn (57 t); er is een goede tekening bij.

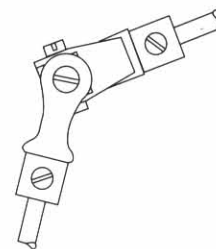
### Nummer 67 (september 1999).

Dezelfde Russ Carr beschrijft een epicyclische versnellingsbak waarbij de nieuwe wielen (nr.187c) worden toegepast, met enkele redelijke zw/w foto's en twee uitstekende tekeningen. Een stoomgedreven 6x4 voertuig moet wel een 'fun model' zijn! De naam van de bouwer staat er niet bij, maar wél zijn er goede foto's en is er een onderdelenlijst. Op blz.21 is een collectie zw/w portretten te zien van allerlei vooraanstaande Meccanolieden, waaronder van een zeer lachende Kees Trommel. De laatste drie pagina's zijn gevuld met de ervaringen van Allan Palmer bij de bouw van een model van een ouderwetse landbouwtrekker, model 10.1 uit de periode 1937 tot 1941. Een eg en een aardappel-oogster (rààr woord!) horen er ook bij. Met onderdelenlijst en redelijke foto's.

### Nummer 68 (december 1999).

Op de voorpagina staat een afbeelding van de gevreesde 'Millennium Bug', een ondiep geschapen en beschreven door Rodger Burton; de foto's zijn niet gewel-

dig, jammer. Ook in dit nummer rapporteert Allan Palmer over de bouw van een 'oudje', deze keer een oogstcombine, model 10.13, vanaf 1955 tot Calais stopte met doos 10. Uitvoerige beschrijving met talrijke wijzigingen en aangepaste lijst van onderdelen. Van Rob Mitchell een artikel over driedimensionale krukmechanismen.



# O P R O E P

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

## 1. Hoofdredacteur

### Hoofdtaken zijn:

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

## 2. Eindredacteur

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

Ook in deze functie is enige vaardigheid in tekstverwerking gewenst.

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

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

**Inlichtingen: Gerard Anink**

## Agenda 2000

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met: 023-5841717 (voorzitter)

### Benthuizen,

27 mei & 7 oktober 2000  
Dorpshuis "De Tas" aan De Dam 3  
2731 CE Benthuizen (tel. 079-3313625)  
Aanvang 10:00 uur  
Bus 165 richting Alphen a/d Rijn vertrekt rond het hele uur uit Zoetermeer, station Centrum-West.

### Ede,

25 maart & 23 september 2000  
Voorjaarsbijeenkomst + Algemene jaarvergadering / Najaarsbijeenkomst.  
NIMAC Galvanistraat 13, 6716 AE Ede  
(0318-633876) zaal open: 09:30 uur

### Vogelzangh,

8 april 2000  
Het Dorpshuis, Henk Lensenlaan 2A,  
2114 ER Vogelzang (023-5841717)

### Kerk-Avezaath,

ZATERDAG 13 mei 2000  
ZONDAG 19 november 2000  
Dorpshuis "De Avezaath"  
Daver 46, 4012 BC Kerk-Avezaath,  
(0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel), afslag Tiel-West/Buren (bij McDonalds) richting Buren en na ca. 300 m (bij rotonde) rechtsaf en na ca 25 m meteen linksaf het parkeer terrein op.

### Maastricht,

24 juni 2000  
in het gebouw City Centrum, Capucijnenstraat 43, (door de poort), 6211 RP Maastricht (043-3219073)  
zaal open 11:00

### Mechelen, België,

9 september 2000  
Museum voor Speelgoed en Folklore  
Nekkerspoelstraat 21 B-2800 Mechelen  
Tel. Museum: 0032-15557075  
open: 10:00 - 16:30 uur

### Hengelo,

\*\*\*) 4 november 2000  
"Wandelhuis" Tweekelerweg 249  
7553 LX Hengelo (O) (074-2435835 )  
open: 10:00 - 16:00 organisator:  
R. Mikkers 074-2774327

**\*\*) data nog onder voorbehoud**

## Gebeurtenissen

### Almere Stoomfestival

1 tot en met 4 juni 2000  
Info: Han Schouwenaar (036-5315849)

### Raalte

24 april 2000  
Info: René Mikkers (074-2774327)  
(nadere info volgt z.sp.m.)

### Soesterberg

oktober 2000 (nadere info volgt z.sp.m.)  
Info: Ab Ritsema (035-6211965)

## Internationaal:

NMMG Oxtou:  
15-01 & 13-05 & 16-09 2000

ISM: Magic of Meccano Show, Kew Bridge, London 8 en 9 april 2000

Skegness 6 tot 9 juli 2000

Henley: 2 september 2000

### GEVRAAGD:

Informatie en/of instructieboekjes over "(Sea)plane-kits" vliegtuigmodellen uit de periode rond 1930. Wie weet of hier boeken over geschreven zijn of speciale artikelen over dit onderwerp?  
Informatie gaarne aan Rein van den Berg, tel 033-4808852

Er bleef vraag naar Exacto-onderdelen. Standaard en niet standaard onderdelen. De enige die in rood en groen levert. Prijslijst f 2,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H.Schurink te Bathmen. Blue/gold tegen meerprijs leverbaar.

### Informeer apart.

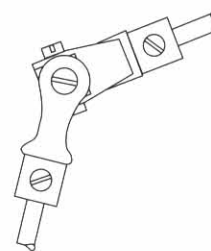
Bestellen tot 1 mei 2000!!!

### GEVRAAGD:

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

### TE KOOP:

partij gebruikte meccano. nieuwwaarde f 18.000.- tegen een redelijk bod. Specificatie wordt op verzoek toegezonden.  
tel 015 - 2.123.170 tst 5  
mail:prins@casema.net



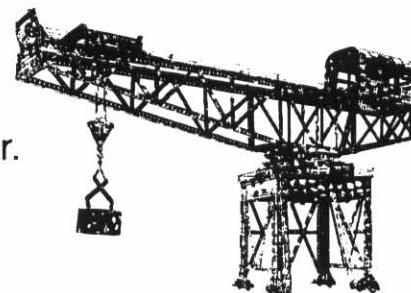
# A.J. PRINS

Choorstraat 4  
Delft 2601CV

In het beroemde oude centrum 500 mtr van station 100 mtr van tram

Treinenshop  
alle dozen  
alle onderdelen  
postorder

In houten kist  
Block setting crane  
Uit voorraad leverbaar.



tel 015 2.123.123 fax.015 2.125.937 e-mail: WWW.treinen.nl



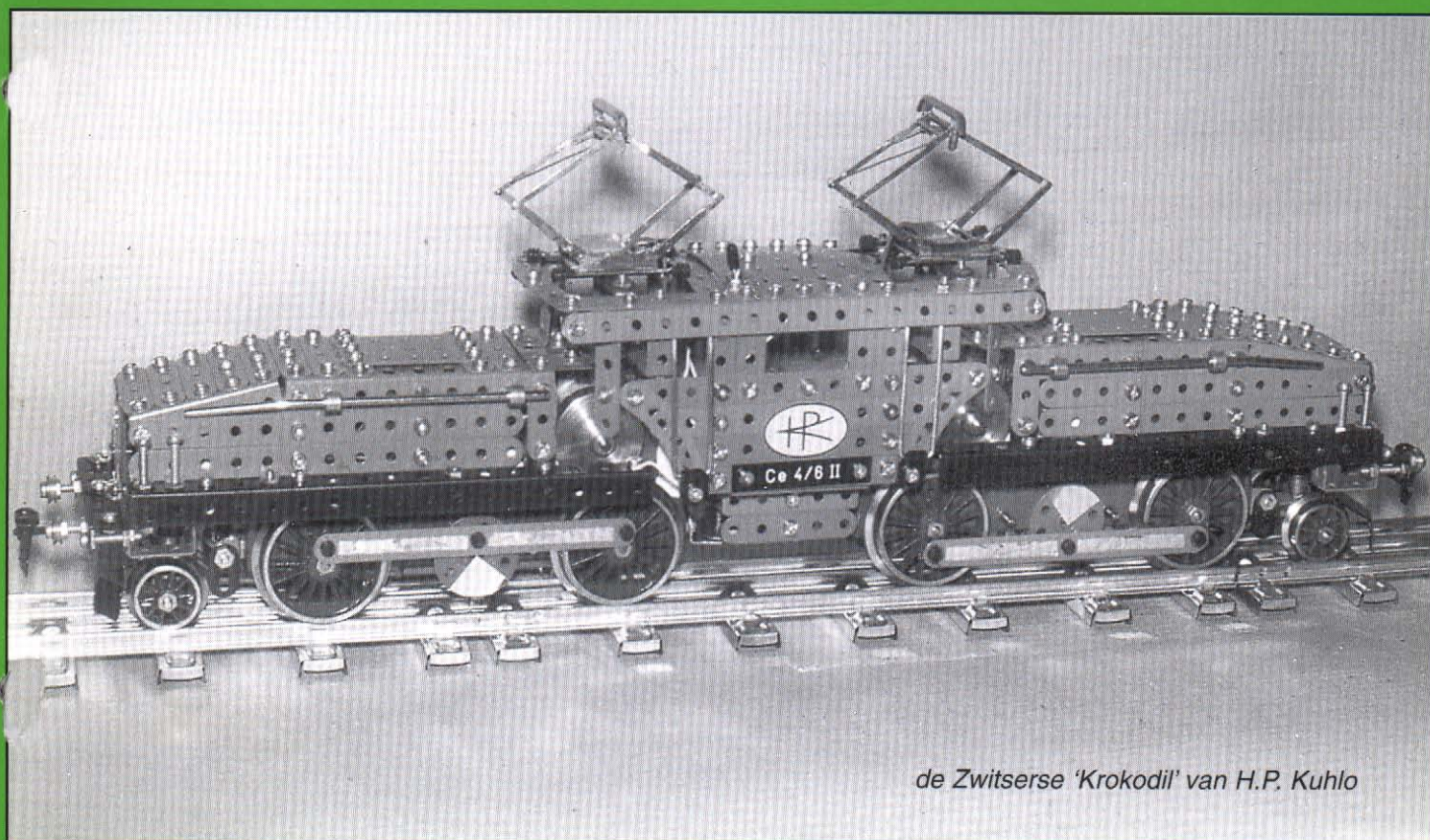
zomer 2000

18.2

# meccano*n*ieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

*vereniging voor metaalconstructie modelbouw*



*de Zwitserse 'Krokodil' van H.P. Kuhlo*

in dit nummer oa:

4 *een zelfopbouwende kraan*

10 *epicyclische versnellingsbak*

7 *de merkwaardige rechthoekige aandrijving*

12 *drie locomotieven*

8 *Kew Bridge 2000: een verslag*

15 *in memoriam: A.M. Richini*

## meccano nieuws

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

**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  
Vogelenzangseweg 352  
2114 CK VOGELENZANG  
tel: 023-5841717

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

Secretaris: C.J. Trommel,  
Zeemandreef 60A  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010-5915295  
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

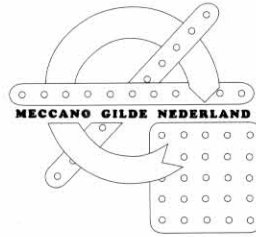
Aanmelden/afmelden bij  
ledensecretaris:  
D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297-561135

Redacteuren:  
W. Blauw  
J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties  
sturen naar :  
de Secretaris  
zie adres hierboven.

Contributie:  
De contributie bedraagt  
fl 55,00 per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van fl 5,00 verschuldigd.

\*SPANNER\* is de Meccano e-mail groep op internet. Voor meer informatie kijk op de ISM web site:  
<http://users.actcom.co.il/~anthias/>



## van de redactie...

*Nadat ik de eerste oproep in Meccano Nieuws las met daarin de vacature voor een hoofdredacteur en eindredacteur, nu ongeveer een jaar geleden, dacht ik: dat is iets voor mij, maar verzuimde*

*vervolgens te reageren. De advertentie verscheen zo'n drie maal voordat ik onze voorzitter uiteindelijk benaderde en mij beschikbaar stelde. Na mijn eerste kennismaking met ad-interim hoofdredacteur Kees Trommel is het allemaal snel verlopen. Ik stelde voor een nieuwe layout te ontwerpen, waarvan inmiddels een ietwat geëvolueerde versie hier nu voor jullie ligt.*

*Ik ben 42 jaar, fotograaf van beroep (ik fotografeer voor vakbladen en bedrijven), getrouwd en heb een zoon van 6 jaar, die helaas zijn Gameboy prefereert boven Meccano.*

*Voor deze nieuwe opzet stelde ik mij drie voorwaarden waaraan het blad zou moeten voldoen: het dient goed en prettig leesbaar te zijn, de inhoud moet logisch en overzichtelijk zijn opgezet en, het oog wil ook wat, het moet er tevens goed uitzien.*

*Wacht nog even met een oordeel hierover tot na een paar nummers, maar daarna wil de redactie graag weten wat jullie van de nieuwe Meccano Nieuws vinden en wat we er aan kunnen verbeteren en toevoegen om het nog interessanter te maken.*

*Met de start van een aantal nieuwe rubrieken willen we ook proberen de beginnende Meccano-bouwers met raad terzijde te staan.*

*De resultaten van de onlangs gehouden schriftelijke enquête zullen als leidraad gaan dienen voor de keuze van artikelen. Tevens lijkt het ons leuk leden te interviewen over hun Meccano-hobby en hun favoriete modellen in ons blad af te beelden. Ook aan Internet kunnen we niet voorbij. Spanner houdt ons op de hoogte van de laatste ontwikkelingen rondom Meccano-Frankrijk en is een bron van informatie over techniek, historie en andere wetenswaardigheden. In Meccano Nieuws zal hier regelmatig aandacht aan worden besteed.*

*Kortom een hoop ideeën om hiermee enthousiast aan de slag te gaan!*

*In dit nummer een uitgebreide beschrijving van de fantasie-kraan van Martin Hermanns.*

*Hierin staat oa beschreven hoe hij op vindingrijke wijze de technische problemen wist op te lossen die hij bij de constructie tegenkwam. Dat Martin een kraan wist te bouwen die ook gezien mag worden, bewijzen de bijgaande foto's.*

*Kees Trommel bezocht dit jaar Kew Bridge en doet hiervan een fotografisch verslag, dat op zeer poëtische wijze wordt ingeleid. Je voelt als het ware de stoom en olie van de pagina's opstijgen!*

*De tandwiel-adepten onder ons kunnen aan de slag met een modelbeschrijving van een epicyclische tandwieloverbrenging in een vertaling van Frans Roost. Het is een boeiend model waarin gebruik wordt gemaakt van het betrekkelijke nieuwe onderdeel 187c, een inwendig getand wiel. Voorzover ik weet is dit alleen verkrijgbaar in de Master Connection Sets, de Special Edition Set en de Motion System Sets.*

*Om te eindigen bij het begin: op de voorpagina van dit nummer een van de drie prachtige nieuwe treinmodellen van ons lid-over-de-grens, de heer Kuhlo, die eens te meer laat zien dat je met Märklin (of Meccano) ook zeer natuurgetroou kunt bouwen. Ik hoop van harte dat hij er in zal slagen zijn modellen en baan in 2001 naar Vogelenzang te krijgen!*

## Meccano Nieuws

### 18.3

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio september 2000 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus 2000.

Willem Blauw

## van de Secretaris

Mooi hè die nieuwe lay-out van het Meccano Nieuws, vinden jullie ook niet?

Ik wel en bovendien ben ik een zeeeeer gelukkige secretaris die een aanmerkelijk deel van zijn extra werkzaamheden kan gaan overdragen aan de nieuwe redactionele medewerker Willem Blauw. Elders in deze kolommen stelt Willem zich aan jullie voor en zijn invloed op het MN is meteen te merken.

Wij gaan er van uit dat jullie het allemaal ook mooi vinden.

Na zoveel jaren kon het MN wel een opfrisser gebruiken. Een nieuwe eeuw, een nieuwe (mede)redacteur een nieuwe lay-out dus.

De geruchtenstroom rondom het wel en wee (vooral dat laatste) van Meccano SA was in het 1e kwartaal weinig bemoedigend. Nadat begin dit jaar de fabriek surseance van betaling was verleend, werd begin april door een medewerker van Meccano SA in de Spanner groep zelfs een oproep geplaatst voor een "gulle geldschieter" die 5 miljoen Franse francs op tafel kon leggen om in ieder geval het bedrijf uit een faillissement te redden. In een bericht op Spanner van 11 mei meldt Geoff Wright (van MW-Models in Henley-on-Thames) echter dat de fabriek is verkocht aan de Japanse speelgoedfabrikant Nikko.

In modelbouwkringen is dit een bekende naam van een bedrijf dat gespecialiseerd is in o.m. radiografische en computer besturing van modellen. De Engelse Meccano importeur verklaart grote verwachtingen te hebben en rekent erop dat de expertise van Nikko het Meccano systeem alleen maar ten goede kan komen. De fabriek in Calais schijnt open te blijven.

Tja, voorlopig afwachten nog maar want verder is er (nog) niets bekend. In ieder geval wens ik jullie een goede en zonnige zomer.

## van de penningmeester

Tijdens de jaarvergadering op 25 maart j.l. zijn niet de extra baten met navenante kosten van de "laatbetalers" aan de orde geweest. Voor mijn standpunt daar-

over verwijs ik naar nummer 17.2 van ons Gilde blad. Ondanks veel inspanning om ruim honderd(!) laatreagerenden toch hun contributie te laten betalen heb ik uiteindelijk negen leden wegens 'kennelijk gebleken desinteresse' uit de ledenlijst moeten laten verwijderen door de ledensecretaris. Uiterst jammer. Eén lid houdt na jaren van aansporingen om tijdig te betalen de eer aan zichzelf: het verheugt hem zeer per eerstvolgende vervalddag het lidmaatschap van "het speelgoedclubje" op te zeggen. Vrijheid, blijheid zullen we maar denken! Inmiddels kan ik al wel berichten, dat het minimaal begrote bedrag aan inkomsten uit contributies voor 2000 reeds is bereikt. Als nu in de loop van het jaar de uitgaven zich ook gedragen als maximaal begroot, dan wordt het weer een zonnig financieel jaar. In diezelfde zonneschijn hadden wij allen die de contributie betaalden nu een MECCANO-ledenpas kunnen toesturen. Door een meerderheid van de in de vergadering aanwezige leden werd dit voorstel van het bestuur echter afgewezen. Een belangrijke reden van velen om tegen te zijn was gelegen in het feit, dat deze pas geen kortingsfunctie heeft of zou hebben. Ik wil alleen hier nog opmerken, dat het mét een pas toch makkelijker is zich als MGN-lid kenbaar te maken en de kans op eventuele korting wel toeneemt. Voor de goede orde: ik spreek niet namens welke onderdelenleverancier dan ook. Ik wens u een rustig zomerreces toe en zie u allen graag op 23 september a.s. in Ede.

## mutaties ledenbestand

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

De volgende nieuwe leden heten wij van harte welkom :

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

**1020** Kik van der Linde  
Brakenburgstraat 27  
1901 AL Castricum; 0251-658927

**1021** J. Zuideweg  
Koningin Julianastraat 23  
4691 GL Tholen ; 0166-603555

**1022** R.W. Radder  
Dr. Roelfsemalaan 2  
7941 GV Meppel; 0522-253123  
**1023** Maurice van Peurse  
Karpaten 88  
3524 DG Utrecht; 030-2889582  
**1024** W. Ellerie  
Havenweg 19  
9981 JN Uithuizen; 0595-432267  
**1025** A. Wind  
Rustenburgpark 3  
2135 GT Hoofddorp  
023-5626743  
**1026** A.J.P. Groverman  
Anna Pawlownastraat 4  
1183 CW Amstelveen  
020-6430041  
**1027** G.J. van Zutphen  
Wenst geen vermelding van adres en telefoon.

## Adres- en/of telefoonwijzigingen

**573** H.L. Bakker  
Zuiddijk 387  
1505 HB Zaandam; 075-6166560  
**742** B.N.M. Loerakker  
Gruttostraat 14  
5912 TB Venlo; 077-3528984  
**376** C.G. den Hartog  
Lozedijk 10  
7946 KM Wanneperveen  
0522-281377  
**103** F.M. Meurs  
Via Intelo 24a I 21034  
Cocquio-Trevisago  
ITALIA, VA.  
0039-0332700499  
**866** C.S. Vreeken  
Koolmees 178  
2986 VM Ridderkerk  
0180-420697

## Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

**903** A. Schütz, Alseberg, BELGIE.

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

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

**600** H. Gäumann, Agarone, ZWITSERLAND.

## Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**449** A.E. Petit, Amersfoort.

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

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

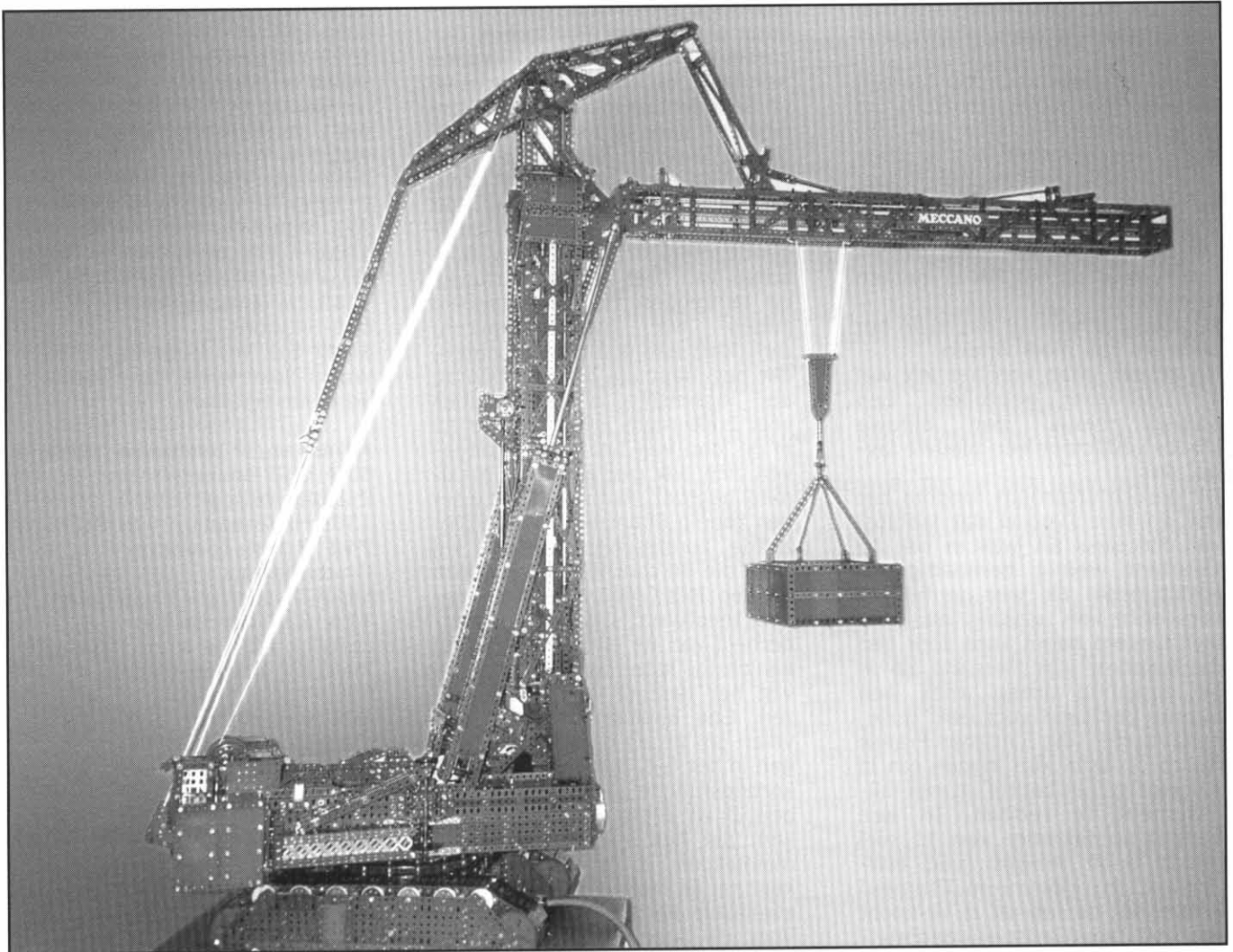
Het bestuur van het MGN heeft de nabestaanden zijn deelneming betuigd.

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 607.

Dick Bus, ledensecretaris

# Een zelfopbouwende kraan

een artikel van Martin Hermans



4

*Op zoek naar een nieuw model, werd ik op het idee gebracht tot het bouwen van deze kraan, toen er in het bedrijf waar ik werk een antenne op het dak geplaatst werd door middel van een mobiele kraan, die slechts door één man werd bediend. Het opbouwen gebeurde in korte tijd, omdat de kraan als het ware zichzelf ontvouwde.*

Uiteindelijk is het toch min of meer een fantasie model geworden. Omdat wij bij het bouwen geen gebruik kunnen maken van hydrauliek, moest ik op zoek naar andere mogelijkheden.

Uiteindelijk is het een kraan geworden op rupsbanden. Ingeklapt met een lengte van 175 cm. De hoogte is 65 cm, de breedte 48 cm.

De kraan heeft een werkhogte van 3 meter.

In het totaal zijn er 14 motoren van 24 volt gelijkstroom in verwerkt.

Het gewicht samen met de contragewichten is 75 kg. De kraan bestaat uit 4 delen, de opbouwtijd is 15 minuten. Bij het omhoogtillen van de hoofdmast, en het uitschuiven heb ik gekozen voor een systeem van draadstangen van M 10.

Verder heb ik ook gebruik gemaakt van diverse niet Meccano onderdelen, hierover later meer.

De onderwagen bestaat uit 2 rupsen met elk 48 scha-

kels. Omdat ik graag een zo glad mogelijke rupsband had, en niet veel Meccano onderdelen wilde verbuigen heb ik gekozen voor een andere oplossing.

De schakels zijn van 4 mm dikke pvc plaat, met een afmeting van 90 x 27 mm (de maat van no 103d).

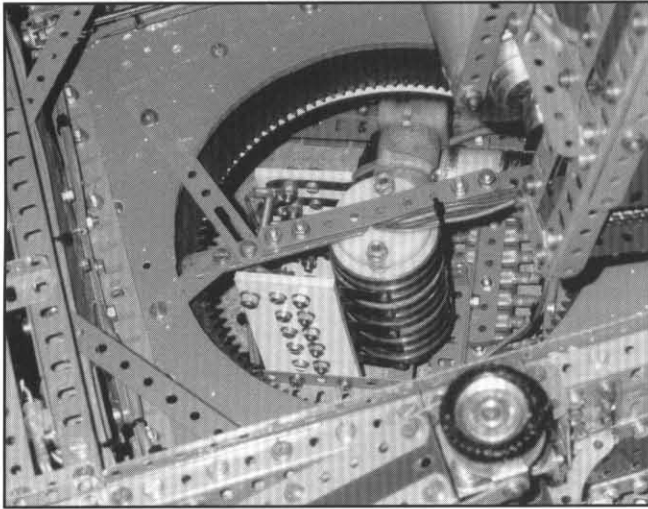
Op elke schakel zijn - door middel van M6 bouten met verzonken kop en een lengte van 6 mm - 2 omgezette stroken no 48a bevestigd.

De schakels worden verbonden door platte strips van 2 gaten, deze zijn gemaakt van oude strips. Om het geheel soepel te laten draaien zijn de gaten hiervan opgeboord tot 5 mm. Dit om iets speling te hebben tussen de schakels.

De rupsen worden door 2 gedeeltelijk in de rups gebouwde motoren aangedreven, 2 motoren voor elke kant. Tussen de rupsen het tussenstuk, met daarin de draaikrans en de sleepcontacten. Hierin ook verwerkt de motoren voor het ronddraaien (foto 1) Het tussenstuk bestaat hoofdzakelijk uit hoekbalken

no 8 en 8a, 6 strips boven elkaar. Op 3 plaatsen versterkt met hoekbalken en vlakke platen en flensplaten no 52.

Op de draaikrans is de onderbouw, met daarin de 2



*foto 1: het tussenstuk, met de motoren voor het draaien en de sleepcontacten*

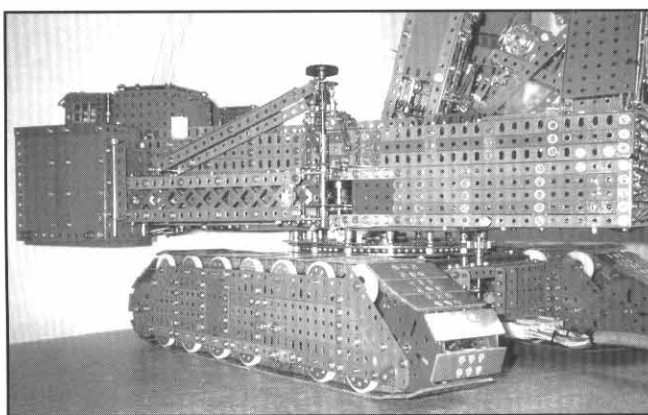
motoren voor het verplaatsen van de contragewichten bevestigd. Verder ook de hijstroommel voor het omhoog brengen van de giek.

De onderbouw met een afmeting van 62 x 32 x 6 cm bestaat hoofdzakelijk uit hoekbalken 7 en 8, met tussenschotten voor de versterking. Dit vormt met de rupsen en de draaikrans een geheel.

Het frame van de bovenbouw wordt gevormd door hoekbalken no 7 en 8.

Met een hoogte van 38 mm vormt het de basis van de bovenconstructie, die op 5 plaatsen is versterkt door samengestelde hoekbalken en platte stroken no 103b, en flensplaten no 52.

De bovenbouw en de onderbouw worden op elkaar bevestigd met slechts 4 bouten en moeren.



*foto 2: de onderwagen met een van de rupsbanden, gemaakt van pvc plaat*

De hoofdgiek met daarin de giek die uitgeschoven kan worden is 110 cm lang.

Aan de achterkant bevindt zich de motor voor het uitschuiven van de hulpgiek die een lengte heeft van 110 cm.

Het uitschuiven gebeurt door middel van een koker met een lengte van 62 cm.

De koker is opgebouwd uit hoekbalken no 7, bekleedt met vlakke platen. Binnenin zijn 2 M10 draadstangen gemonteerd, met een lengte van 60 cm. Aan de uiteinden zijn deze op een lengte van 2 cm afgedraaid op een dikte van 4,05 mm. Deze draadstangen zijn aan de onderkant gelegen in de bodemplaat met de tussenruimte van 1 gat. Aan de bovenkant zijn ze gelegen tegen de zijkant met een tap no 126.

Beneden worden de draadstangen verbonden met 2 kettingwielen no 96a, en verder via diverse tandwielen door de beneden geplaatste motor aangedreven. De draadstangen verplaatsen een stalen plaat van 38 x 10 x 25 mm deze is voorzien van 3 gaten op Meccano afstand. Deze plaat is aan de zijkant voorzien van 4 kogellagers van 13mm diameter, met een tussenruimte van 13mm. Deze lopen dan aan weerskanten langs een aluminium U profiel, dat tegen de binnenkant van de koker is bevestigd.

De buitenste met een schroefdraad van M10, de middelste met M8, hierin bevestigd een stalen ronde as 12mm diameter lang 70 cm.

Aan de bovenkant is deze voorzien van een zelfgemaakte ronde plaat, met de maten van no 24b alleen zwaarder uitgevoerd en voorzien van M8 schroefdraad, waarin de as is bevestigd.

Omdat de draadstangen door de stalen plaat met een dikte van 10 mm lopen, wordt deze bij het ronddraaien van de draadstangen naar boven of beneden verplaatst. Zodoende kan de mast 50 cm uitschuiven.

Aan de binnenkant van de hoofdgiek is over de hele lengte aan beide kanten een aluminium U-profiel van 12x12x12 mm geplaatst met de dichte kant naar buiten.

De hulpmast is op 4 plaatsen voorzien van 13 mm mini kogellagers met een asgat van 4 mm, deze zijn aan de boven en de onderkant geplaatst.

Deze kan nu mooi op en neer schuiven zonder iets te beschadigen. De mast is boven en beneden voorzien van eindschakelaars, zodat het stoppen aan de uiteinden vanzelf plaatsvindt.

De mast wordt op dezelfde manier opgetild, met aan weerszijde geplaatste hefarmen. Het uitschuiven gebeurt aan beide zijden gelijktijdig met een motor.

Dit uitschuiven was eigenlijk het grootste probleem, omdat toen alles klaar was, compleet met giek en loopwagen, het te tillen gewicht tegen viel.

Ook na het versterken van de scharnierpunten ging de mast slechts met moeite en een beetje hulp omhoog.

Ook na het veranderen van de hoek waaronder de hefarmen waren geplaatst, was het resultaat niet geweldig.

Dit is nu opgelost door het plaatsen van een gasveer met een druk van 40 kg, die vooral in het begin meehelp de mast op te tillen.

De gasveer is geplaatst aan de onderkant van de mast, met aan beide uiteinden verzwaarde scharnierpunten, dit in verband met de grote druk.

Omdat de gasveer iets te kort is als de mast helemaal omhoog staat, is ze aan de onderkant bevestigd aan een scharnierende plaat, zodat dan de lengte wel voldoende is.

De hijstroommel voor het optillen van de giek gaat, als de mast omhoog gaat of uitschuift, vanzelf meedraaien.

De onderste riemschijven zitten bevestigd in een soort kooi, gemaakt van 2 vlakke platen no 72 en dubbele hoekstroken no 48a die scharnierend is bevestigd.

Als nu aan de kabels getrokken wordt beweegt de kooi naar voren, en een daaraan bevestigde as, bediend een schakelaar, die de motor, van de kabeltrommel aanstuurt. Omdat dit zowel bij het omhooggaan van de mast, alsook bij het uitschuiven gebeurt heb ik beide stroomkringen door middel van diverse relais en diodes moeten scheiden. Dit zelfde gebeurt ook met het dalen als de kabels losser worden maar dan natuurlijk andersom.

Voor het hijsen heb ik gebruik gemaakt van 2 motoren die aan beide zijde naast de hijstrommel geplaatst via een in de trommel gebouwd differentieel zorgen voor 3 hijssnelheden.

De loopwagen is in de 130 cm lange giek geplaatst door ook hier gebruik te maken van aluminium U profiel, de loopwagen is aan de boven en onderkant voorzien van 13mm kogellagers.

Aan de voor en achterkant is de giek voorzien van eindschakelaars, zodat de loopwagen hier vanzelf stopt.

De kraan kan ook gebruikt worden met de giek hoger dan horizontaal, dan echter wordt de loopwagen via een stangenstelsel

voarin geblokkeerd.

De kraan is ook voorzien van contragewichten, die tijdens het omhoog of omlaag gaan van de giek, van voor naar achter of andersom van positie veranderen.

Bij de eerste montage hadden deze maar de helft van het huidige gewicht. Dit bleek echter niet voldoende, maar bij het gewicht van nu was de bevestiging en het draaipunt te licht.

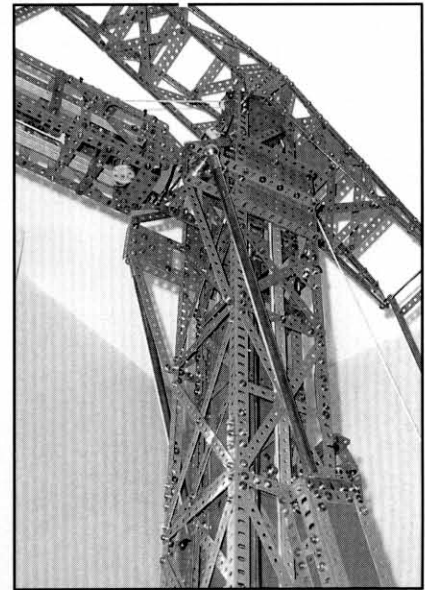
Dit is nu opgelost door het plaatsen van een derde scharnierpunt, hoger geplaatst, hierdoor had ik ruimte voor een schuine schoor en blijft de arm nu mooi horizontaal.

Het verplaatsen gebeurt door middel van een aan de mast bevestigde as, die in de lengterichting kan schuiven. Via een klein aan de as bevestigd wiel wordt in een bepaalde positie een schakelaar bediend.

Hierdoor worden de beide motoren van de gewichten aangestuurd.

Bij de hele kraan heb ik gebruik gemaakt van zelfgemaakte kabelloopwielen, met een buitenmaat van 20,8 mm, dik 4. mm en voorzien van een kogellager.

Dit is precies de maat tussen 3 Meccano gaten, door nu aan 2 of indien mogelijk 3 kanten direct naast het loopwiel een as te plaatsen, kan de kabel (ook tijdens het transport) er niet van af



*foto 3: onderaanzicht van de mast, met daarop duidelijk zichtbaar de gasveren.*

lopen.

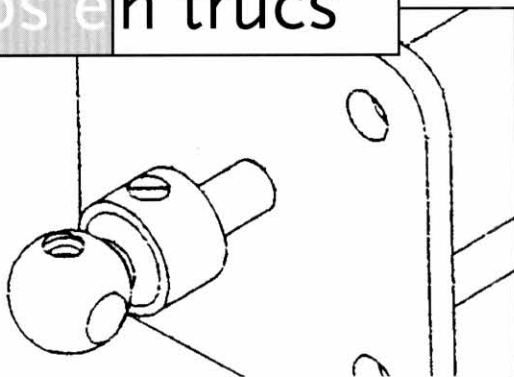
Als hijstouw is gebruik gemaakt van 2 mm dik nylon garen.

Uiteindelijk is het ondanks vaak veranderen, of bij bepaalde constructies opnieuw beginnen, een goed werkend model geworden.

Omdat mijn modellen meestal geen lang leven hebben weet ik niet of het nog eens wordt tentoongesteld, want zo vlug er een idee is voor een nieuw model wordt het bestaande gesloopt.

## tips en trucs

### een kleine riemschijf



Deze tip bedacht Dave Heathcote van de Johannesburg Meccano Hobbyists. Hij gebruikte een handrailing koppeling als riemschijf op een Meccano motor. Door de kleine diameter wordt een flinke vertraging verkregen in combinatie met een grotere riemschijf. Bijkomend voordeel is dat het geheel makkelijk in te bouwen is in een klein model. De vorm van de handrailingkoppeling voorkomt dat de snaar er gemakkelijk vanaf loopt.

## Geboorte

Ons lid Rolf Roozeboom en zijn vrouw Hester stuurde de redactie een kaartje van de geboorte van hun dochterje Muriël op 27 februari 2000.

Deze melding kwam net te laat om nog in MN 18.1 op te nemen daarom alsnog bij deze.

Namens het Meccano Gilde Nederland van harte gefeliciteerd natuurlijk!

## Gevraagd

hoekbalken van BRAL  
René Mikkers, tel. 074-2774327

# De merkwaardige rechthoekige aandrijving

Bewerking en vertaling: Kees Trommel

Trefor Frankling uit Engeland schreef mij in uitstekend Nederlands een brief over dit onderwerp waaruit ik het volgende deel (letterlijk) heb overgenomen:

Begin citaat:

Op 2 oktober 1999 was de bijeenkomst van de Midlands Meccano Guild - ik ben een van de leden - in Stoneleigh en we hadden een goede dag met ongeveer vijftig mensen. De secretaris, Ernest Chandler, leende mij het Meccano Nieuws, Zomer en Herfst 1999. Nou, in nummer drie (Herfst) pagina 47, staat een artikel van Colin Croft geschreven over een rechthoekige aandrijving die hij in een MM van december 1927 had gezien. Ik heb het zelf niet gezien - een beetje te jong! Een van de zinnen in het artikel zegt "we kunnen ..... waar dit mechanisme ooit in de praktijk is toegepast" en ook "ik ben benieuwd ..... een toepassing van dit model heeft gevonden".

Wel nou, in oktober 1996 was ik bij jullie vergadering in NIMAC, Ede en één van mijn kleine modellen was een rechthoekige aandrijving! Maar mijn versie was een beetje anders dan op pagina 47. Ik heb het met twee zesgats naafbuswielen, en zes assen per elke helft, en met zes korte koppelingen gemaakt. Ik vond dat \* drie assen niet goed waren. Ik ben geïnspireerd door een paragraaf in een oud boek van Ingenious Mechanisms, een kopie waarvan ik insluit. De paragraaf suggereert dat het mechanisme in een drillboor was gebruikt. Ik heb ook een foto van mijn model ingesloten.

Einde citaat.

\* De tekening op blz. 47 van MN 17.3 wekt inderdaad de indruk dat het model is gebouwd met drie assen. Zoals Co Stevens in zijn vertaling echter al

opmerkte, zijn het in feite 4 assen waarvan de achterste (4e) as door de isometrische weergave van het model niet zichtbaar is en schuil gaat achter (in zowel het horizontale als het verticale deel) de middelste van de drie getekende assen.

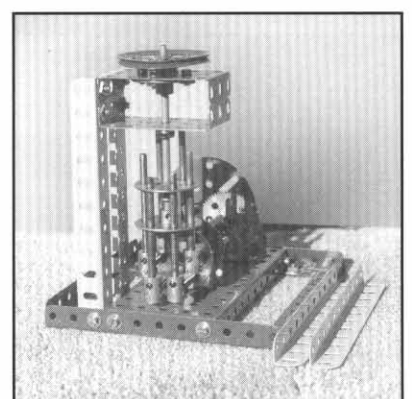
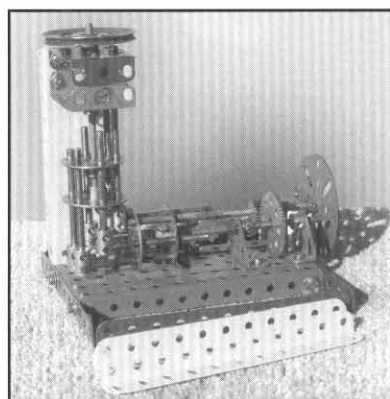
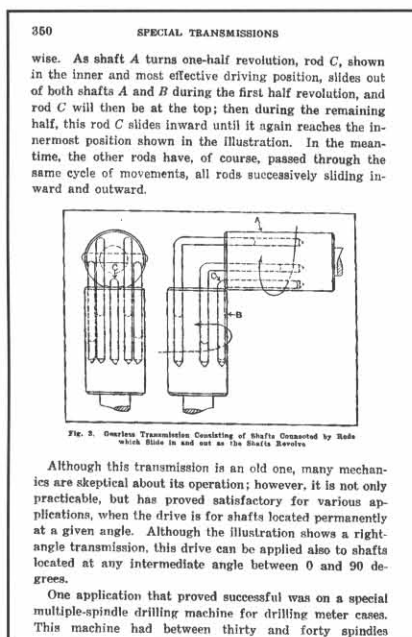
Uit het artikel in het bedoelde boek, vertaal en citeer ik de volgende passage:

"Gearless Transmission for Angular Drives: Een ongebruikelijke vorm van overbrenging voor assen die schuin ten opzichte van elkaar staan. Deze vorm van overbrenging is speciaal geschikt voor overbrengingen die geluidsarm en met hoge snelheden moeten draaien, maar wordt alleen geadviseerd voor lichte belasting".

Na een beschrijving van de werking gaat het artikel verder met:

"Hoewel het al een oude vorm van overbrenging is, zijn veel technici nogal sceptisch over het gebruik. Desondanks blijkt deze overbrenging erg praktisch en bevredigend voor verschillende toepassingen waarbij de aandrijving moet plaatsvinden via twee assen die permanent onder een bepaalde hoek ten opzichte van elkaar staan. Hoewel de tekening een hoek van 90 graden toont, is elke hoek tussen 0 en 90 graden mogelijk.

Een succesvolle toepassing was bij een meer-assige boormachine voor het maken van gaten in panelen voor de inbouw van meters. Deze machine had zo'n 30 tot 40 assen met kleine boren die tussen de 1500 en 1800 toeren draaiden. Voor deze aandrijving werd gekozen omdat gewone universeel koppelingen veel te snel waren versleten".



links: Bladzijde uit "Ingenious Mechanics" met de tekening van de rechthoekige aandrijving.

boven: Een voor- en een zijaanzicht van de aandrijving, zoals deze door Trefor Franling in Meccano gebouwd is. De twee losse hoekbalken zijn verwijderd voor een beter kijk op het mechaniek.

# Kew Bridge april 2000

een verslag van Kees Trommel

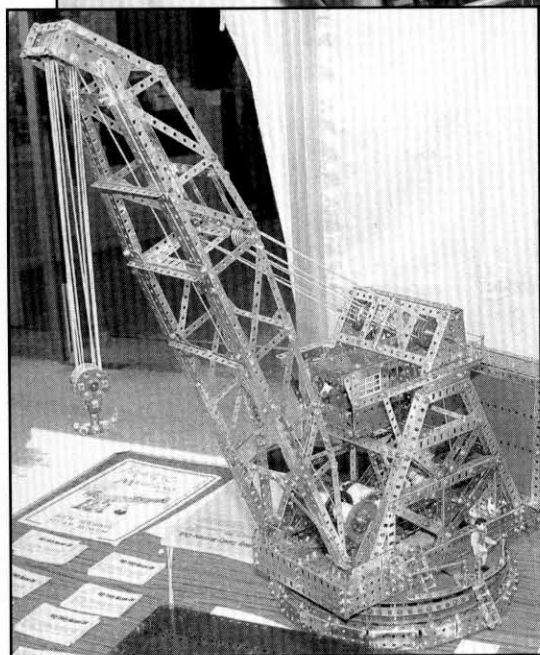
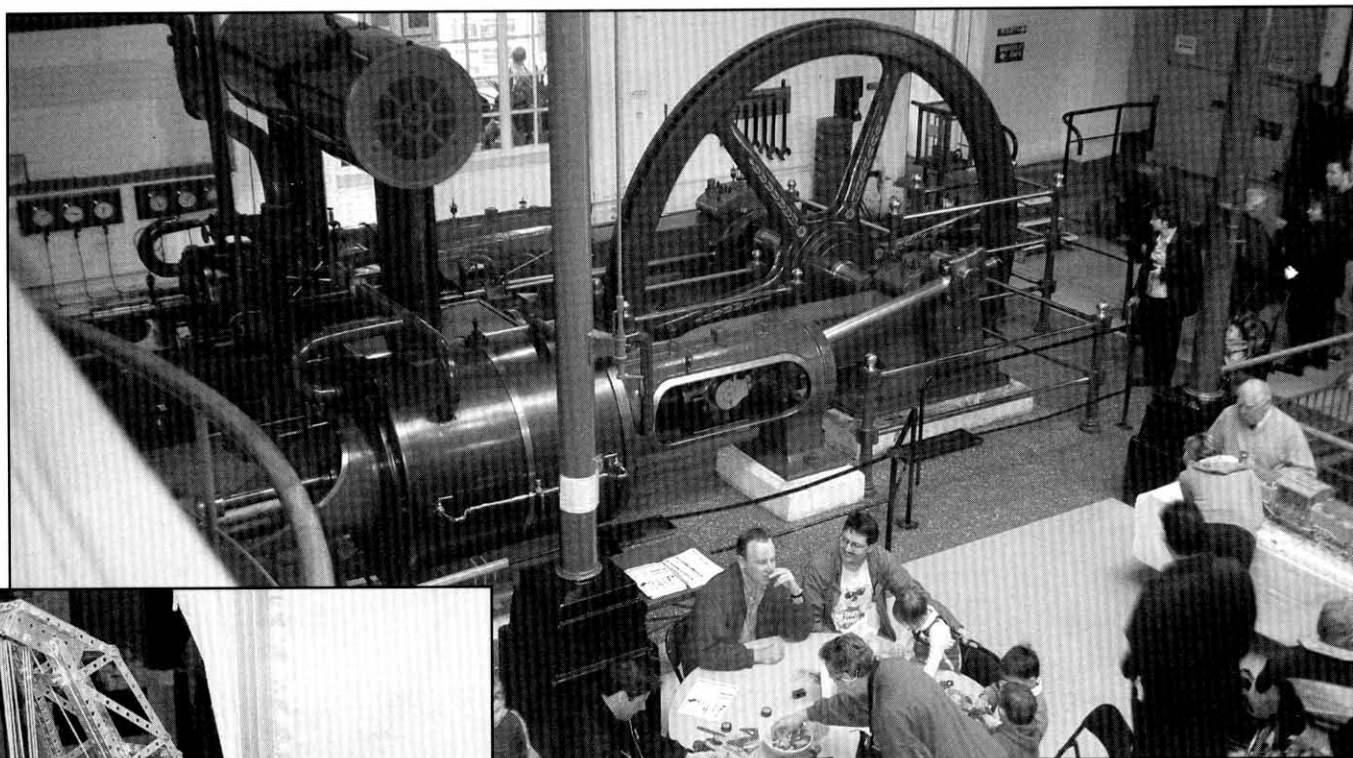
*Een "odeur" van schroeiende olie en heetgestookte kolen kietelden mijn reukorgaan terwijl flarden klamme stoom bij vlagen om mij heen walmden als schimmige spookfiguren uit een verhaal van Dickens en de stilte regelmatig werd verscheurd door het gillende geluid van een dreigend zwart monster dat uitdagend en ongedurig stampend en snuivend wachtte op wezens die het waagden om door hem vervoerd te worden. Welkom thuis in de 19e eeuw! Waar was ik terecht gekomen? Had ik per ongeluk op het verkeerde knopje in professor Zonnebloem's tijdmachine gedrukt ofzo?*

Nee gewoon, ik was binnengetreden in de wereld van Kew Bridge \* in London, een tot stoommachinemuseum omgebouwd, voormalig pompstation van de London Waterboard voor een bezoek aan de tweejaarlijkse Magic of Meccano Show. De show is niet alleen een feest voor Meccano bouwers maar ook voor de stoomliefhebbers want in de zomerse weekenden en zeker op dit soort dagen staat het hele museum onder stoom, worden alle geëxposeerde

stoommachines bij toerbeurt in bedrijf gesteld en rijden de smalspoortreintjes een parcours over het buitenterrein.

Om een beetje een idee te krijgen van de opgestelde machines, zie de foto's 1 en 2. Daartussen door staan de tafels met Meccano modellen opgesteld. Je komt er dus ogen en oren te kort.

Een impressie van modellen nu.



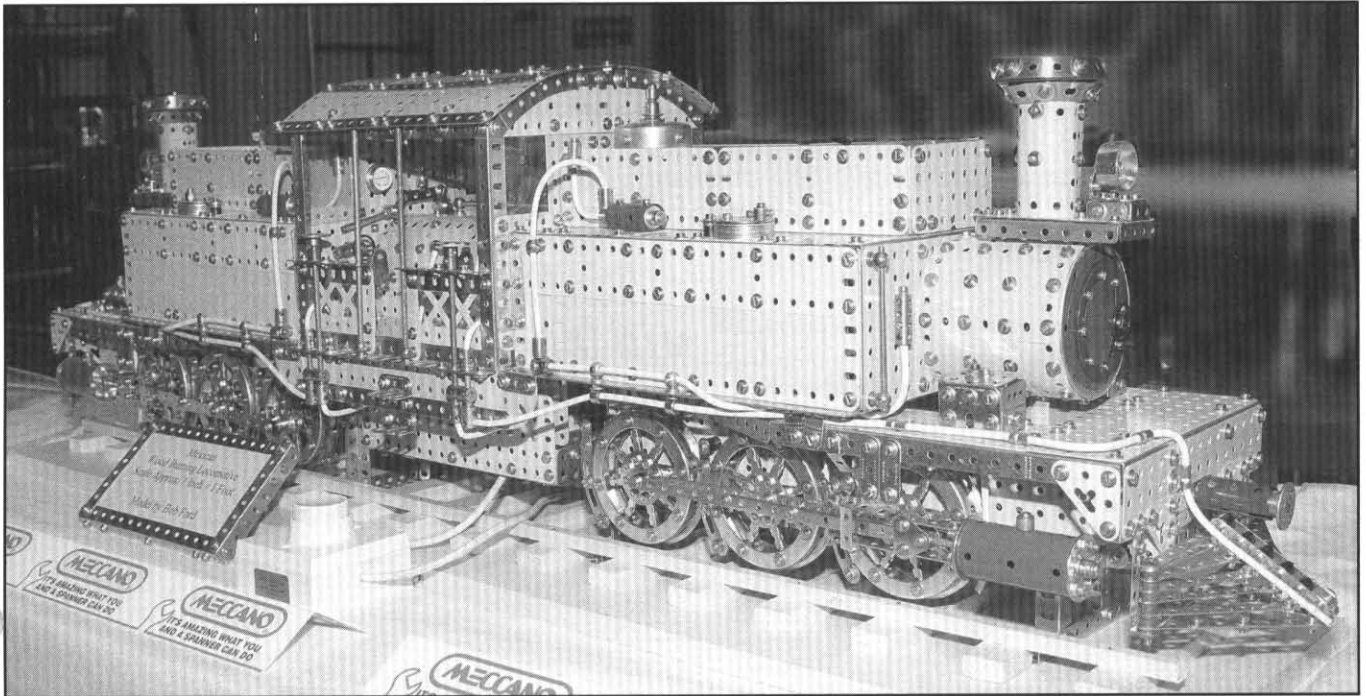
*foto boven: een overzicht van boven-af van de expositie ruimte, midden tussen de indrukwekkende stoommachines.*

*foto links: naar een ontwerp Phil Bradley deze havenkraan naar een voorbeeld uit de haven van Porthmadog gebouwd door Philip Webb.*

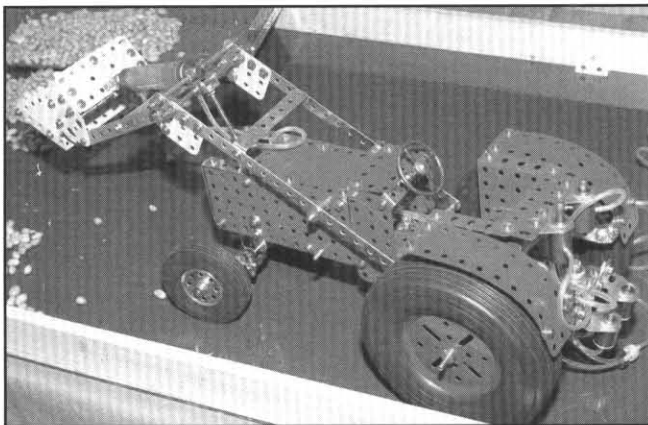
\* zie Meccano Nieuws Herfst 1996 (jaargang 14 nr. 3) blz. 37 voor een uitgebreide(re) beschrijving van het museum. Op internet zie: <http://www.kbsm.org.uk/>

n.b. Zelf heb ik alleen maar de twee overzichtsfoto's gemaakt en de overige foto's zijn aangeleverd en digitaal toegezonden door Paul Joachim, de redacteur van de International Meccanoman, het drie maal per jaar gepubliceerde mooie blad van de International Society of Meccanomen, waarvoor onze dank.

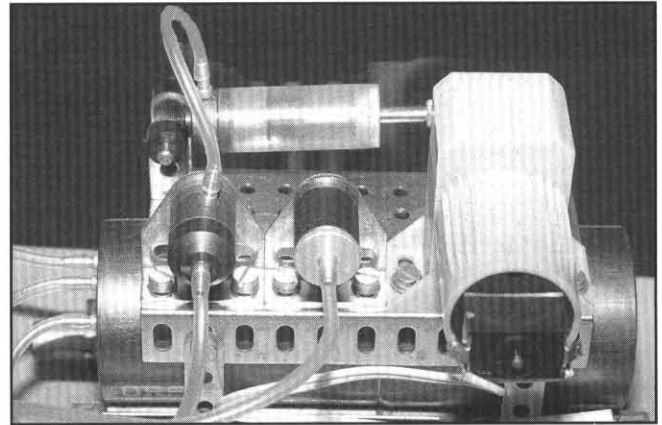




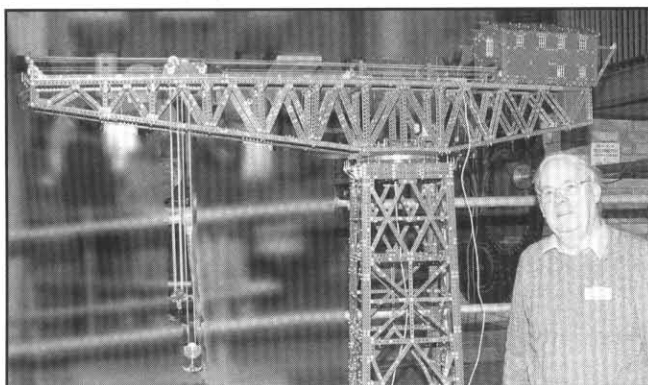
Model van een Mexicaanse, houtgestookte Double Fairlie 0-6-0+0-6-0 locomotief door Bob Ford.



David Hobson's tractor met laadschop bewogen via een luchtdruksysteem geleverd door een Duits bedrijf (ORSTA, Traudi Riess KG, Bindlach, Duitsland)



Hier de luchtdruk unit van het pneumatische systeem



Het Meccano boegbeeld mag op dit soort exposities natuurlijk niet ontbreken. Hier een model van een Australische hamerkop kraan gebouwd door Jim McCulloch naar een ontwerp van de onlangs overleden Phil Bradley

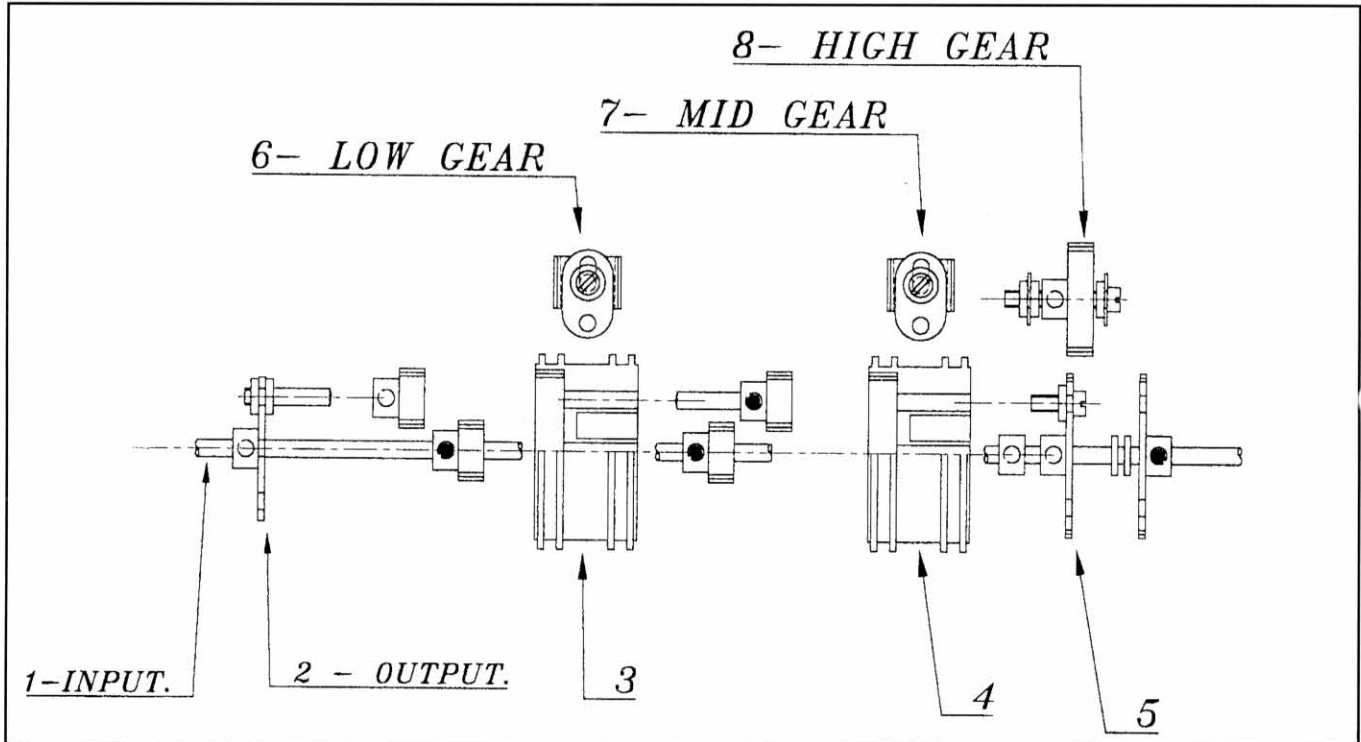


Kijken en veel praten bij de modellen tussen het industriële erfgoed van Kew Bridge

# EPICYCLISCHE VERSNELLINGSBAK

een artikel van Russ Carr van de Sheffield Meccano Guild, vertaald door Frans Roost. Inzet door Kees Trommel

In deze versnellingsbak wordt gebruik gemaakt van het nieuwe wiel nr. 187c met binnenvertanding. Dit model is slechts een ruwe opzet en kan hier en daar nog verbeterd en/of verkleind worden om in een model in te bouwen. Een zwart stelschroefgatje betekent; vast op de as, en een open gaatje is zonder stelschroef.



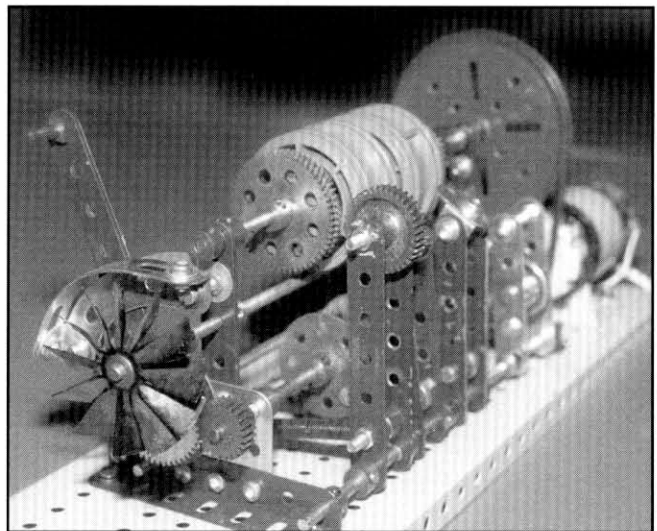
Bovenstaande tekening toont het hart van de versnellingsbak. De 16,5 cm. as <1> loopt helemaal door het mechanisme en wordt hoofdas genoemd.

Van links naar rechts: een nr. 24 <2> waarop twee diametraal tegenover elkaar zittende pennen nr. 115 zijn geschroefd met daar weer op twee los bewegende 19 tands rondsels, deze laatste twee draaien om een ander 19 tands rondsel (vast op de hoofdas). Samen komen zij in de binnenvertanding van nr.187c <3>. De nr. 24 <2> kan via een "H" koppeling en een 25 tands rondsel een 50 t. tandwiel aandrijven op de uitgaande as. Zet nu drie 19 t. rondsels vast op drie assen van 2,5 cm en plaats ze in de drie gaten van voornoemde nr. 187c. Zet ook aan deze kant een 19 t. rondsel vast op de hoofdas, zodat hij tussen de drie voorgaande zit. Schuif hierna een tweede nr. 187c <4> op de hoofdas en een nr. 59 of nr. 38a (als afstandbus) en een losblijvend 57 t. tandwiel, waarin een nr. 115 zit die in een van de gaten van de tweede nr. 187c valt. Schuif nu twee ringen op de as en nog een 57 t. tandwiel. Deze laatste wordt weer wel vastgezet op de hoofdas.

## De gangwissel

Als de hoofdas wordt aangedreven en alleen de eerste nr. 187c wordt tegengehouden, terwijl de andere meedraait, geeft dit een vertraging van 4:1. Laat nu de eerste nr. 187c meedraaien en hou de tweede tegen, dan geeft dit een vertraging van ca. 2,25:1. Laat nu beide nr. 187c meedraaien en laat het 38 t.

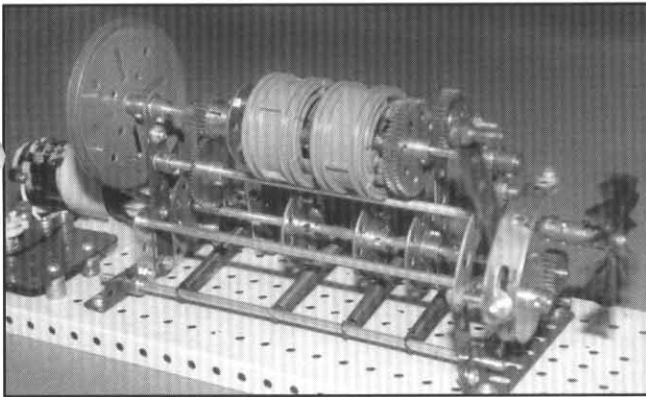
rondsel <8> op beide 57 t. tandwielen zakken en de verhouding is nu 1:1.



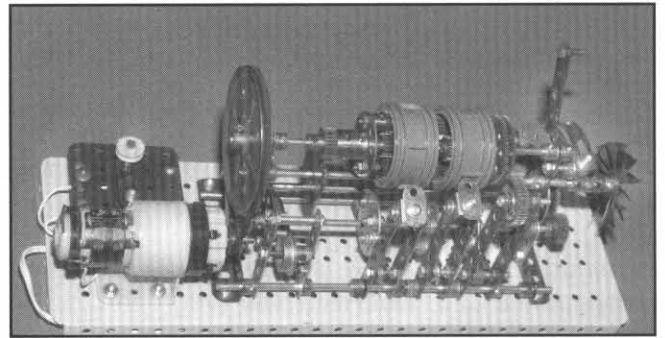
De uitgaande as met de schakelhefbomen (de recht-opstaande strips) rechts op de foto. Helemaal links de "versnellingspook". De exentrieken worden bewogen door de versnellingspook via een 25 t. rondsel en een 50 t. tandwiel, zodat een kleine beweging al voldoende is om te schakelen. Maar dit kan ook een andere verhouding zijn natuurlijk.

## Schakelen

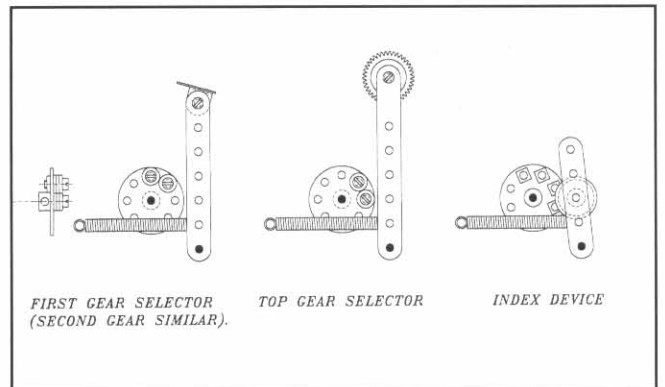
Het schakelmechanisme bestaat uit vier hefboomen, die door trekveren ingeschakeld worden gehouden. Twee met een nr. 10 om de 187c's tegen te houden en een met een 38 t. rondsel om de twee 57 t. tandwielen te koppelen. De laatste (de verdeelschijf) draagt een flenswiel nr. 20b. De hefboomen worden bewogen door vier exentrieken, bestaande uit nr. 24 met daarop twee nr. 38a (of 2x2 nr. 38) in twee opeenvolgende gaten. De laatste nr.24 (de verdeelschijf) heeft alleen vier bouten in vier opeenvolgende gaten, echter zonder ringen of afstandbussen. Samen met het flenswiel zorgt deze ervoor dat de goede versnelling wordt ingeschakeld en niet kan verspringen. De rest is gemakkelijk van de foto's en tekeningen te herleiden.



De trekveren die de hefboomen naar de hoofdas trekken, zodanig dat 1 of 2 van de 3 zijn uit- of ingeschakeld door de versnellingspook.



De hoofdas met een 3" snaarwiel aangedreven door een 6 versn. meccanomotor. Het flenswiel dat er voor zorgt dat de geselecteerde versnelling blijft ingeschakeld en niet kan verspringen.



Schematische tekening van het schakelmechanisme.

## wat is een epicyclische tandwieloverbrenging?

De getoonde planeten-tandwielbak is een zeer ongewoon type Meccano model.

In de praktijk worden planeten- of epicyclische tandwielen veel gebruikt, maar in nagenoeg alle gevallen wordt een wiel of trommel met inwendige tanden gebruikt waarbinnen de planeetwiel of rondsels rondraaien.

Een onderdeel met binnenwaardse vertanding was tot op heden nog niet in de onderdelenreeks van meccano opgenomen vandaar dat dit soort, in Meccano nabebouwde, tandwielschakelingen er ook zo anders uitzien dan in werkelijkheid.

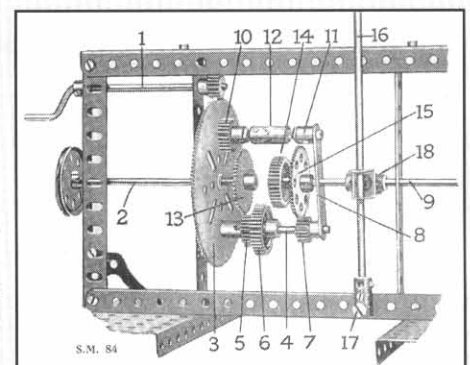
Het principe wordt toegepast (en is daar ook het meest van bekend) in automatische versnellingsbakken (of automatische gangwissels zoals ze officieel aangeduid worden) van (vracht)-auto's en ziet er dan oneindig gecompliceerder uit.

In een 'automaat' bevinden zich meestal ook twee of drie planetenstelsels achter elkaar die onderling op een uitgekiende manier verbonden kunnen worden om tot de juiste overbrengingsverhoudingen te komen. De bediening van de schakelmomenten vindt plaats met behulp van hydraulische krachten die in moderne auto's door een computer worden aangestuurd op grond van een complex beslissingsschema waarbij o.m. snelheid, motor-toerental, in/uitlaatdruk, motorbelasting (helling op/af) en belading worden meegewogen in de uiteindelijke keuze van de schakelingen. Het hierboven beschreven model maakt gebruik van een nieuw Meccano onderdeel met binnenwaardse vertanding waarmee de 'echte techniek' beter benaderd kan worden.

Het hieronder getoonde demon-

stratiemodel is afkomstig uit het boekje 'Standaard Mechanismen'. Wil men de werking van deze bijzondere tandwieloverbrenging goed doorgronden, dan verdient het aanbeveling dit eerst te bouwen.

Deze Meccano tandwielbak geeft twee voorwaartse snelheden, een omkeerbeweging en neutraal.



# Nog drie locomotieven!

door H.P. Kuhlo, Hannover, vertaald door Frits Willems

Op het uitvoerige artikel van Frits Willems over de locomotieven 01 en 06 (zie MN.17.3) van Märklin-Metall is het onderstaande stuk een korte aanvulling.

In de periode van april tot september 1999 kwamen nog drie locomotieven voor spoor 1 gereed: een stoomlok (2-C-3) van Henschel-Wegmann, de Zwitserse 'Krokodil' (I-B-B-I) à la Märklin en een B-loc met tender.

Net als de 01 heeft de Henschel-Wegmann (foto 1) drie gekoppelde drijfwiellassen. Het bijzondere zit hem in de opbouw, gemaakt van oude, zwarte Märklin-onderdelen. Door middel van een naar boven openend luik kunnen de tandwielen gemakkelijk worden gesmeerd. Na het verwijderen van vier moeren en losmaken van twee stekkertjes kan de gehele bovenbouw worden opgetild en daardoor kunnen alle mechanische componenten bestaande uit het twee-assige stel voorste loopwielen, de drie gekoppelde drijfwiellassen en de drie assen voor de achterste loopwielen, tegelijk worden geïnspecteerd. De locomotief heeft twee motoren en een lengte van in totaal 64 cm, inclusief de koppelingen; met zijn gewicht van 5,2 kg en een vertraging van 11:1 (uitsluitend Märklin tandwielen) beschikt de lok over een trekkracht van ongeveer 675 g.

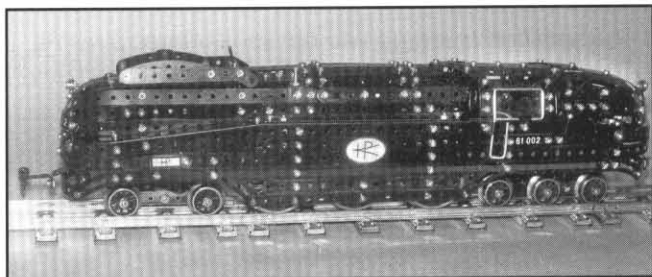


foto 1: de Henschel-Wegmann locomotief

De Zwitserse 'Krokodil' (zie voorpagina) is gebouwd van overwegend groene en een paar zwarte Märklin-onderdelen. De locomotief is uitgerust met twee stuks van dezelfde Bühlermotoren als in al mijn recente loks zijn toegepast, en geven bij een locgewicht van 5,26 kg en een vertraging van 18:1 een trekkracht van ongeveer 750 g. De lengte, inclusief de koppelingen, bedraagt 64 cm, net als bij de Henschel-Wegmann.

De B-locomotief (foto 2) draagt het nummer B 0999 omdat het model in september van het vorig jaar ter

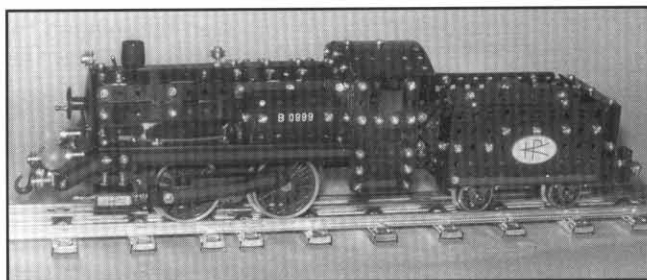


foto 2: de B-loc met tender

wereld kwam. Het motto voor deze onderneming was: 'Bouw ook eens wat kleins!'. Enige gegevens: een Bühlermotor, lengte loc 30 cm, idem tender 20 cm, gewicht zonder tender 2,5 kg, vertraging 18:1.

Alle locomotieven (vier stoommodellen, twee elektrische en de railzeppelin) hebben in oktober 1999 in Leizig gereden, en in november heb ik in Hannover hetzelfde gedaan op een baan van 10 x 5 m die voor een mogelijke demonstratie in Vogelenzang in 2001 ook zou kunnen worden opgebouwd.

Met dit soort activiteiten wil ik tevens laten zien wat er met metaalbouwdozen allemaal kan worden gebouwd, ook al worden allerlei speciale onderdelen, zoals wielen, sleepcontacten, motoren, koppelingen en dragende chassisdelen, gekocht of zelfgemaakt. Het is jammer dat Märklin gestopt is met de metaalbouwdozen, maar de modellen blijven en daaraan kan men veel plezier beleven!

Voor nadere inlichtingen over de locs is mijn adres: Heinrich Stamme Strasse 6, D 30171 Hannover 1, Duitsland, tel.: 0049-511 2834181. Het adres voor wielen, rails spoor en speciale onderdelen, is: Bernd Thul, Ersberger Str.85-87, D 41061 Mönchengladbach, tel.: 0049 2161 43969.

De constructie van de wielonderstellen van de locomotieven is zoals beschreven in het eerder genoemde artikel in MN 17.3.

## Mecarep

Onder de naam "Mecarep" is Mike Dennis bekend als leverancier van mooie, aangepaste Meccano onderdelen, alsmede onderdelen van eigen ontwerp die - in zijn opvatting - ten onrechte nooit door

Liverpool/Calais zijn geproduceerd en die uitstekend samengaan met de bestaande Meccanoreeks.

Geïnteresseerden kunnen tegen betaling van £ 2,- een uitgebreide catalogus bestellen met afbeeldingen en beschrijvingen van de te leveren onderdelen. Adres: Mike Dennis, 102 Broadstairs Road, Broadstairs Kent, CT10 2RU England.

# buitenlandse bladen

door Frits Willems

## Runnymede Meccano Guild Newsletter

*Nummer 42 (februari 2000)*

Van de bekende Hongaarse Meccano ontwerper/bouwer Andreas Konkoly is er een beschrijving van zijn Super-model nr.37, een Meccano uurwerkmotor, tweede versie. In de inleidende zin staat dat de motor geen gewone veer heeft, maar niettemin goed loopt gedurende een minuut. Het blijkt te gaan om drie trekveren nr. 43, die na uittrekken deze prestatie leveren; met onderdelenlijst (kan met doos 10 worden gebouwd) en vier nogal donker afgedrukte foto's. Van de Meccano serie Motion System worden de drie overige modellen beschreven en beoordeeld (nr's. 1512, 1515 en 1516). Voor de eerste drie zie Nummer 41.

Een model van een Reynolds Corliss horizontale stoommachine (1885), schaal 1:6, werd gebouwd door Mike Dennis.

Een prachtig model, dat wel, maar de foto's zijn niet erg duidelijk en de beschrijving is zeer beknopt; en ten slotte zijn van de 750 onderdelen slechts 618 van Meccano inclusief de delen die hij heeft aangepast. **(zie Mecarep op blz. 12).**

Trouwens, de vraag wat nog een Meccano model kan worden genoemd en wat niet, is blijkens een verslag van de conversatie binnen de Spanner-groep op internet, een onderwerp dat de gemoederen nogal bezig houdt.

De discussie beslaat drie bladzijden en is aanbevolen lectuur.

Het onderwerp 'Computer Control and Meccano' is ook uitvoerig aan de orde geweest via internet. Michael Adler stelde het eerste deel van het discussieverslag hierover samen. Los is aan het nummer toegevoegd een catalogus van de producten (replica's en speciale onderdelen) vervaardigd door Ashok Banerjee uit India, die al jaren lid is van de Runnymede Meccano Guild en nu samenwerkt met Allan Nixon te

London, eveneens RMG-lid, bij wie men bestellingen kan plaatsen. In een kritisch artikel 'New Kids on the Block' over verscheidene leveranciers van dit soort producten, komt Ashok Banerjee uitstekend uit de bus.

## Constructor Quarterly

*Nummer 47 (maart 2000)*

Oef! Een waarlijk pittig nummer! Maar als gewoonlijk een schitterende voorplaat met de afbeelding van een reusachtige kraanwagen, gebouwd door Bernard Haste. De redactie kondigt aan dat hierover later in het jaar een speciale CQ-uitgave zal verschijnen.

Bernard Périer, de bekende constructeur van minimodellen, heeft zichzelf overtroffen met een gelede, rijdende laadmachine, lijkende op een echte Caterpillar. Aangezien hij van plan is meer micro-exemplaren van de Caterpillar familie te bouwen heet zijn verhaal: een nest van kleine "Cats", deel 1. Dit machien is, buiten de wielen en de laadschep, slechts drie gaatjes breed en in totaal ongeveer 17 gaatjes lang. Alle denkbare functies zijn aanwezig en kunnen met de hand worden bediend. Maar de bouwer geeft toe dat het een nogal ingewikkeld model is en hier en daar moeilijk om in elkaar te zetten. Men zij gewaarschuwd. De AEC Matador is een grofgebouwd voertuig waarmee boomstammen uit het bos kunnen worden gesleept.

De bouwer, Bill Charleson, begon met vier banden met een diameter van 15 cm te kopen en dat leidde tot een fors model met een lengte van ruwweg 69 cm en ongeveer 26 cm breed. Toevalligerwijs is de bouwbeschrijving, met iets andere tekst en andere foto's, ook opgenomen in de laatste uitgave van The Meccano Newsmag die elders in deze rubriek wordt besproken. De mogelijke MGN-bouwer kan dus over veel aanwijzingen beschikken, maar de heer Charleson geeft aan het eind een

paar waarschuwingen verbonden aan het bouwen van zulke megamodelen, o.a. in verband met het gewicht, de grote draaimomenten, de zwakke differentiëlen en de beperkte mogelijkheden om onderdelen goed vast te zetten op de assen. Over megamodelen gesproken:

Roger Poulet won in 1998 de Bert Love Trofee bij de West London Meccano Society met een model, schaal 1:8, van een 2-B loc met tender, de Midland Compound 1006.

Voor de drijfwielen met een werkelijke diameter van 7" worden in het model flensringen nr. 167b, diameter 10" toegepast, de spoorbreedte is 7 1/4 " en de lengte, incl. tender, ongeveer 6' (foot) (ongeveer 180 cm). Het was Poulet's bedoeling een model te bouwen met zoveel mogelijk details, en voorzien van gedeeltelijk open ketel, vuurkist en watertank van de tender.

Op die manier kan het model worden gebruikt voor de voorlichting van vooral jong publiek. Een serie foto's (van Michael Booth) van adembenemende schoonheid begeleidt de beschrijving. Hebben wij iemand die zoiets kan -en willen- bouwen?

Met een nogal begrijpelijk artikel van Guy Kind over afstandsbediening voor Meccano modellen komen we weer een beetje op adem!

Maar mis ging het bij een artikel van Jean Garrigues (broer van Bernard die in MN.17.3 op blz. 43 gedeeltelijk gekleed in Meccano staat afgebeeld): een artikel over de vraag of vierkante tandwielen bestaan. En erger nog werd het bij het daaropvolgende opstel van Alan Welbourne over differentiëlen, waarbij de draaimomenten op de beide uitgangsassens ongelijk zijn.

De illustraties zijn zó mooi en zó talrijk, dat ik haast begon te denken dat het een gemakkelijk onderwerp was! En ten slotte vermeld ik hier het tweede deel van Carl Wilson's serie over servomechanismen en Meccano; dit deel behandelt de bouw en toepassing van 'power-operated en power-assisted' systemen in Meccano, met tekeningen en foto's.

## The Meccano Newsmag

(North Midlands Meccano Guild)  
Nummer 86 (maart 2000)

Een belangrijke bouwbeschrijving is die van de AEC Matador, waarvoor mede wordt verwezen naar Constructor Quarterly nr. 47 elders in deze rubriek.

Van Pat Briggs de 9e aflevering van de serie over 'opwindende epicyclische tandwielcombinaties; ditmaal gaat het over siderische (sterren) tijd. Rob Mitchell schiep een loopmachine met zes voeten, een nogal plat gedrocht dat lijkt op een kruising tussen een duizendpoot en een krokodil, om maar eens wat te zeggen. De bouwbeschrijving is compleet en geïllustreerd met vijf kleurenfoto's.

Allan Baker maakte een serie originele kerstkaarten met als titel: het Evangelie volgens Meccano Ltd. 'Notes & Quotes' is al sinds jaar en dag de rubriek met allerhande tips. Deze keer vind ik de nr's. 455 en 457 van belang. Ten slotte: het NMMG telt ongeveer 250 leden. Hun blad verschijnt driemaal per jaar, veertig pagina's per nummer. Alle foto's zijn van prima kwaliteit en in kleur.

## Magazine du CAM

(Frans)

Nummer 70 (2000-II)

Op de voorpagina een fraaie foto van de rangeerlocomotief Y-7000 van de Franse spoorwegen, gebouwd door Guy Gimel; de bouwbeschrijving in het blad telt ruim vier bladzijden. De lengte van het model bedraagt ongeveer 44 cm, de spoorbreedte 68 cm, de schaal is 1:20. De redactie noemt dit goed-ogende model gemakkelijk te bouwen. Gérard Hutteau en Claude Lerouge schreven een geleerd artikel over onderzoek en verwezenlijking van astronomische mechanismen, met een aantal matige zw/w foto's en een literatuurlijst (alleen Engelse titels). En het leukste voor het laatst bewaard: Pierre Monsallut bezocht onze bijeenkomst te Ede en maakte er een beknopt verslag van met zeven foto's in kleur! Bravo Pierre!

## The Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 47 (februari 2000) en nummer 48 (april 2000).

In de rubriek voor beginners (nr. 47) wordt een eenvoudige kabelbaan behandeld, verluchtigd met nette ISOMEK tekeningetjes. In de rubriek 'Tech Stuff!' (nr. 48) wordt een terugslagloze tandwielconstructie gepresenteerd, als toepassing van de linkse worm van MW-Models. Ook in nr. 48 een uittreksel van de op internet verschenen Spanner discussies, verzameld door Patrick O'Shea. De onderwerpen zijn: elektromotoren met een vergelijking van de efficiency's van enkele Meccano-, Märklin- en Marxmotoren; kegel-tandwielen; en op welke manieren het werk van Meccano SA kan worden voortgezet door gedreven en vermogende Meccano liefhebbers, mocht de Franse Moeder toch ter ziele gaan.

## NZFM Magazine

(Nieuw-Zeeland)

Vol. 24 nummer 1 (feb. 2000).

Op de voorplaat een mooie kleurenfoto van het vliegtuig van de Gebroeders Wright; onder de titel "Het Project van Orville en Wilbur" schrijft Bob Prescott iets over het model dat hij bouwde, maar vooral over de historische ontwikkeling die leidde tot de geslaagde vlucht.

Helaas zijn de foto's, met uitzondering van die op de voorplaat, erg vaag. Ook op de voorplaat: een kleurenfoto van het model van het P51D Mustang jachtvliegtuig uit de Tweede Wereld Oorlog, gebouwd door Donald Malcolm. Zijn artikel is wat instructiever dan het vorige, maar de bijhorende foto is erbarmelijk slecht afgedrukt.

Gelukkig staan op de achterpagina nog zeven kleurenfoto's waarvan vier een beeld geven van het vliegtuig. Een verhaal over de kleine, zwarte 6 volt Meccano motor, waarschijnlijk van Peter Matthews, is overgenomen uit een ander Meccano blad, maar ik weet niet welk. Hij bespreekt vier redenen waarom hij met dit motortje zeer goede resultaten krijgt: drie mechanische en een elektrische. Het lijkt mij een zeer

nuttige uiteenzetting; een goede ISOMEK tekening toont de aanbevolen montage.

Op blz. 12 geeft Lloyd Spackman aan hoe in de rupstrekker van Bruce Geange (zie MN 17.4, p70) een goede verbinding kan worden gemaakt tussen een aandrijf-as met een koppeling en het plastic kettingtandwiel met de bijbehorende moer. Tenslotte een bijdrage van Bruce Neilson over de schroevendraaiers die hij bij het bouwen (en afbreken) van zijn modellen gebruikt.

## Canadian MeccaNotes

Nummer 17 (maart 2000)

Niet minder dan elf bladzijden zijn gewijd aan het eerste deel van een wel zeer uitvoerige bouwbeschrijving van een zeswielig autochassis, vaag gebaseerd op het model van een sportwagen (model 10.2 uit de jaren vijftig). De bouwer is George Soodt uit Illinois, V.S. Terwijl de complete serie van 51 foto's in kleur kan worden verkregen van de CMAMAS weblocatie op Internet, zijn de bij het artikel afgedrukte foto's zwart/wit, maar wel voorzien van zeer veel genummerde verwijzingen naar de tekst.

## The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 69 (maart 2000)

Een uitvoerig overzicht van de nieuwe Franse Meccano onderdelen die werden geïntroduceerd in de laatste jaren: vijf grote bladzijden lang! Uiteraard met nummers; de foto's zijn nogal donker afgedrukt. 'Een wandeling in het park' noemde Rob Mitchell zijn loopmachine, die volgens hem een makkie is om te bouwen en op te zetten. Goed beschreven, onderdelenlijst en vijf foto's die ook alweer donker zijn afgedrukt. De heer Frank Singleton verminkt twee mooie Meccano onderdelen nr.45a (een soort dubbel gebogen strook, alleen gebruikt in de motorfiets uit de Dynamische serie) en een rondsel nr. 25; het doel van deze wrede bewerkingen is om een zeer compacte besturingskolom te verkrijgen; met een goede foto. Van John Ozyer-

Key is er een bouwbeschrijving van een aangedreven wielnaaf, met een 4:1 naafreductie en vorkvering. Het ziet er gecompliceerd uit, maar de beschrijving is uitvoerig en er zijn vijf tekeningen en vijf goede zw/w foto's. De Schmidt koppeling verbindt twee assen die in bedrijf lateraal (parallel) kunnen uitwijken. Rob Mitchell bouwde een Meccano versie, met goede foto's en een onderdelenlijstje. Tot slot is er een klein model van een 'Unimog' vrachtautootje, ontworpen door Doug Wilson en beschreven door Terri-Ann McGuigan. Twee duidelijke zw/w foto's, een duidelijke tekst en een onderdelenlijst. Alle dertig bladzijden van dit nummer zijn degelijk gevuld met goede artikelen; het is alleen jammer dat een aantal van de zw/w foto's slecht is afgedrukt.

## Alles Meccano ?

Onder bovenstaande naam heeft Henk Brouwer gedurende de maanden juli, augustus en september een expositie ingericht over speelgoed constructiesystemen zoals die in de vorige eeuw hebben bestaan of nog bestaan. Naast o.a. Temsi, Necobo, Märklin en Constructor veel Meccano met voorbeelden uit de bekende Liverpooltijd zoals Hornby treinen, Dinky Toys etc. Een bijzonder stuk is een (aluminium) Meccano doos die destijds als een Sinterklaas cadeau aan het personeel van Fokker is uitgereikt. Watertanden dus voor de verzamelaars en anderszins geïnteresseerden.

Waar?

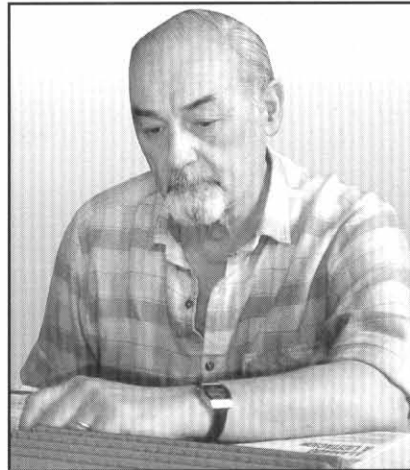
In het "Informatiecentrum voor de Geschiedenis van het Openbaar Vervoer in Oostelijk Nederland" het GOLS-station te Winterswijk aan de Houtladingstraat die op loopafstand is gelegen van het station Winterswijk: vanaf het station lopen in de richting Misterweg, overweg over en linksaf de Houtladingstraat in en voorbij de kegelbanen aan de rechterzijde is het GOLS-station. (Internet: <http://bct.tn.utwente.nl/railmus/gols-ww/gols-ww.htm>)

Open:

In juli en augustus iedere zaterdag van 10:00 tot 16:00 uur en in september alleen nog de 1e zaterdag en zondag van 10:00

## In memoriam Alberto Mario Richini

door J.H.Schurink en N.I.M.Stevens



*Alberto Mario Richini, zoals hij in 1992 op het omslag van Constructor Quarterly stond.*

Net nadat per 1 mei 2000 de minimale ordergrootte van US\$ 1000 was gerealiseerd om een nieuwe Exacto-order te kunnen sturen naar Buenos Aires bereikte ons via internet een tijding waaruit het overlijden van Alberto M. Richini kon worden opgemaakt. Terstond trachtten wij telefonisch contact op te nemen met onze Meccano-vrienden in Argentinië ter bevestiging van het bericht. Door aangepaste net- en abonneenummers was dat nog niet eenvoudig, maar uiteindelijk konden wij bij José F. Ferretti bevestiging krijgen van het overlijden van Alberto. Alberto Mario Richini was de (turbo) motor achter zijn EXACTO producties, lang geleden begonnen in licentie met Meccano Liverpool. Die leverde de wat minder frequent voorkomende onderdelen als blanco's aan Richini, die zelf de strips, hoekbalken en platen produceerde. Op deze wijze bediende Alberto de Latijns-Amerikaanse markt. Recent kon het gebeuren, dat onderdelen 'Made in England' uit Argentinië kwamen in Argentijns

groen van de jaren 50! Later heeft Meccano Calais tot verdriet van Alberto nooit enige reactie gegeven op verzoeken van Alberto om op een of andere wijze tot samenwerken te komen. De reeds door Richini gebruikte naam "MECCANO IND. ARGENTINA" moest hij noodgedwongen weer verlaten, maar kreeg met EXACTO meer grip op de onderdelenvoorziening in de wereld. Wat hij leverde had in ieder geval kwaliteit minimaal vergelijkbaar met hetgeen Liverpool ooit leverde. En er kwamen steeds meer "Argentijnse onderdelen", de zogenoemde niet-standaard Meccanonderdelen. Aanvullingen op het assortiment waardoor het aantal verschillende onderdelen zelfs werd verdubbeld. In mei 1985 zond ik - op goed geluk - US\$ 1000 naar een mij nog onbekende man in Buenos Aires in het vertrouwen de bestelde onderdelen te zullen krijgen. Dit vertrouwen in hem heeft Alberto Mario Richini zeer diep getroffen, zoals hij in november 1992 bij het bezoek van Co en mij aan Argentinië expliciet heeft laten weten. Op die basis kon dan ook zijn eerste exportcontact en een vijftien jaar durende EXACTO-connection ontstaan, die velen van u aan prachtig materiaal van zijn hand heeft kunnen helpen. Wij hebben hem immers toen ook leren kennen als een zeer gedreven man, die de oerprincipes van Frank Hornby en dus de Meccano-tradities wilde voortzetten met het leveren van kwaliteitsproducten. Hoewel Alberto in 1989 geleden ernstig ziek is geweest is hij daarna steeds bezig gebleven met nieuwe ideeën, waarover hij ook steeds ons oordeel vroeg. Aan hem, een zeer goed mens die 75 jaar is geworden kunnen wij geen feedback meer geven. Alberto rust nu in vrede en zij verenigd met je echtgenote, die in september 1994 overleed.

15

### gevraagd:

Donkerblauwe Meccano-dozen en losse onderdelen uit de periode 1978-1979.

Aanbiedingen bij:

Jan Schroef

tel:071-5411945

tot 13:00 uur. Op 3 juni 2000 wordt - in samenwerking met het Speelgoedmuseum Barneveld - een speelgoedtaxatiedag georganiseerd.

Toegang fl 2,50 Nadere informatie: Henk Brouwer 0313-413456

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

### Maastricht

24 juni 2000  
in het gebouw City Centrum,  
Capucijnenstraat 43, (door de  
poort),  
6211 RP Maastricht  
(043-3219073) zaal open 11:00

### Mechelen, België

9 september 2000  
Museum voor Speelgoed en  
Folklore  
Nekkerspoelstraat 21 B-2800  
Mechelen  
Tel. Museum: 0032-15557075  
open: 10:00 - 16:30 uur

(079-3313625)

Aanvang 10.00 uur  
Bus 165 richting Alphen a/d Rijn  
vertrekt rond het hele uur uit  
Zoetermeer, station Centrum  
West

### Hengelo

4 november 2000  
"Wandelhuis" Tweekelerweg 249  
7553 LX Hengelo (O)  
(074-2435835)  
open: 10:00 - 16:00 uur organi-  
sator: R. Mikkers, 074-2774327

## Gebeurtenissen

### Almere Stoomfestival

1 tot en met 4 juni 2000  
Info: Han Schouwenaar (036-  
5315849)

### Soesterberg

Nationale Modelbouw Manifestatie  
in het Militair Luchtvaart Museum  
22 t/m 29 oktober 2000  
Info: Ab Ritsema (035-6211965)

## het grote voorbeeld



Hans de Haas uit Schagen kwam in de haven van Durban (Zuid-Afrika) deze 'bloksetter' tegen. Gedurende de gehele, nu bijna honderdjarige geschiedenis van Meccano heeft dit type kraan als icoon gediend voor het merk en niet alleen als het beroemde Super Model. De reproductie van het hiernaast getoonde model is afkomstig uit de handleiding voor uitrusting 0-3 van 1936.

### Ede

23 september 2000  
Najaarsbijeenkomst.  
NIMAC Galvanistraat 13  
6716 AE Ede (0318-633876)  
zaal open: 09:30 uur

### Benthuizen

7 oktober 2000  
Dorpshuis "De Tas"  
De Dam 3  
2731 CE Benthuizen

### Kerk-Avezaath

ZONDAG 19 november 2000  
Dorpshuis "De Avezaath"  
Daver 46,  
4012 BC KerkAvezaath,  
(0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel),  
afslag Tiel-West/Buren  
(bij McDonalds) richting Buren  
en na ca. 300 m (bij rotonde)  
rechtsaf en na ca 25 m meteen  
linksaf het parkeer terrein op.

## Internationaal

### Skegness

6 tot 9 juli 2000

### Henley

2 september 2000

### NMMG Oxtou

16 september 2000



Attentie !!!!!

Even aandacht a.u.b.

## ***Geen bijeenkomst in maastricht !!***

Op 24 juni 2000 gaat de bijeenkomst in Maastricht niet door,  
wegen ziekte van Harry Peels.

*Van 23 juni tot 14 september wordt in het  
Streekmuseum Crimpenerhof*

te  
Krimpen aan de IJssel  
een **Meccanotentoonstelling** georganiseerd.  
diverse leden tonen daar hun mooiste modellen  
opgesteld in een fraai gerestaureerde 17e eeuwse Saksische Hallenhuisboerderij

Het adres van het museum is:  
IJsseldijk 312, 2922 BM Krimpen aan de IJssel, tel. 0180-514866

bereikbaar vanaf Metrostation met bus 196 (halte Dr.Blomsingel)

## **Te Koop !!!**

3 locomotieven gebouwd van Märklin en enkele Temsi onderdelen.

en

1 Eiffeltoren van Märklin incl. 0255 511476 Bas Wouda

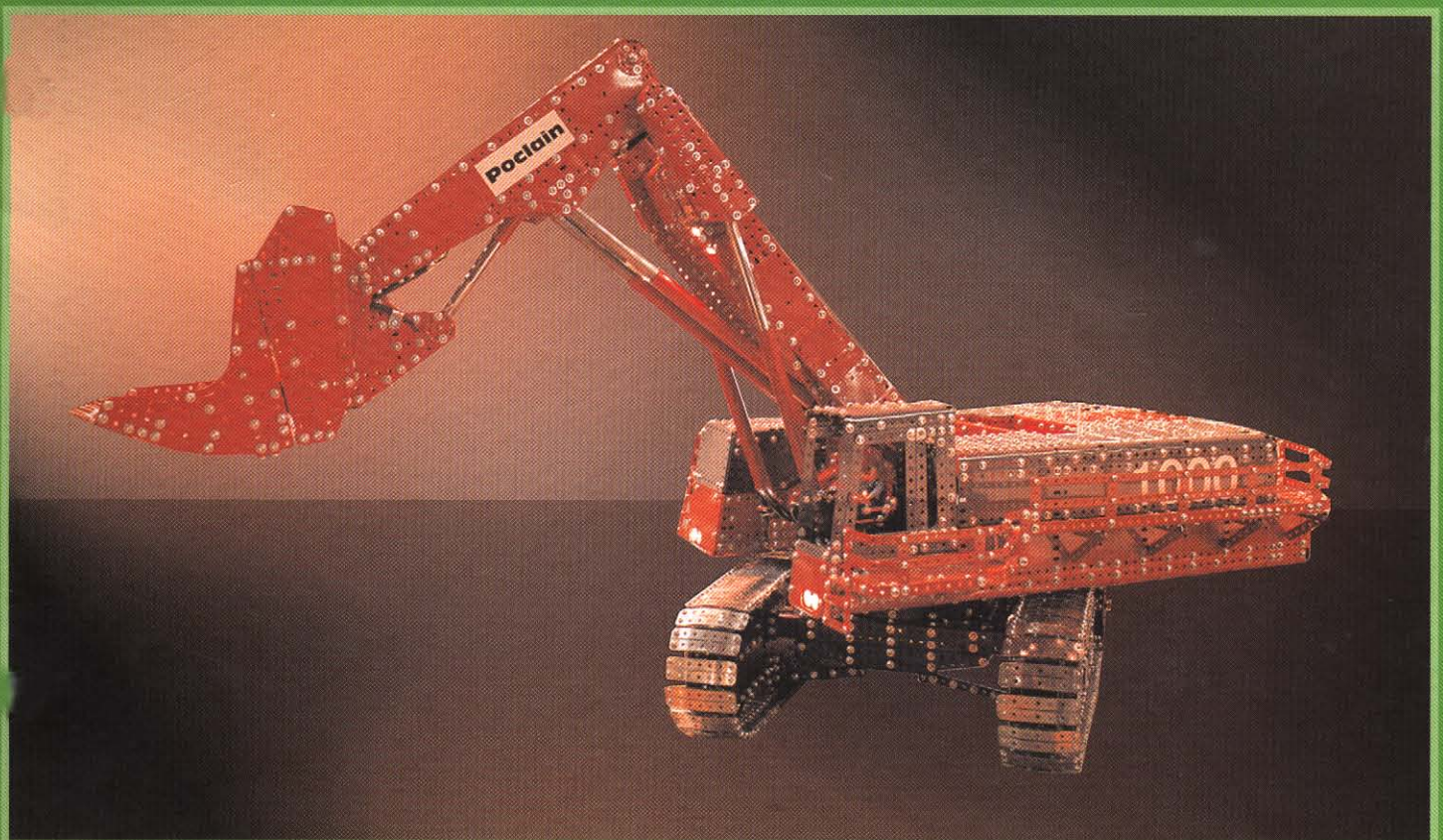
herfst 2000

18.3

# meccano nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

*vereniging voor metaalconstructie modelbouw*



in dit nummer oa:

4 *Meccano veiling*

5 *het model van de 20e eeuw*

6 *tips en trucs*

7 *Skegness 2000, een foto verslag*

11 *Kerk Avezaath, een selectie van de modellen*

12 *Champagne au Mont d'Or*

## meccano nieuws

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

**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  
Vogelenzangseweg 352  
2114 CK VOGELZANG  
tel: 023-5841717

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

Secretaris: C.J. Trommel,  
Zeemandreef 60A  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010-5915295  
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

Aanmelden/afmelden bij  
ledensecretaris:  
D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297-561135

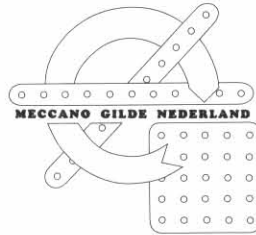
Redacteuren:  
W. Blauw  
J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties  
sturen naar :  
de Secretaris  
zie adres hierboven.

Contributie:  
De contributie bedraagt  
fl 55,00 per jaar. Het vereni-  
gingsjaar loopt van 1 januari  
t/m 31 december. Bij aanmel-  
ding is een entreegeld van  
fl 5,00 verschuldigd.

\*SPANNER\* is de Meccano  
e-mail groep op internet. Voor  
meer informatie kijk op de  
ISM web site:

<http://users.actcom.co.il/~anthias/>



van de

redactie...

Nadat de lay-out van het vorige nummer afgerond was en ingeleverd bij de drukker, braken er enkele spannende weken van wachten aan. Immers, het lot van Meccano Nieuws nieuwe stijl lag nu volledig in handen van derden... Zou het eindresultaat er net zo uit komen te

zien als op het computerscherm?

Op de dag van aflevering belde de drukker verontrust op, er was iets fout gegaan bij het vouwen van de bladen en ik moest onmiddellijk komen kijken.

Gelukkig bleek de "fout" mee te vallen en was het papieren produkt, dat ik een aantal weken regelmatig op het beeldscherm gezien had toch min of meer geworden zoals het bedoeld was.

De reacties van een aantal leden, gepeild in de wandelgangen maar ook direct aan ons gericht, waren variërend van kritisch tot positief. Het is de bedoeling al deze opmerkingen te verzamelen en in de eerstvolgende redactievergadering te bespreken en eventueel in het blad door te voeren. Meccano Nieuws blijft dus in beweging. Voor het eerst sinds haar verschijnen heeft ze een voor-en achter pagina met kleurenfoto's.

De inhoud van dit nummer wordt voor een groot gedeelte bepaald door (foto-)verslagen van bijeenkomsten in binnen-en buitenland. Verder is de rubriek tips en trucs wat uitgebreid. Bijdragen hiervoor van jullie hand zijn overigens van harte welkom. Een duidelijke foto met korte omschrijving is al voldoende. Co Stevens kan van deze foto met hulp van het programma IsoMec prachtige tekeningen maken. Ook de uiteindelijke tekst zal door de redactie verzorgd worden.

Veel lees-en kijk plezier toegewenst.

Willem Blauw

Deze MN is geheel door Willem verzorgd. Afgezien van een aantal bijdragen van mijn hand heb ik er dus niets meer aan hoeven te doen en dat verheugd mij ten zeerste. Bovendien het resultaat is erg mooi.

Wie schrijft die blijft is een oud gezegde, maar het moet mij van het hart dat deze uitgave van het MN wel voor een erg groot deel gevuld is met bijdragen van mijn hand en dat moet toch te denken geven. Ik ben uiteindelijk niet het enige MGN-lid dat rondloopt in bijvoorbeeld Skegness of Kerk-Avezaath maar het wordt wel erg gewoon gevonden dat er altijd maar één persoon "de klos" is om verslag te doen van dit soort gebeurtenissen en dat is m.i. een verkeerde ontwikkeling. Men kan zich afvragen of die verslagen nu wel zo nodig zijn. Aangezien uitwisseling van ideeën en ervaringen nu eenmaal een van de belangrijkste pijlers is van het MGN (trouwens van welke club niet?) zijn deze verslagen in de opvatting van bestuur en redactie een bindend element in de berichtgeving aan de leden. Een feit is verder dat we ruim 600 leden hebben waarvan slechts een deel op de bijeenkomsten aanwezig is of kan zijn. Daarbij moeten we bedenken dat door de vergrijzing het voor een (toenemend) aantal leden niet altijd (meer) mogelijk is om naar bijeenkomsten te reizen en dit de enige manier is of wordt om kennis te nemen van de ontwikkelingen in het Meccano wereldje.

Om jullie alvast te laten wennen aan mijn verdere redactionele terugtreden, meldt ik derhalve nu reeds dat er niet meer voetstoots van mag worden uitgegaan dat ik wel een verslag zal maken van bijeenkomsten en nodig derhalve andere leden van harte (maar met klem) uit om ook eens met pen en papier rond te gaan.

## Meccano Nieuws

18.4

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio december 2000 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 november 2000.

Kees Trommel

*Op de voorpagina: Het winnende model van Skegness 2000, gebouwd door Jean-Pierre Veyet.  
(foto en beeldbewerking Willem Blauw)*

## van de Secretaris

De kleine maar altijd aangename regionale bijeenkomst in Maastricht moest dit jaar helaas komen te vervallen door gezondheidsproblemen van organisator Harry Peels. Namens het MGN wensen ik hem van harte beterschap toe.

Van de zijde van de Nederlandse importeur van Nikko (en nu dus ook Meccano) is belangstelling getoond voor het Meccano Gilde Nederland.

Willem Blauw en ondergetekende hopen binnenkort in een gesprek met de directie meer informatie te kunnen verkrijgen over heden en toekomst van Meccano.

Hoogtepunt van elke zomer maar zeker van deze zomer was ongetwijfeld Skegness dat met zo'n 500 modellen zichzelf overtrof en waarvan een verslag elders is opgenomen. Maar ook in eigen land zijn er activiteiten die vermeld moeten worden.

De onder leiding van Sjaak van de Ruit ingerichte en druk bezochte Meccano expositie in de Crimpenerhof in Krimpen a/d IJssel is een succes natuurlijk dankzij de mooie modellen die door de deelnemende leden zijn gebouwd en tijdelijk zijn afgegaan (zie ook de achterpagina). Henk Brouwer heeft in het "Informatiecentrum voor de Geschiedenis van het Openbaar Vervoer in Oostelijk Nederland" het GOLS-station te Winterswijk gedurende de maanden juli, augustus en september een expositie ingericht over speelgoed constructiesystemen zoals die in de vorige eeuw hebben bestaan of nog bestaan. (zie melding in MN 18.2 blz. 15). Een (foto)-verslag(je) hopen wij in het volgend nummer te kunnen publiceren. Met andere woorden er blijft leven in de Meccano-brouwerij, zelfs in de zomer. Tegen de tijd dat jullie dit lezen loopt de zomer al weer ten einde en staat de eerste bijeenkomst van het nieuwe seizoen in Ede weer voor de deur.

Tot ziens in Ede.

Kees Trommel

## van de penningmeester

Zoals uw penningmeester in maart 2000 liet weten zijn de eigen geautomatiseerde systemen al Euro-klaar: met enige medewerking van de kant van de leden wordt het mogelijk om op 1 januari 2002 in een keer de financiële

administratie van het Gilde te wijzigen van gulden-systeem in Euro-systeem. Dit zal hij hieronder toelichten.

Opnieuw heeft de penningmeester grondig onderzocht of met het invoeren van het Euro-systeem ook de verplichte invoering van de "incasso" redelijkerwijze zou kunnen worden gerealiseerd. Hoewel het de leden principieel vrij zou moeten staan een incassomachtiging te verstrekken of niet was in de visie van de penningmeester nu de gelegenheid om de financiële administratie (mogelijk) te laten profiteren van automatische incasso.

Toch is er om drie redenen van af gezien. Eerstens de door de Postbank verplichte procedures zijn zo complex en tijdrovend dat die niet opwegen tegen onze huidige eigen en simpele accepten-productie methode. Daarmee samenhangend past ons ledenbestand die ook de mogelijkheid heeft op postcode gesorteerde verzendetiketten te produceren niet zonder meer aan de Postbank-voorschriften en is 'ombouw' niet zinvol. En bij uitval van enige incasso-opdracht moet alsnog het betreffende lid worden benaderd met een acceptgirobiljet om te betalen.

Op grond van de regelgeving mogen de [gele] Euro-acceptgiroformulieren pas beschikbaar worden gesteld in het jaar 2002. Deze nieuwe acceptgiroformulieren hebben op onderdelen een wijziging ondergaan in vergelijking tot de bestaande blauwe exemplaren. De noodzakelijke aanpassingen voor het printen van de toekomstige gele biljetten zijn reeds doorgevoerd in onze printsoftware.

Voor de jaren 2001 en 2002 gebruiken wij dan nog de acceptgiroformulieren met traditionele aanduiding in florijnen. Om u tijdig op de hoogte te stellen graag uw aandacht voor het volgende. Het nieuwe verenigingsjaar 2001 van ons Gilde is aanstaande. In december 2000 kunt u de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie voldoen middels de acceptgiro die u in dat nummer van het Meccano Nieuws [18.4] aantreft. Gebruik s.v.p. dat acceptgiroformulier, want hierop staan alle gegevens die van u bij mij als penningmeester bekend zijn.

Voor de contributiebetaling voor het verenigingsjaar 2002 zult u in september 2001 het acceptgiro-

formulier aantreffen bij dat nummer van het Meccano Nieuws [19.3] zodat uiterlijk rond 15 december 2001 u allen uw contributie kunt hebben betaald in gulden. De penningmeester wordt daarna in staat gesteld op eenvoudige wijze op 1 januari 2002 zijn administratie naar Euro-systeem te switchen.

### To our foreign members.

In the next issue of the Meccano Nieuws [18.4] in December 2000 you will find enclosed the 'acceptgiro' for paying your 2001 membership fee. In order to realise a smooth change to the Euro-system by January 1st., 2002 you will find already enclosed the 'acceptgiro' for paying your 2002 membership fee still in Dutch guilders [!] in the issue of the Meccano Nieuws [19.3] in September 2001.

As far as our foreign members are abroad, please attention for the following!

As the membership fees 2001 and 2002 both are the last ones to be paid in Dutch guilders I urgently advice you [and I insist more or less] to pay them both in the same transaction. Payment in advance at the same time for the year 2002 saves transfer costs and makes it easier for the treasurer to switch from "guilders" to "euro's" on January 1st., 2002.

If you receive the 'acceptgiro' in December 2000 you are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. Just check the data printed only and inform me about corrections needed.

For paying your subscription fee use either an Eurocheque or International Money Order to the value of fl55,- for 2001 only and fl110,- for both 2001 and 2002. Alternatively you may send this amount in Dutch banknotes.

In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right counter value and add another fl 5,- to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add fl15,- [!] extra for bank costs. Paying by Credit card is not possible.

Wij zien elkaar op 23 september a.s. in Ede.

Jan H. Schurink

mutaties	ledenbestand
----------	--------------

Vorige maal zijn door een misverstand de mutaties van een jaar geleden vermeld. Onze excuses en hier volgt de inhaalslag:

Wij heten van harte welkom de volgende **nieuwe leden**:

**1064** H. Visser

Vlietweg 83  
2992 CR Barendrecht  
0180 615127

**1065** Ernst Leuthold  
Hochstrasse 290  
CH 8200 Schaffhausen  
SWITSERLAND

**1066** W. Joore  
Wenst geen vermelding.

**1067** J.A. Bruinsma  
Schijfmos 41  
2914 AL Nieuwerkerk a/d IJssel,  
0180-315774

**1068** N.J.E. Visser  
(i.p.v.W.E.179)  
Putterdonk 4  
5467 DT Veghel  
0413-310723

**1069** T. Kampen  
Grote Drijfweg 10a  
7241 NN Lochem  
0573-255896

**1070** D. Visser  
Begijnstraat 28  
5503 XX Veldhoven  
040-2543677

#### Adres- en/of telefoonwijzigingen

**186** E.C. Voeten  
Jos Klijnenlaan 132  
6164 AV Geleen

**244** A.J. van der Ploeg  
"Orangesteyn" Kamer 9,  
Oranjelaan 7, 3941 DR Doorn  
0343 554954

**610** M. Warren (was Vleer)  
Anna van Renessestraat 9b  
1911 KP Uitgeest  
0251 318210

**891** R.J. Schroef  
Hoge Rijndijk 29  
2382 AA Zoeterwoude  
071- 5411945

**491** A.G.W. Nijs  
Rijnsburgerweg 15, kamer 214  
2215 RA Voorhout  
0252-262264

**1008** J. Couprie  
Wenst geen vermelding.

**1027** G.J. van Zutphen  
Wenst geen vermelding.

**650** S.P. Fokkema  
Albert Plesmanlaan 8  
9269 PM Veenwouden  
0511-475093

#### Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

**935** J.C.J. Heemskerk  
Warmond.

**950** A. Gonzalez Espinosa  
Lugo, ESPAÑA.

**929** G.W. Faken  
Haarlem.

**998** David Fellows  
Little Hampton UNITED KINGDOM

**968** J. Heijsters, Geel, BELGIE.

**905** Peter Jonker, Wormerveer.

**675** A.C. Keck, Emmen.

**693** W. Mulder, Lienden.

**473** O. Schuurman, Amsterdam.

**847** R. van Tellingen, Leichlingen,  
B.R.DEUTSCHLAND.

**716** O.W. Willeboordse, Heiloo.

#### Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**179** W.E. Visser, De Panne, BELGIE.

**441** P.A. van Kampen, Santpoort - Zuid.

**393** J. Lelyveld van Cingelshouck,  
Doorwerth.

**259** J. van Vollenhoven,  
Eindhoven.

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

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van het Meccano Gilde gekomen op 604

Dick Bus, ledensecretaris

## Meccano veiling

Aangekondigd met een foto in De Telegraaf van 14 juni 2000, werd op 22 juni 2000 in het Amsterdamse Veilinghuis Leidsegracht een grote partij Meccano geveild. Een aantal leden is bij de veiling aanwezig geweest welke een nogal merkwaardig verloop had. Henk Brouwer heeft hierover een brief geschreven aan De Telegraaf welke wegens het verlies aan actualiteit echter niet meer is geplaatst. Voor ons is dit onderwerp natuurlijk nog steeds actueel vandaar dat de brief van Henk (met zijn toestemming) hierbij onverkort wordt gepubliceerd. Verder ook een paar foto's, gemaakt tijdens de kijkdagen. Brief van Henk Brouwer aan de Telegraaf.

"Ondergetekende en vele andere Meccano liefhebbers zijn naar aanleiding van uw artikel op de voorpagina, eerst naar de kijkdagen, en daarna op de veilingdag donderdag 22 juni met hooggespannen verwachtingen afgereisd naar Amsterdam. De Meccano lots werden donderdag als laatste geveild om ca 23.30 uur. Alle meccano liefhebbers waren ondanks het late tijdstip gebleven om te trachten iets uit de collectie te bemachtigen. De veiling is voor alle liefhebbers uitgelopen op een grote teleurstelling omdat de veilingmeester het bestond, toen de Meccano lots ter tafel kwamen aan te kondigen dat hij op verzoek van eenieder alle lots aan het einde van de veiling ging samenvoegen voor een totaal bod op de hele partij. De veilingmeester was van mening dat hij zo op een hoger bod uit zou komen dan wanneer de partij in onderdelen geveild zou worden, wat ook gebeurde.

De partij ging uiteindelijk weg voor totaal fl 15.000,- terwijl er voor de individuele lots in totaal slechts fl 6900,- geboden werd. Deze fl 6900,- was waarschijnlijk meer dan fl 15.000,- geworden wanneer degene op wiens verzoek de veilingmeester de partij had samengevoegd mee had moeten bieden op ieder individueel lot, omdat verzamelaars slechts voor een deel van de partij gingen en daar fors meer voor wilden bieden dan waar de biedingen nu stopten.

De veiling van de tweede partij Meccano (de gebouwde modellen) verliep nog absurder. Ook hier werd aan het einde de partij opnieuw op verzoek nogmaals totaal geveild. De veilingmeester bestond het hier het maximum schriftelijke bod dat was uitgebracht aan de zaal mee te delen waardoor er door geboden werd tot dit bedrag. Hierdoor betaalde de schriftelijke bieder minimaal fl 3500,- teveel door m.i. onfatsoenlijk handelen van het veilinghuis.

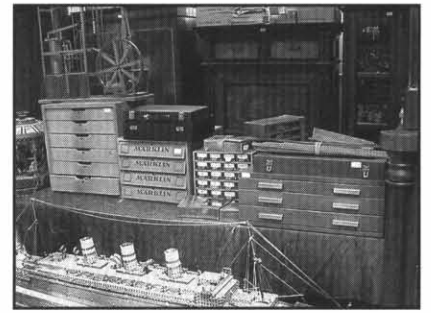
Door dit soort gedrag brengt een veilinghuis het veilingwezen in diskrediet.

Ik zou iedereen dan ook willen afraden een schriftelijk bod uit te brengen bij het Veilinghuis Leidsegracht omdat je er niet zeker van bent dat je vertrouwelijke schriftelijk bod alleen bij de veilingmeester bekend blijft. Verder ben ik van mening dat

wanneer een veilinghuis eerst de publiciteit zoekt vanwege een veiling van een collectie Meccano je het niet kan maken vlak voor de veiling aan te kondigen de samenstelling van de kavels op verzoek van eenieder te veranderen.

Op de foto's een model en volle dozen met losse onderdelen.

(foto's Jan Schroef)



## Epicyclische reactie

Uit diverse reacties heeft de redactie begrepen dat het artikel in MN 17.2 over de epicyclische versnellingsbak nogal wat vragen en problemen oplevert.

Ons lid Hans van den Berg, een erkend deskundige op dit gebied, heeft ons een aanvullende beschrijving (waarvoor dank) gestuurd die we hier graag plaatsen en hopen dat hiermede enkele onduidelijkheden worden opgelost.

De zonniewielen, dwz de centrale tandwielen van de beide planeetwielensystemen zijn vast op de ingaande as en drijven continu beide, systemen aan. De uitgaande as is vast verbonden met de planeetwielensystemen van het linker stelsel.

Wordt het ringwiel ( het plastic Meccanowiel met de binnenvetanding, No. 187c ) van het linker stelsel vastgehouden dan draaien zijn planeetwielensystemen vertraagd t.o.v. de ingaande as mee ( vertraging 4:1 ); eerste versnelling. Wordt het ringwiel van het rechter stelsel vastgehouden dan draaien op dezelfde wijze zijn planeetwielensystemen vertraagd mee.

De rechter planeetwielensystemen zijn gelagerd in het ringwiel van het linker stelsel ( dit is in de tekening weergegeven door het bovenste rondsel tussen de twee systemen waarvan de as naar links wijst ). Deze laten dat ringwiel meedraaien.

In het linker stelsel worden de twee aandrijvingen gesommeerd: die via het zonniewiel en die via het ringwiel. Het resultaat daarvan is een nu kleinere vertraging tussen uitgaande en ingaande as; tweede versnelling.

In de hoogste versnelling wordt een "kortsluiting" gemaakt tussen de ingaande as en het ringwiel van het rechter stelsel waardoor zijn planeetwielensystemen met de ingaande as meedraaien. Daarmee draait het ringwiel van het linker stelsel mee met de ingaande as zodat ook hier de planeetwielensystemen daarmee meedraaien en in- en uitgaande as, gelijk ( 1 : 1 ) draaien.

In mijn Antonov 3-bak, beschreven in MN 15.1 wordt op een overeenkomstige wijze gebruik gemaakt van de twee planeetwielensystemen.

In SMG-magazine van december 1987 geeft Philip Edwards ook een uitleg van Epicyclic Transmissions (blz. 22 t/m 25)

Hans van den Berg

## Model van de 20e eeuw

De international Society of Meccanoman geeft drie maal per jaar een fraai blad uit dat ik iedereen kan aanbevelen (alleen engels).

Ter gelegenheid van het 100 jarig bestaan van Meccano wil Paul Joachim, de redacteur van de International Meccanoman, in 2001 een extra en speciaal nummer wijden aan HET of DE Meccano model(len) van de 20e eeuw en hij is dus op zoek naar fotomateriaal om te publiceren.

Iedere Meccanobouwer die vindt dat zijn/haar model in aanmerking komt voor deze kwalificatie wordt van harte uitgenodigd om fotomateriaal in te sturen met een beschrijving en een korte vermelding (wel alles in het Engels) van de reden(en) waarom hij/zij denkt dat zijn/haar model in aanmerking dient te komen voor deze kwalificatie. De uiteindelijke keuze is aan Paul Joachim en door het inzenden van fotomateriaal wordt men geacht onvoorwaardelijk toestemming te verlenen voor publicatie in het speciale nummer van de International Meccanoman en in te stemmen met de door hem gemaakte keuze. Het gaat dus niet (alleen) om groot, ingewikkeld of ingenieus maar zeer zeker ook om klein en knap gebouwd. Waar de norm ligt of het past binnen de omschrijving van het model van de 20e eeuw is dus aan de bouwer om aan te tonen met foto's en omschrijving. Dus geen valse bescheidenheid nu, gewoon van jezelf vinden dat jouw model gewoon het model van de 20e eeuw is en dat dan ook met zoveel argumenten kunnen aantonen. Als je dat goed doet is de kans groot dat eeuwig roem je deel wordt.

Insturen per post rechtstreeks (dus niet via de redactie of het bestuur) aan:

Paul Joachim, 8 Newburgh Road, Acton, London W3 6DQ England of e-mail: pauljj@metronet.co.uk (gescande foto's van voldoende kwaliteit zijn welkom)

## Oproepje voor Oscar Nénninger

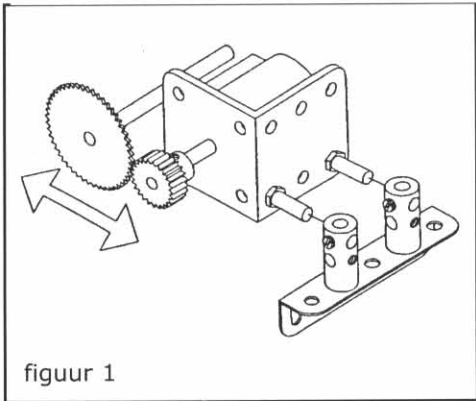
Oscar Nénninger een Spanner lid uit Brazilië is naarstig op zoek naar de (oude) koperen schroeven en zeskantige moertjes van STOKYS met de MECCANO 5/32" schroefdraad.

Hij heeft ze nodig in verband met een model waarin al een heleboel van deze schroeven/moeren zijn verwerkt en hij wil ze ook voor de verdere afwerking van zijn model toepassen. Wie kan hem nog helpen? Oscar is bereikbaar op: cellansa@cybermex.net of via mij als er geen internetaansluiting voorhanden is.

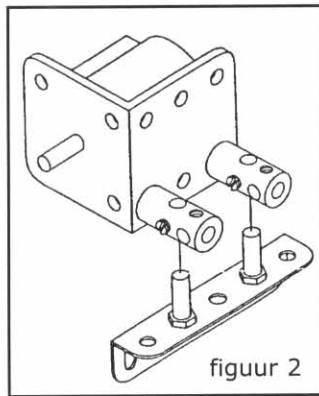
Kees Trommel

# tips en trucs

## Bevestiging voor de 700 series motor



figuur 1



figuur 2

Met de hierna volgende methode is het mogelijk om een motor uit de 700 serie dusdanig te bevestigen aan het model dat er een verstelling mogelijk is om de tandwielen precies in elkaar te laten aangrijpen.

Hiervoor monteren we twee schroefpinnen (115) aan de motor (zie figuur 1) en twee schroefkoppelingen (63c) aan het model. Door de pinnen in de schroefkoppelingen te steken zoals aangegeven in de figuur kunnen we de motor t.o.v. het aan te drijven tandwiel traploos in horizontale richting verstellen. Wanneer we juist in verticale richting willen variëren dienen we schroefpin en koppeling om te keren zoals blijkt uit figuur 2.

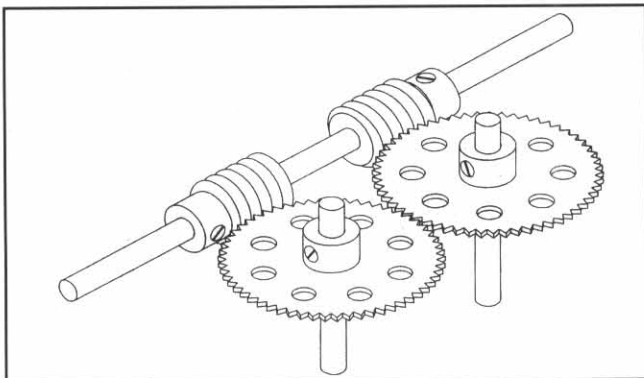
bron: Peter Mathews, Johannesburg Meccano Hobbyist.

## Een spelingvrije-as

In modellen waarbij speling in de assen absoluut ongewenst is (bijvoorbeeld de laatste aandrijving naar de tafel van de Meccanograafmodellen) biedt deze constructie uitkomst. Hiervoor hebben we wel een (niet-Meccano) links-draaiend wormwiel nodig en een standaard wormwiel (32).

Op de aandrijvende as bevestigen we de twee wormwielen. Deze drijven op hun beurt twee tandwielen (27ap, 57t) aan die in elkaar aangrijpen. door de positie van de wormwielen ietwat te verschuiven en een precise bouw en afstelling wordt het mogelijk om een speling-vrije constructie te verkrijgen.

bron: Dave Heathcote, Johannesburg Meccano Hobbyist.

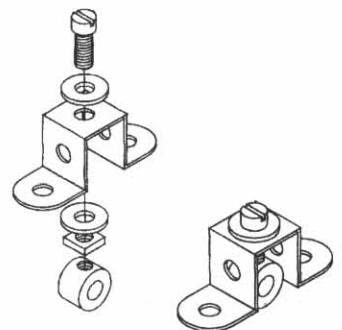


## Een zwevend lager

Vaak is het moeilijk om assen goed uit te lijnen, zeker als ze op drie of meer plaatsen gelagerd worden. Het is dan handig gebruik te kunnen maken van een zogenaamd zwevend lager. Deze bestaat uit een dubbel gebogen strip (45), waarin het midden een bout met moer wordt geplaatst (eventueel met onderlegging). Een kraag (59) wordt op de resterende schroefgang van deze bout geschroefd aan de binnenkant van de dubbel gebogen strip. Een aantal slagen is voldoende, de as moet er immers nog vrijlopend door heen kunnen passen.

Omdat de kraag naar alle kanten wat speling heeft op de bout zal de as haar eigen weg kunnen zoeken zonder te gaan wringen of vast te lopen.

bron: David Whitmore  
IsoMec: Co Stevens



## AANGEBODEN

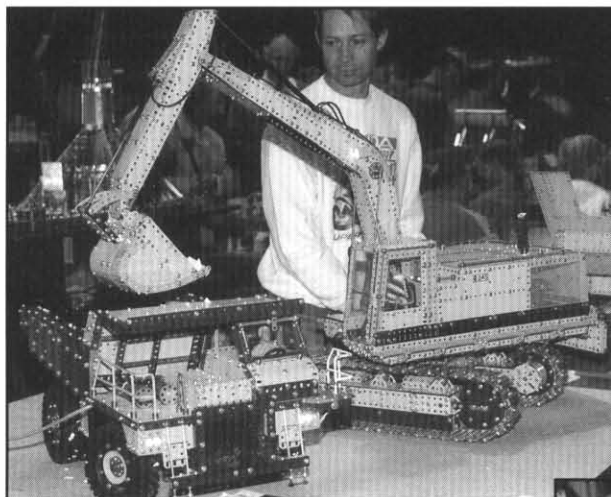
Grote verzameling onderdelen (vnl. MECCANO en Märklin) (ruim 5 x doos 10) veel koper, veel extra's (die niet in doos 10 zitten). In grote metalen ladenkast. Incl. modelboeken (ook supermodellen), motoren, enz.. Waarde als "gebruikte onderdelen" ongeveer Fl. 15.000,- Redelijk bod gevraagd. Bezichtiging na afspraak: v.d Kloet, tel. 0348-420310

# Skegness 2000, een foto verslag

*Je moet er minstens één keer in je leven geweest zijn om de ware Meccano-sfeer te proeven en dan wil je altijd terug komen. Voor mij was het nu de 10e keer en met 136 exposanten en 500 modellen was Skegness 2000 dit jaar een absolute topper. Er viel heel veel te beleven en te zien. Vele nieuwe modellen maar ook nieuwe gezichten van modelbouwers. En vergeet vooral de handel niet die haar tafels vol van verleidelijke lekkernijen rondom de modellen heeft opgesteld. Kiezen, keuren, kopen of nog even wachten vormt een onderdeel van de dagelijkse problemen tijdens zulke gelegenheden. Een nadeel is de laatste tijd wel het dure Britse Pond.. Om een idee te geven; in 1995 was het pond fl 2,56 en nu betaalde ik ongeveer fl 3,60 per pond !!*

*Hierna een selectie van de modellen. (tekst: Kees Trommel, foto's : Willem Blauw)*

De 1e prijs ging dit jaar naar Jean-Pierre Veyet uit Frankrijk voor zijn radiografisch bestuurd model van een Poclairn 1000 CK graafmachine, waarvan de foto op de voorpagina van dit nummer prijkt.. Gebouwd naar het origineel dat in zijn soort behoort tot de grootste in Frankrijk gebouwde machines. In tegenstelling tot de meeste graafmachines is de graafactie hier niet naar de machine toe maar een scheppende beweging van de machine af. Het lossen van een vracht gebeurt door het omhoogklappen van het onderste deel van de "bek". Het model weegt zo'n 55 kg. Alle bewegingen worden natuurgetrouw uitgevoerd door 7 motoren. De aandrijving van de gesimuleerde hydraulische bewegingen vindt plaats met behulp van 8 mm schroefstangen. Het model is gespoten in de originele fabriekskleuren van Poclairn.



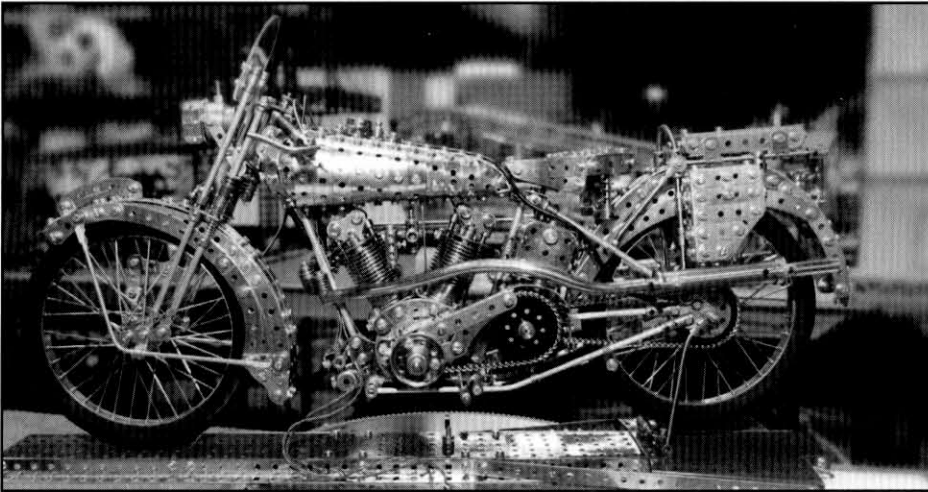
*Paul Jones (op de foto links) gooit hier zijn vier wiel aangedreven (met powersteering)kiepwagen vol met zijn graafmachine die werkt volgens het principe van trekkabels en compensatieveren naar een ontwerp van TonyRednall. Beide modellen van Paul, worden bediend via een stuurkast die via een meerpolige kabel met het model is verbonden.*

*Guy Kind uit Luxemborg bouwde een radiografisch bestuurd Kaess Bohrer sneeuwschuiver ook wel aangeduid als Snowcat.. Alle 6 functies (voor/achteruit, links en rechts hoog/laag sneeuwschuiver) worden aangedreven door één motor. Hoewel je dat niet zou zeggen, zijn de rupsbanden van dit model origineel Meccano.*

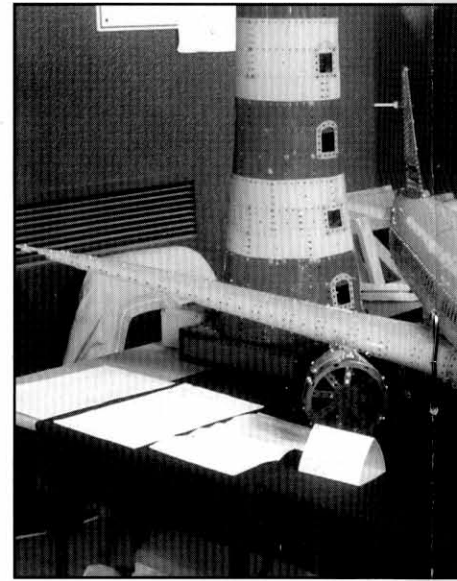
*In de 70-er jaren heeft hij van de fabriek in Liverpool een aantal rollen op de kop kunnen tikken met lange strips van het materiaal waarvan destijds de blauwe plastic sluitplaten werden gemaakt. De rupsbanden op dit model zijn van deze strips gemaakt, dus zijn de tracks origineel Meccano stelt Guy.*



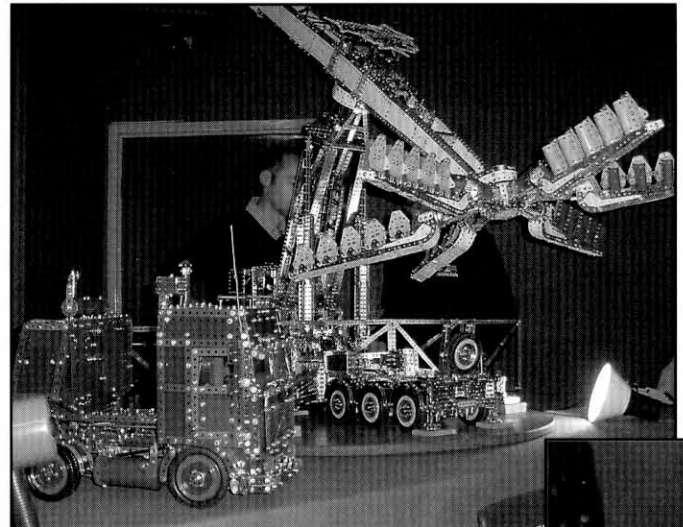




Deze Brough Superior SS100 moterfiets uit 1925 en schaal 1:38 is gebouwd door Terry Allan. Het model heeft een 3 versnellingsbak, koppeling- en voorrem bediening vanaf het stuur en een pedaal(achter)rem. De velgen zijn gemaakt van een 6 gats strip, waarin zelfgemaakte spaken zijn bevestigd.

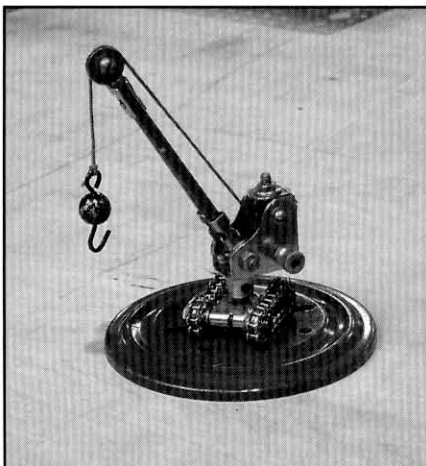


Mike Molden is een specialist in kermismodellen. Op de foto zijn zijn laatste creaties, een "Top Buzz" kermis attractie. Als je het geheel ziet draaien dan kun je je afvragen of het voor een inzittende werkelijk zo'n attractie is maar dat doet niets af aan de techniek en de topkwaliteit van het model. Evenals het origineel kan ook dit model zich geheel (op eigen kracht) transportklaar in- en opvouwen en past dan precies op het (als eenoplegger uitgevoerde) onderstel waarvan een deel nog op de foto zichtbaar is. De trekker in rood en groen op de voorgrond wordt dan aangekoppeld en het geheel is dan transportklaar voor de volgende kermis. Andersom wordt het hele model na aankomst weer uitgevouwen en bedrijfsklaar opgesteld. Het model won een 3e prijs.



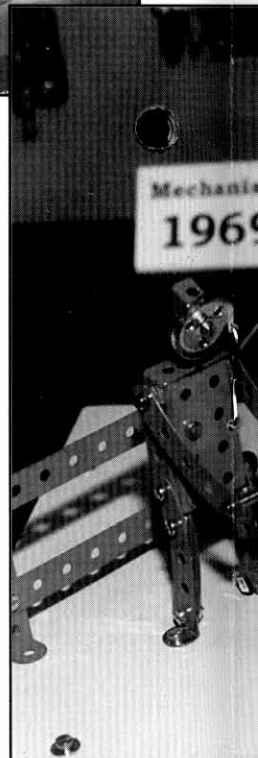
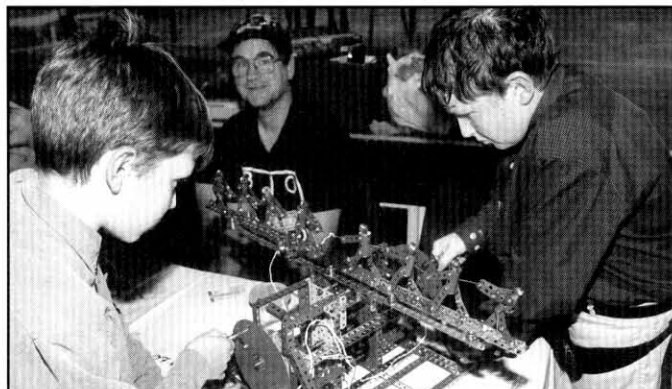
Tony  
nieu  
mak  
reek  
B707  
10,  
Rech  
hem  
len z  
een  
Links  
deel  
pleet  
op d

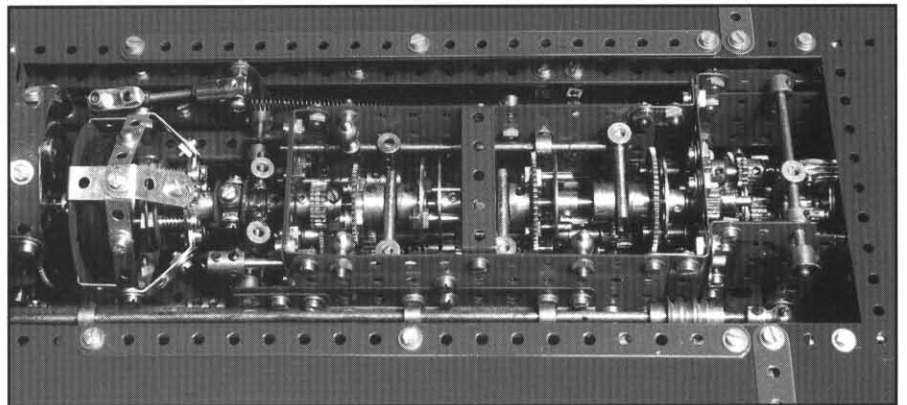
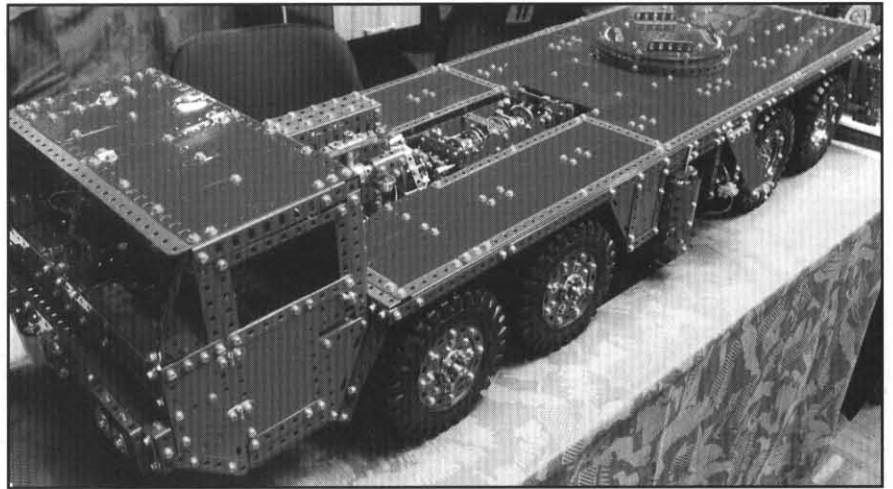
8



Het zijn niet alleen de grote modellen die Skegness zo aantrekkelijk maken. Er staan ook hele, kleine modellen waarvan hier een voorbeeld van een klein kraantje. (maker onbekend).

Een model van Rob Miller (op achtergrond met pet) waarmee kinderen maar ook volwassenen zich wisten te vermaken. Het model stelt twee groepen touwtrekkers voor en het mechaniek is zodanig ontworpen dat de groep van degene die het snelst zijn wiel ronddraait, wint. Lijkt simpel maar het valt nog niet eens mee.

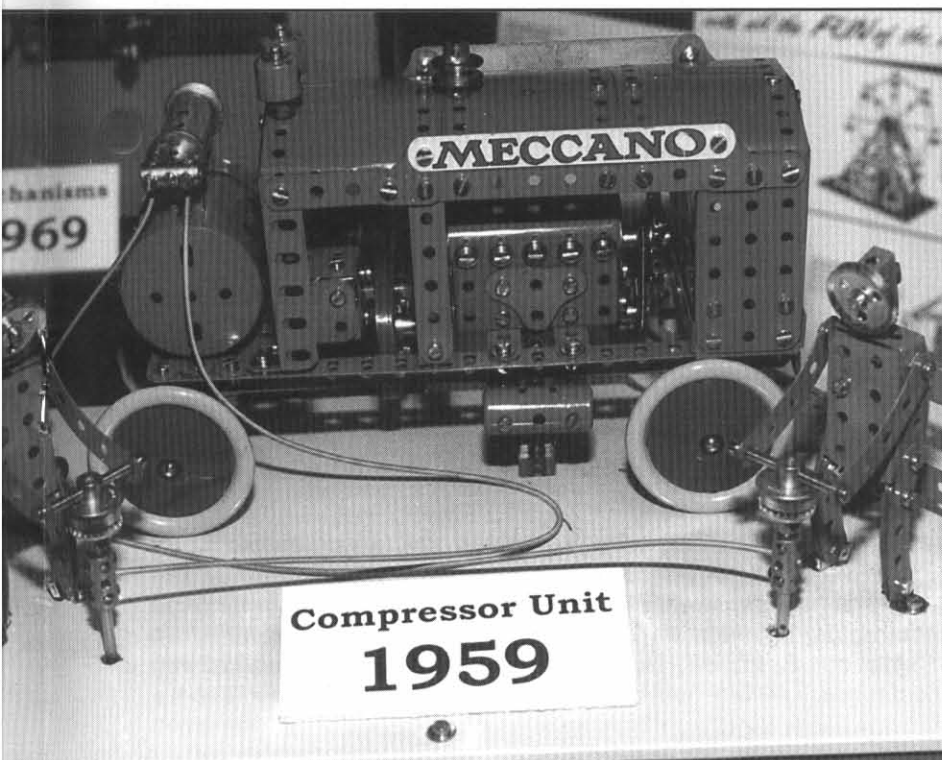




Tony Pa... e legt zich toe op het bouwen van nieuwe of verbeterde modellen met gebruikmaking van - uitsluitend - de onderdelenreeks in doos 10. Zoals deze mooie Boeing B707, geheel uit de onderdelen van een doos 10, met uitzondering van de vliegtuigtrap. Rechts op de foto zijn nog twee andere door hem gebouwde en deels verbeterde modellen zichtbaar gebaseerd op de onderdelen uit een doos 8 en 9.

Links op de foto, achter de vleugel nog een deel van een model van een vuurtoren compleet met "zwaailicht" echter niet gebaseerd op de inhoud van een bepaalde doos.

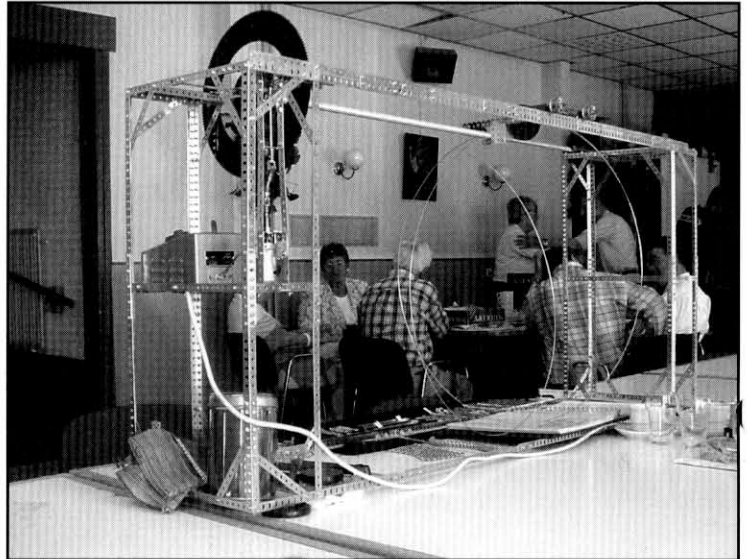
Een kraanwagen in voorbereiding door John Ozyer-Key (bovenste foto). Alle wielen worden aangedreven via een 12 versnellingsbak (onderste foto). Dit is een verbeterde uitvoering van een model ontworpen door Eric Taylor. (een naam die ook is verbonden aan een voor velen bekend model van een op rupsbanden rijdende tractor zoals in Nederland nagebouwd en op vele bijeenkomsten getoond door Ab Ritsema).



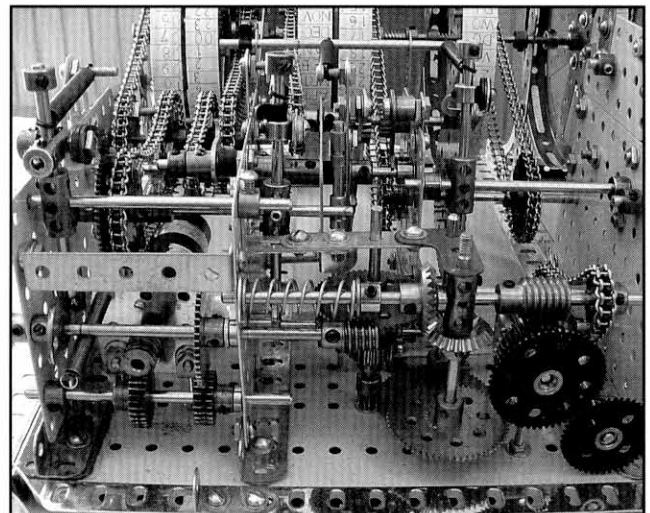
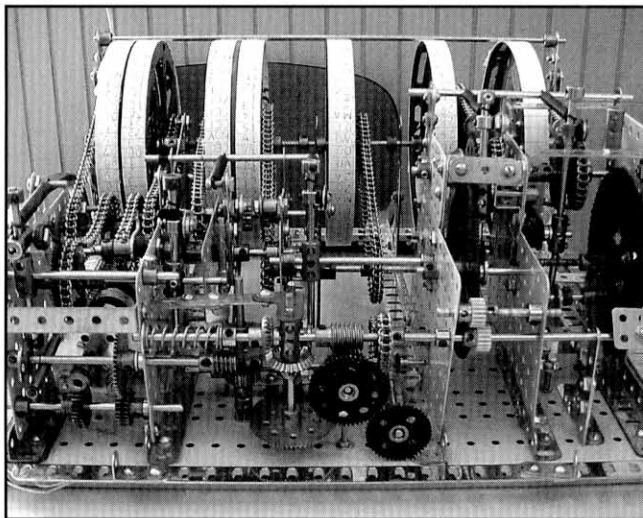
Door Jim Gamble, de bekende Meccano historicus (wat die man niet heeft is ook nooit door Meccano geproduceerd) had een mooie presentatie ingericht van (originele) modellen die in het verleden door de fabriek in Liverpool bij dealers werden uitgezet om Meccano in hun winkels te promoten. Het hier getoonde model heeft alle drie dagen trouwens onafgebroken staan werken.

# Kerk Avezaath, een seler

tekst en foto's: lee



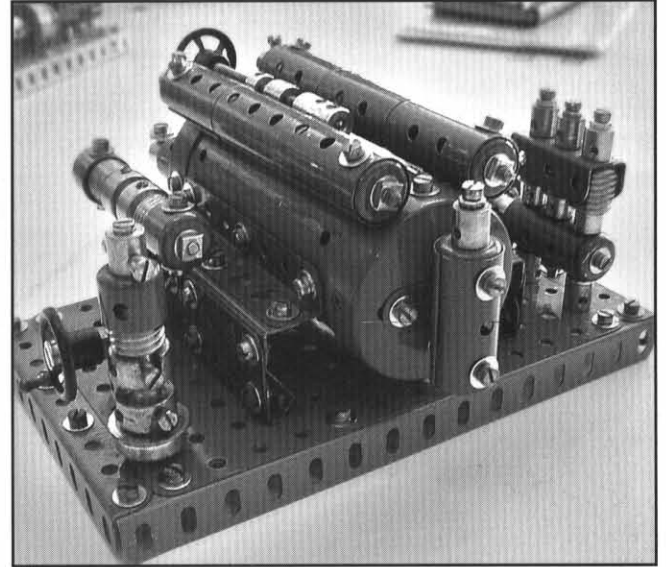
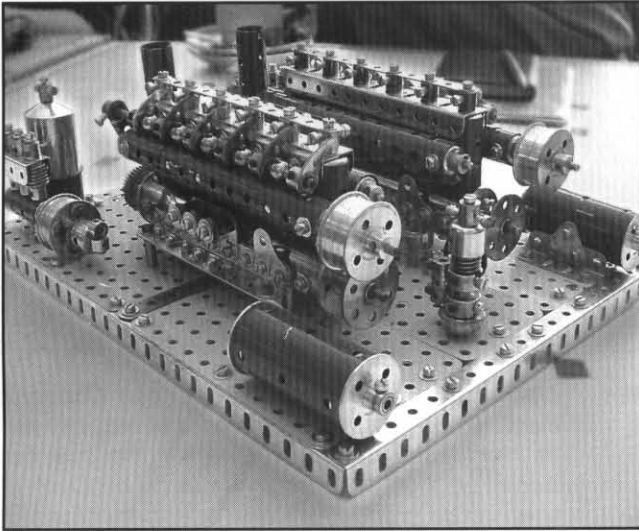
Geen alledaags model om mee te beginnen. Een maliënkolder. Een soort hemd van gevlochten stalen ringen, gedragen door vroegere krijgers, lang voordat de kevlar kogelvrije vesten waren uitgevonden. Alex de Jong showt hier één van zijn eigen creaties. Op de foto ernaast de Meccano constructie waarmee de malië worden gemaakt.



Bas de Beer toonde een klok en kalender in één constructie. Simpelweg gezegd is er één constant draaiende motor die via een knap stelsel van overbrengingen de grote wielen aandrijven (op de achtergrond van de linkerfoto). Het model is hier van de achterzijde gefotografeerd vanwege het interessante mechaniek. De aanduiding door de grote wielen is van links naar rechts: minuten, uren, maand, datum, dagtitel (maandag, dinsdag enz.) weeknummer en jaar. De plakstrook voor de jaaraanduiding telt 56 jaar dus Bas heeft - terecht - veel vertrouwen in de kwaliteit van zijn model. Ernaast een detailopname van het mechaniek.

# ectie van de modellen...

is: Iees Trommel



Deze (scheeps?) dieselmotor opstelling (links) compleet met diverse appendages is van Jan Weststrate. Een aparte vorm van Meccano bouwen waarbij nu eens helemaal niets beweegt en - met gevoel voor detail - onderdelen worden gebruikt op een manier waarvoor ze niet direct zijn bedoeld. Eveneens van Jan Weststrate, een hoge druk ketel met een hoge detaillering van de appendages (rechts).



Bij de handel werd deze Philips bouwdoos aangetroffen. Ik heb er vroeger zelf nog mee gebouwd. Het lijkt beslist niet op Meccano maar er waren leuke constructies mee te bouwen. Een succes is het echter nooit geworden.

Ernaast een draaimolen gebouwd door Huub Kitzen, compleet met orgel.



11

## TE KOOP

Een groene Army Multikit vrachtauto-cabine (onderdelen 421 + 422) voor fl 10,- plus eventuele verzendkosten.

## GEVRAAGD

4 stuks Mick Burgess replica of de Primus-versie van de treinkoppelingen 121 (grote messinghaak + 1 schakel, DMS 1622;

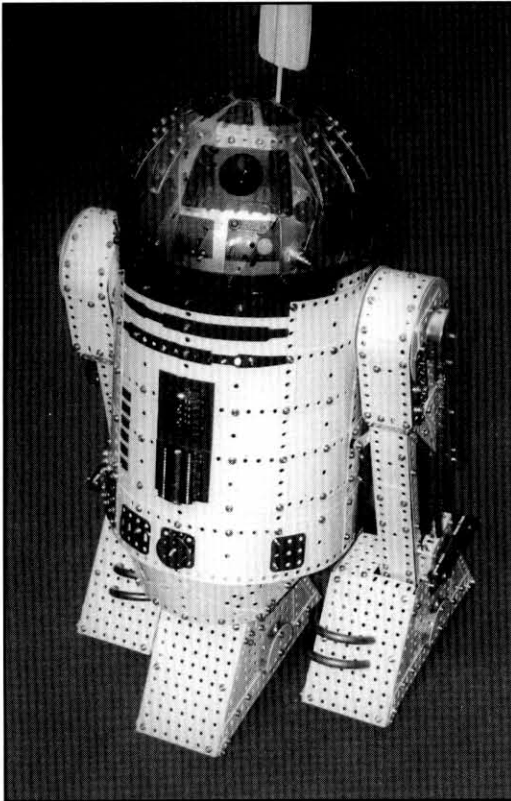
zie ook Meccano Magazine April 1979, bl. 63)

Reacties naar: G.C. van Straaten, 033-4614061

# Champagne au Mont d'Or 2000

tekst en foto's Kees Trommel

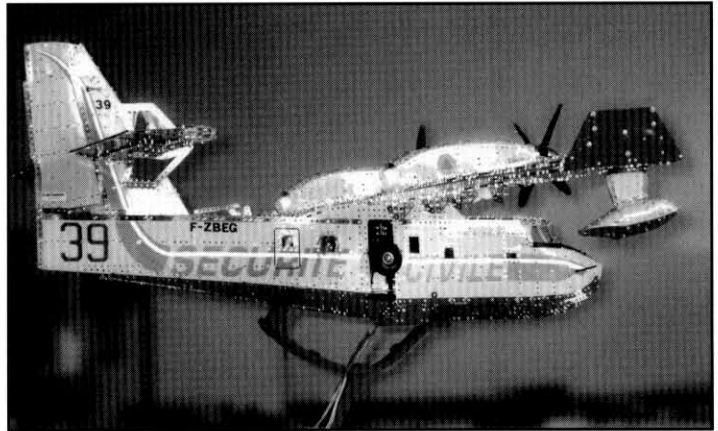
Wat klinkt dat mooi hè , zo Frans, zo zonnig. En dat laatste was het zeker met 35 graden tijdens de jaarlijkse grote tentoonstelling van de Club des Amis du Meccano die dit jaar van 2 tot en met 4 juni in bovengenoemde plaats vlakbij Lyon werd gehouden. Ondanks deze temperaturen was het goed toeven in de hal met meer dan 200 modellen. Een fotoverslag.



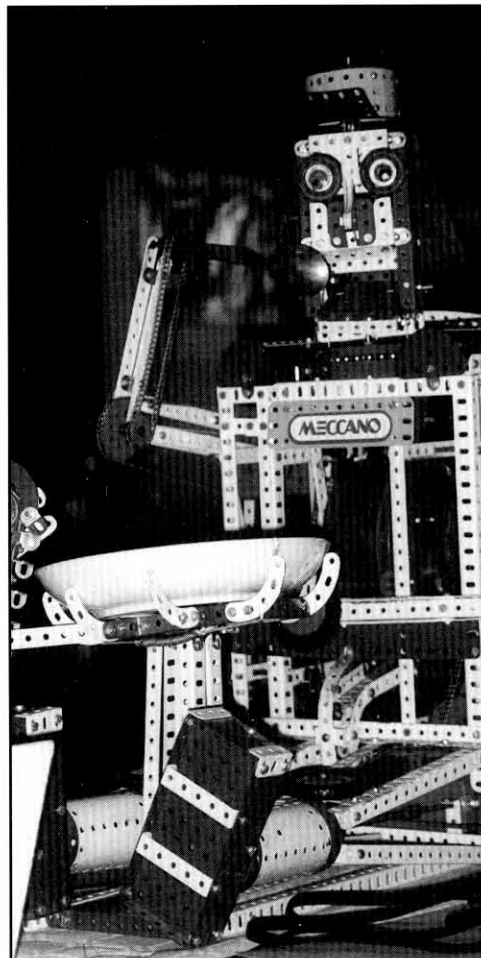
12

Star War liefhebbers herkennen natuurlijk meteen dit model (gebouwd door Eric Champlebouc) van R2D2 het "blijpende" robotje uit de gelijknamige films. Radiografisch bestuurd reed dit model door de hal waarbij de bestuurder meekijkt op een tv-schermpje via een videocamera in het rond draaiende boven-deel. Zowel kinderen als volwassenen worden aangesproken met een tekst waarin hij zich voorstelt en vraagt hoe de aangesprokene heet. Via de afstandbediening hoort de bestuurder (elders in de hal) het antwoord en gaat vervolgens verder met een algemeen praatje. "Ach wat een schatje" hoorde ik sommige bezoekers roepen. Totdat ze werden getraakteerd op een straal water uit dit ondeugende robotje waarbij deze een voorkeur voor dames toonde. (het model is overigens uitgebreid beschreven in CQ # 48 van juni 2000) .

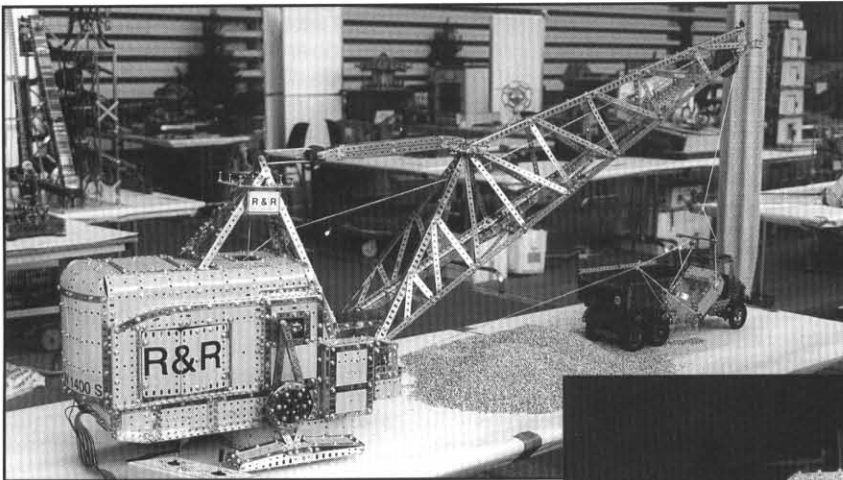
(foto: Pierre Monsallut)



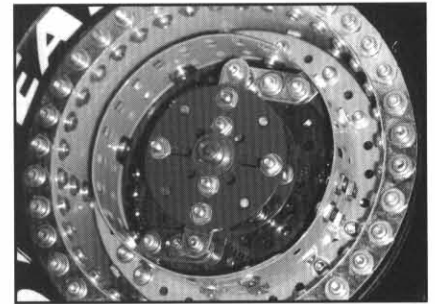
Marcel Rebischung bouwde dit model van een Canadair land/water vliegtuig dat gebruikt wordt voor het blussen van (bos)branden. Het toestel vult zijn watertanks door over het water te scheren en zich al doende vol te "scheppen" of door volpompen op de grond met water of andere blusmiddelen (zand of chemicaliën) afhankelijk van de soort te blussen brand. Het model is groter dan zo op de foto lijkt. Schaal 1:15 en diverse motoren bedienen propellers, landingsgestel en rol- en hoogteroeren.



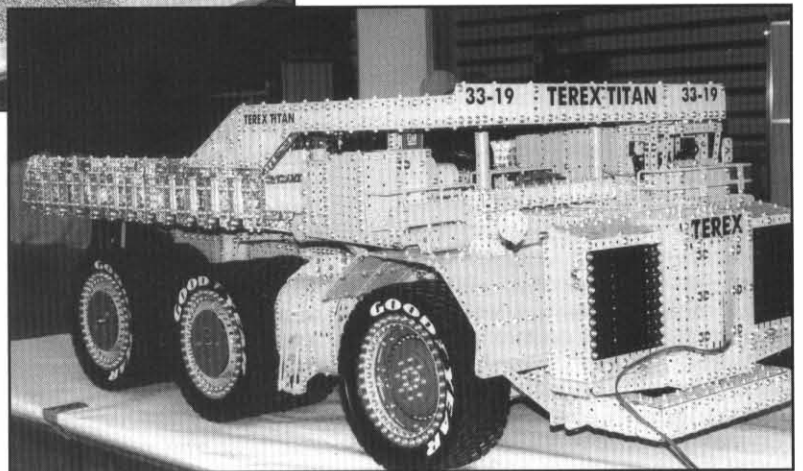
Een kogeleter door Roger Charnoud. Model dat een kogel uit een voor hem geplaatst soepbord oplepelt en in z'n mond gooit. Via enkele hellingbaantjes en een transportbandje keert de kogel terug in het bord. Zo'n statische foto doet eigenlijk geen recht aan zo'n model, je moet het zien bewegen en dan zie je ook het ingenieuze mechaniek dat is toegepast in pols, elleboog en schouder die de lepel netjes naar de mond brengen, omkeert en weer terug naar het bord voor de volgende schepbeweging.



Van Jean-Pierre Veyet deze walking dragline. Alle functies bestuurd vanuit de schakeldoos op de voorgrond. (foto Pierre Monsallut)



Dit model van een Terex Titan 33-19, eveneens van Jean-Pierre Veyet, behoort tot één van de grootste kiepwagens die door de Caterpillar Tractor Co. ooit is gebouwd. De dubbele achterassen bleken - in het origineel - echter geen succes. Problemen met scheuren en afbrekende delen hebben ertoe geleid dat er slechts één is gebouwd. Dit model is gebouwd in schaal 1 op 14 en weegt 90 kg. De aandrijving vindt plaats met vier electromotoren (1 in elk achterwiel). De besturing vindt eveneens plaats via een afzonderlijke electromotor. Bediening via een kabel aan een stuurkast. De opvolger van het origineel (nu met 2 assen in plaats van 3) is ook door deze Meccano bouwer gebouwd en wordt uitgebreid beschreven in CQ # 44 van juni 1999 als Caterpillar 789B Mining Truck. Practisch alle van de daar besproken techniek is afkomstig uit het hier getoonde model. De foto rechtsboven toont een detail van de planetaire naafreductie in de vier achterwielen van de Terex Titan.



## T.R Special Compatibles

13

Voor sommige bouwers is het een gruwel, anderen hanteren lustig de zaag, vijl of ander gereedschap om bestaande onderdelen aan te passen of te verbeteren en de zeer handigen onder ons maken ze gewoon zelf.

Tony Rednall uit Engeland (ex MGN-lid) behoort tot de laatste categorie en levert een aantal varianten op de nr's.63 en 63d (de bekende 3-gats en 2 gats (of korte) koppeling) alsmede nr. MW63f. (een door MW-Models uitgebrachte - extra lange - koppeling van 4 gaten).

Bij deze onderdelen blijft het Meccano patroon van de gaten (om en om verspringend schroefgat, aangegeven met zwart, en asgat, open) altijd hetzelfde waarbij de afstand tussen 2 gelijke as- of schroefgaten altijd 0,5" (halve inch) blijft.

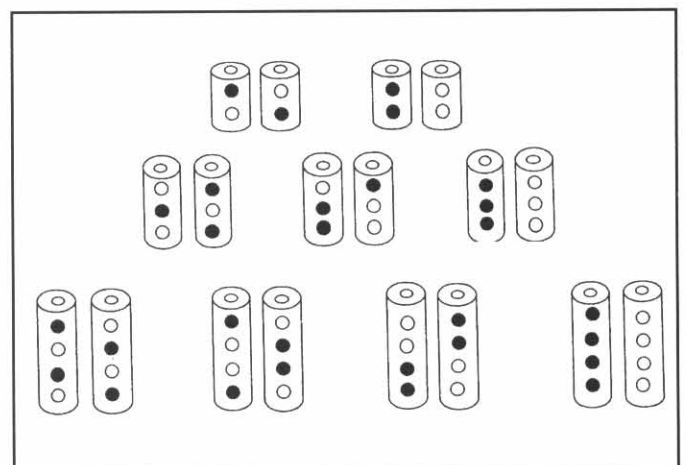
Er zijn constructies die zeer gebaat zouden zijn bij een patroon waarbij de onderlinge afstanden tussen as- of schroefgaten slechts 0,25" verschillen.

Zijn variant voorziet daarin zodat bij een driegat koppeling bijvoorbeeld alle as- en alle schroefgaten op één rij zijn aangebracht in plaats van om en om te verspringen waardoor de onderlinge afstand tussen deze gaten 0,25" (een kwart inch) wordt.

Bijgaande afbeelding moet e.e.a. verduidelijken.

Alle varianten zijn apart te bestellen. Een complete set - inclusief 1 x een korte, lange en MW extra lange koppeling - kost £ 19,- plus verzendkosten. (volgens prijslijst en voorwaarden van juni 2000).

Geïnteresseerden kunnen rechtstreeks bestellen of eerst zijn (engelse) informatieblad (1 x A4) opvragen bij: Tony Rednall, Cherantone Cottage, Altarnun Launceston, Cornwall PL157SJ, England. e-mail: tony@cherantone.freemove.co.uk.



# buitenlandse bladen

door Frits Willems

## Magazine du CAM

*Nummer 71 (2000-III)*

Eerst een correctie op mijn bespreking van no 70 in MN 18.2, blz. 14: geoefende lezers zullen hebben begrepen dat de genoemde spoorbreedte 68 mm moet zijn. Dit nummer is geheel gewijd aan de grote, landelijke tentoonstelling, die dit jaar te Champagne au Mont-d'Or (bij Lyon) werd gehouden op 2,3 en 4 juni j.l. Een zestigtal CAM exposanten toonden ruim tweehonderd modellen. Zeer veel kleuren- en zw/w foto's geven een goede indruk van wat onze Franse collega's ervan kunnen. Op de tijdens de avond uren gehouden Algemene Vergadering werd besloten de contributie te verhogen van FF200,- tot FF250,- per jaar (ongeveer f183,50-). Het aantal leden bedraagt 660.

## NZFMM Magazine

*(Nieuw-Zeeland)*

*Vol. 24 nummer 2 (mei 2000)*

Lloyd Spackman vond op het internet tekeningen en bouwstructies van Chris Bourne voor diens model van een Sopwith Camel F1 tweedekker jachtvliegtuig. Hij geeft een beknopte beschrijving van de bouw van zijn eigen versie met een aantal zw/w foto's.

Simon Moody ontwierp een kraan-grijper die aan één kabel hangt en daarmee tevens wordt bediend. De bouwbeschrijving is compleet, met een onderdelenlijst en een groot aantal duidelijke tekeningen gemaakt door Paul Roberts. Voorts een bijgewerkt overzicht van alle door Andreas Konkoly beschreven modellen. Een dergelijke Index werd ook gepubliceerd in de Runnymede Meccano Guild Newsletter nr. 40 (zie MN 17.4, blz 70).

### gevraagd:

Donkerblauwe Meccano dozen en losse onderdelen uit de periode 1978-1979.

Aanbiedingen bij:

Jan Schroef

tel:071-5411945

## The International Meccanoman

*Nummer 30 (mei 2000)*

Met als titel 'Meer over het Oog van Londen' schrijft Michael Adler een aanvulling op zijn eerdere verhaal over het Millennium Ferris Wheel (IM nr. 29), met foto's en tekeningetjes. Een aardig interview met Kees Trommel, u allen welbekend, door Adrian Williams, de voorzitter van de International Society of Mecca-nomen.

Michael Adler bespreekt lineaire mechanismen in zijn rubriek 'Engineering in Miniature', met als voorbeeld een constructie waarmee een loopkat, trolley o.i.d. heen-en-weer kan worden bewogen langs, bijvoorbeeld, een kraanarm.

Het besturen van rupsvoertuigen wordt behandeld door Paolo Caravani, met drie foto's van de door hem bedachte oplossing. De rubriek 'Modelbuilding Technology', verzorgd door Philip Webb, telt zestien tips.

Howard Somerville en Mike Dennis ontwikkelden een systeem voor het simuleren van hydraulische aandrijving zoals die veelvuldig wordt toegepast in allerlei rijdende werktuigen. Aangezien hulzen met ten minste 2" diameter hydraulische cilinders moeten voorstellen, is het systeem vooral geschikt voor modellen vangemiddelde grootte. Enige tijd geleden publiceerde het Transvaal Meccano Guild een overzichtstekening van een compacte versnellingsbak, ontworpen door Roger Hill. Nu heeft Philip Webb het ding gebouwd, getekend en van aantekeningen voorzien. En tot slot is de rubriek 'The World of Meccano' weer zeer informatief en goed verzorgd.

## The Sheffield Meccano Guild Journal

*Nummer 70 (juni 2000)*

Van John Ozyer-Key een zeer uitvoerige beschrijving van een compacte versnellingsbak voor vijf snelheden. Het klassieke super-

model nr.6. de Derrick hijskraan, werd door Allan Palmer eigenzinnig herbouwd. Hellmuth Kohler construeerde een bestuurbare loopmachine (zes poten) en schreef er een klein stukje over geïllustreerd met zes zw/w foto's. Het SMGJ produceert uitgebreide verslagen van tentoonstellingen met veel foto's.

Ook aan de buitenlandse bladen wordt veel aandacht geschonken.

## Canadian MeccaNotes

*Nummer 18 (juni 2000)*

Het tweede en laatste deel van de zeer uitvoerige en uitbundig geïllustreerde bouwbeschrijving van het zes-wielig autochassis van de Amerikaan George Soodt. Het eerste deel verscheen in nummer 17 (zie MN 18.2, blz.14). President Colin Hoare bericht dat er sinds maart een tweede Canadese Meccano-club bestaat: 'Les Meccanauts du Québec', die het blad 'Meccano Québec' publiceert. Tja, het was te verwachten in een tweetaligland. Robert Platford bouwde een model van een Duits vestzakslagschip uit de Deutschland-klasse, waartoe ook de 'Admiral Graf Spee' en de 'Admiral Scheer' behoorden. De beschrijving is beknopt maar de foto's vergoeden dat een beetje. Een rondraaiend platform voor het tonen van kleine modellen werd gebouwd en beschreven door S.J. Dubois.

## The Meccano Newsmag

*(North Midlands Meccano Guild)  
Nummer 87 (juli 2000).*

Met de tiende aflevering voltooide Pat Briggs zijn serie over epicyclische tandwielcombinaties. Een Meccano tentoonstelling gewijd aan oorlog (van 200 vC tot 2501 nC) in het D-Day Museum te Portsmouth werd op 12 april officieel geopend door mevrouw Carla Hopkinson, klein-dochter van Frank Hornby. De tentoonstelling blijft te Portsmouth tot 29 oktober. Brian Ashton verrijkte de reeks van Meccano weefgetouwen met zijn verbeterde uitvoering van Dr. Cameron's GMM Superplan nr. 49 (automatischweefgetouw) en GMM Superplan nr. 50 (patroon programma). Vier kleurenfoto's illustreren zijn artikel. Een vijfde kleu-

renfoto staat op blz. 21 van CQ nr. 48, zie bespreking elders in deze rubriek. In mei 1980 maakte Keith Cameron een beschrijving van een vorkheftruck met afstandsbediening. Het model is gebaseerd op een 'Special Leaflet' (9.3); daarom zijn de instructies niet volledig maar waarschijnlijk wél toereikend voor geïnteresseerde bouwers; met zeven zw/w foto's en een tekening. Naar aanleiding van Bill Charleson's beschrijving van diens AEC Matador bomensleper in het vorige nummer, schreef Mike Knowles onder de titel 'Matadors and Meccano' een beschouwing over de bouw van grote en zware voertuigen.

## Constructor Quarterly

Nummer 48 (juni 2000)

Marc Hageman (MGN) beschrijft zijn schitterende model van een op afstand bediende, gelede jeep. Heel interessant is de versnellingsbak (3v,1a), die óók op afstand wordt bediend. Aangezien het model erg gecompliceerd is, en de beschrijving boeiend maar nogal summier, verwacht ik dat alleen zeer gemotiveerde en ervaren bouwers er iets mee kunnen, de prachtige kleurenfoto's ten spijt.

Van Bernard Périer het tweede deel van zijn serie over kleine Caterpillars, waarin nu een gelede kiepwagen en een dito schrapper aan de orde komen. Brian Ashton beschrijft een gok/behendigheid-apparaat dat een jeugdig publiek vertrouwd kan maken met het bedienen van Meccano modellen. Eric Champléoux verraste de wereld (de aanwezigen op de CAM-tentoonstellingen in 1999 en 2000) met een schijnbaar vrij rondlopende, pratende en (water) spugende robot. Zijn beschrijving is boeiend en is voorzien van prachtige foto's. Alan Partridge is een liefhebber van differentiëlen. In CQ 43, blz. 8, inviteerde hij bouwers om de beste oplossing te bedenken voor een klein differentieel met twee assen onder een rare hoek, elk verbonden met een uitgaande ashelft door een universeelkoppeling, en elk voorzien van een rondsel in wederzijdse aangrijping. In CQ 45, blz. 35, verscheen de uitslag van deze

wedstrijd. In dit nummer beschrijft hij een aantal differentiëlen gebouwd door Humphrey Crawshaw, waarvan er drie voldoen aan de eisen; de beste meet ongeveer 4" x 12". Een tweedelig artikel van Bernard Périer over vrachtauto's met de geprefabriceerde Meccano cabine (uit o.a. de Highway Multikit en de Franse Meccakit). Het hier behandelde model is voorzien van twee motoren (voor rijden en sturen) en op afstand bedienbaar met het apparaatje van Meccano SA. Howard Somerville presenteerde lang geleden, in CQ 17, een hydraulisch aangedreven Caterpillar 14G wegenschraper; interessant, maar wegens de forse afmetingen van de hydraulische apparatuur, stond die buiten het model opgesteld. Nu beschrijft hij hoe hij in zijn wegenschraper een imitatie hydraulische aandrijving (zie IM nr. 30, elders in deze rubriek besproken) heeft toegepast. Van Roger Poulet een uitvoerige bouwbeschrijving van zijn model van een 'Ro-Railer', een autobus waarmee zowel op wegen als op spoorrails kan worden gereden. Dit voermiddel werd in het begin van de jaren dertig in Engeland toegepast. Het is een groot model, schaal 1:8, en het ziet er aantrekkelijk uit: met een groot aantal foto's van Michael Booth van de bekende superieure CQ-kwaliteit.



De voorpagina van de hierboven beschreven Constructor Quarterly. De foto toont de "Ro-Railer" waarmee zowel op de weg als op de rails gereden kan worden.

## Eindelijk (historische) erkenning voor Meccano

Via Spanner vernamen we dat het vroegere woonhuis van Frank Hornby door de English Heritage is vereerd met een zogenaamde "blue plaque". Dit is ongeveer te vergelijken met het blauw-witte schildje dat in Nederland door Monumentenzorg wordt uitgereikt.

Frank's voormalige woonhuis, Quarry Brook, staat in Maghull ongeveer 9 mile ten noorden van Liverpool en is v.z.v. mij bekend het enige nog bestaande bouwwerk dat herinnert aan de tijd waarin Meccano tot bloei kwam. De fabriek in Liverpool is kort na het faillissement in 1979 geheel gesloopt en niets herinnert meer aan de emotionele en historische waarde -voor vele generaties Meccanoboy's - van deze plek. Binns Road was per slot van rekening toch een adres dat iedere Meccanoboy kon dromen.

Geen bordje of enig ander kenmerk maakt de op "bedevaart" zijnde Meccanoman attent op het sacrale van deze plek waar nu o.m. een supermarkt en een winkel van een doe-het-zelf keten is gevestigd.

Een terechte, zij het late erkenning van een stukje Meccano historie dat hiermede wordt vastgelegd voor de toekomstige geschiedenis.

De officiële ceremonie - door Lloyd Grossman, een Britse tv-persoonlijkheid - vond plaats op 12 juli 2000 in aanwezigheid van diverse Meccano prominenten waaronder Jim Gamble (bekend als Meccano historicus) alsmede een nicht van Frank Hornby.

### Te koop/informatie

Op bestelling te leveren:  
 \*kleine poelie diameter 3/8"  
 \*kleine druklagers voor Meccano  
 \*koppelingen en varianten van (63) met Meccano of M4 schroef - draad  
 \*differentiëlen in overleg  
 \*sterke elektromotoren, 12 volt aangepast op Meccano

Advies radio-controlled systemen voor Meccano, inzake zendfrequentie en zend kanaal

190 H.M. Kroon, Oss 0412-632296



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

### Ede

23 september 2000  
Najaarsbijeenkomst.  
NIMAC Galvanistraat 13  
6716 AE Ede (0318-633876)  
zaal open: 09:30 uur

### Benthuizen

7 oktober 2000  
Dorpshuis "De Tas"  
De Dam 3  
2731 CE Benthuizen

### Hengelo

4 november 2000  
"Wandelhuis" Tweekelerweg 249  
7553 LX Hengelo (O)  
(074-2435835)  
open: 10:00 - 16:00 uur organi-  
sator: R. Mikkers, 074-2774327

### Kerk-Avezaath

ZONDAG 19 november 2000  
Dorpshuis "De Avezaath"  
Daver 46,  
4012 BC KerkAvezaath,  
(0344-681469)  
Route: Rijksweg A15 (Deil-Tiel),  
afslag Tiel-West/Buren  
(bij McDonnalds) richting Buren  
en na ca. 300 m (bij rotonde)  
rechtsaf en na ca. 25 m meteen  
linksaf het parkeer terrein op.

## Gebeurtenissen

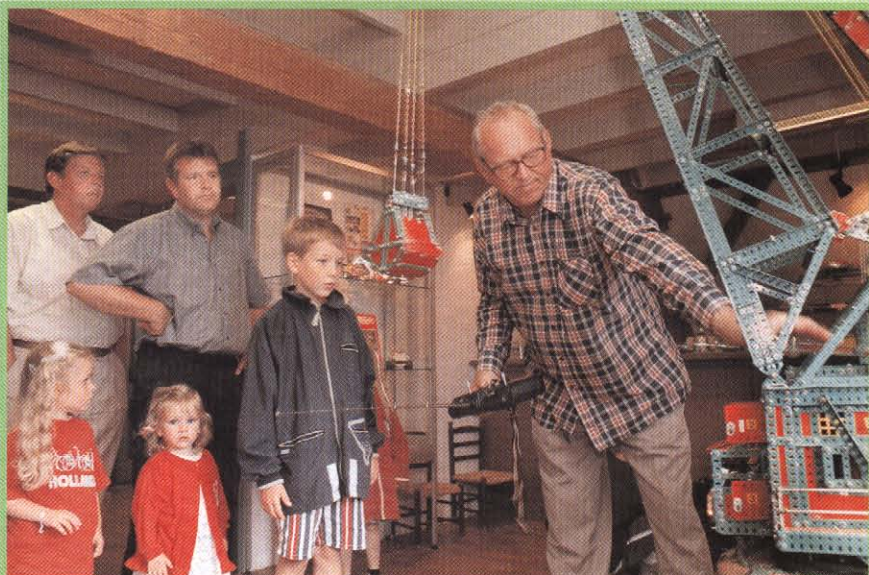
### Soesterberg

Nationale Modelbouw Manifestatie  
in het Militair Luchtvaart Museum  
22 t/m 29 oktober 2000  
Info: Ab Ritsema (035-6211965)

## Internationaal

### Henley

2 september 2000



Tot 16 september jl is er een Meccano tentoonstelling te zien geweest in het streekmuseum Crimpenerhof te Krimpen ad IJssel. In de vitrines was een kleurrijke verzameling modellen, bouwdozen en literatuur bijegebracht die een goed beeld gaven van het nu bijna honderdjarige systeem. Het tentoongestelde is verzameld door Sjaak van de Ruit, die tevens de inrichting verzorgde en twee middagen in de week aanwezig was om belangstellenden met een niet aflatend enthousiasme de modellen te demonsteren, zoals de foto laat zien.

## Tentoonstelling wegens het 100-jarige bestaan van Meccano in 2001

In verband met het 100 jarig bestaan van Meccano is het Museum van de Twintigste Eeuw in Hoorn (NH) van plan om in 2001 gedurende de zomermaanden een grote tentoonstelling over Meccano in te richten. De juiste periode moet nog in nader overleg worden vastgesteld. Het Meccano Gilde Nederland is uitgenodigd om hieraan medewerking te verlenen door het leveren van kennis, modellen, literatuur enz. De beschikbare ruimte is aanzienlijk en er kunnen dus tamelijk veel modellen geplaatst worden. Een uitgelezen kans dus om de hobby weer eens extra in het zonnetje te zetten. De voorbereiding van een dergelijk evenement vereist veel tijd en inspanning. Een goede planning en voorbereiding is daarbij uiteraard heel belangrijk. Medio oktober moeten daarom in principe alle serieuze aanmeldingen bekend zijn. In verband hiermede worden leden die geïnteresseerd zijn om deel te nemen, of die nadere informatie willen, uitgenodigd om op de bijeenkomst van 23 september in Ede zich te melden bij Sjaak van de Ruit of eventueel telefonisch via 010-4808965.

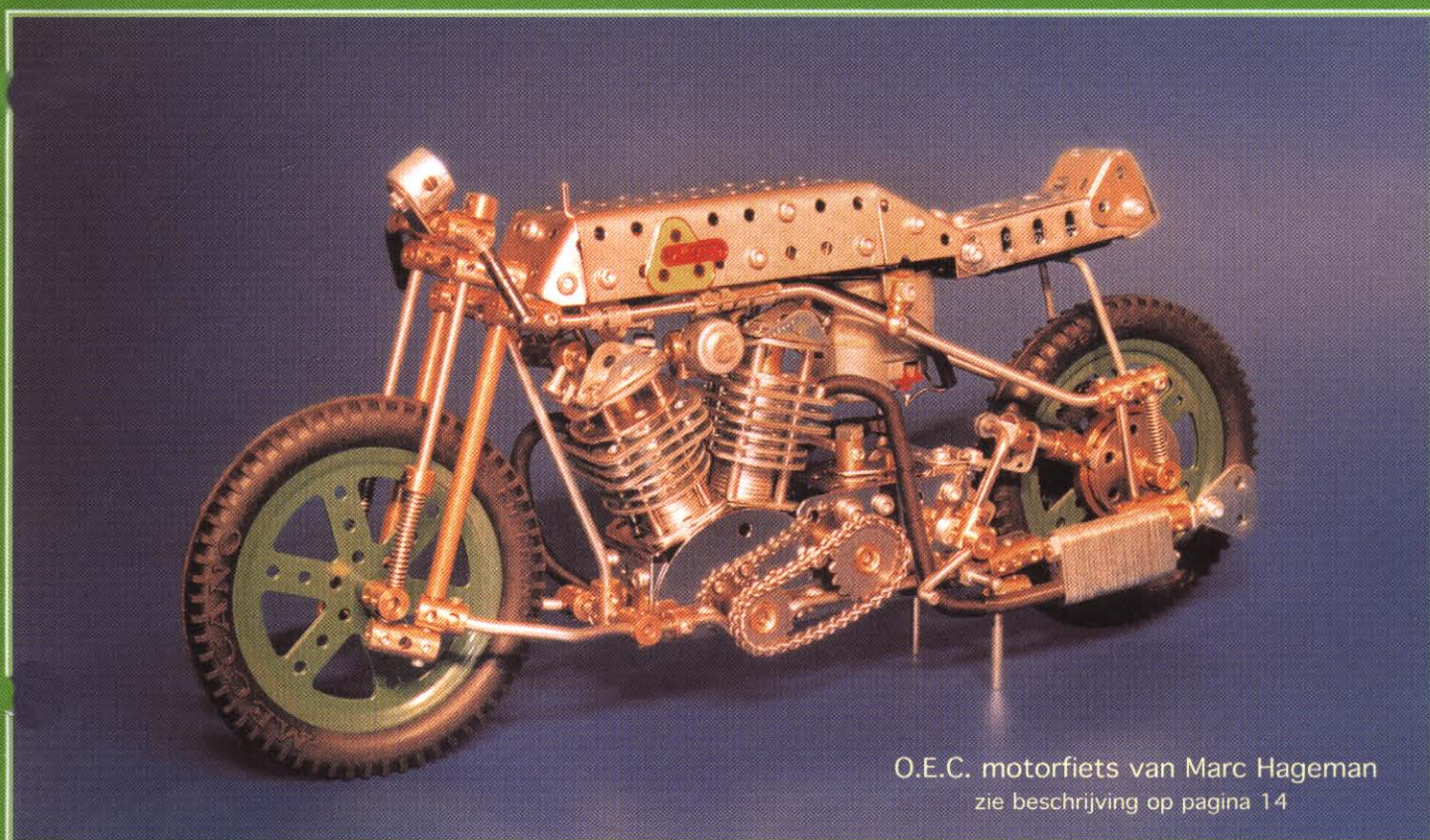
winter 2000

18.4

# meccanonieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

*vereniging voor metaalconstructie modelbouw*



O.E.C. motorfiets van Marc Hageman  
zie beschrijving op pagina 14

in dit nummer oa:

- |    |                                          |    |                                           |
|----|------------------------------------------|----|-------------------------------------------|
| 5  | <i>bezoek aan Nikko</i>                  | 12 | <i>de Hooke's/Oldham koppeling deel 2</i> |
| 6  | <i>veel tips en trucs</i>                | 16 | <i>Kompaswagen II</i>                     |
| 10 | <i>de Convair-Liner van Henk Verhoef</i> | 19 | <i>10 mm systemen</i>                     |

## meccano nieuws

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

**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  
Vogelenzangseweg 352  
2114 CK VOGELENZANG  
tel.: 023-5841717

Penningmeester: J.H. Schurink  
Burg. A Bontekoelaan 12  
7437 CR Bathmen  
Tel.: 0570-542815  
Fax: 020-8685707  
Giro MGN: 5484519  
e-mail: schurink.jh@wxs.nl

Secretaris: C.J. Trommel  
Zeemandreef 60A  
3146 BT Maassluis  
Tel.: 010-5915295  
e-mail: cjt@kabelfoon.nl

Aanmelden/afmelden bij leden-  
secretaris:  
D.B. Bus  
Tesselschadelaan 59  
1422 JB Uithoorn  
Tel.: 0297-561135

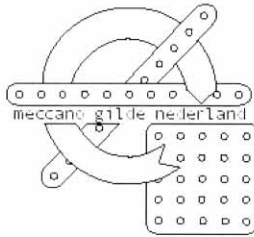
Redacteuren:  
W. Blauw  
J. Geertsma, F. Roost,  
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties  
sturen naar :  
de Secretaris  
zie adres hierboven.

Contributie:  
De contributie bedraagt  
fl 55,00 per jaar. Het vereni-  
gingsjaar loopt van 1 januari  
t/m 31 december. Bij aanmel-  
ding is een entreegeld van  
fl 5,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws  
wordt gedrukt door:  
Salsedo Drukkerij, Breda

\*SPANNER\* is de Meccano  
e-mail groep op internet.  
kijk op de ISM web site:  
<http://users.actcom.co.il/~anthias/>



van de redactie...

Wanneer we terugblikken op het Meccano-jaar 2000 dan is dat een jaar geweest van grote onzekerheid. Zou het management van de fabriek zich weten te redden uit deze financieel-moeilijke periode? Het is uiteindelijk uitgedraaid op een overname door het

japanse bedrijf Nikko. Hoewel het nog erg pril is om daar nu al conclusies uit te trekken geloof ik dat we de toekomst toch redelijk optimistisch tegemoet kunnen zien. Er is een duidelijke lijn door de directie uitgezet en de eerste nieuwe ideeën en modellen zijn reeds ontwikkeld.

In dit nummer een uitgebreid verslag van ons (Kees Trommel en ondergetekende) bezoek aan het Europese hoofdkantoor van Nikko in Breda. In 2001 kunnen we dus toch het 100-jarig bestaan van het merk gaan vieren.

Veel IsoMec-tekeningen in dit blad van de hand van Co Stevens. De beschreven modellen en constructies worden met dit computer-tekensysteem zodanig ruimtelijk weergegeven dat ze goed na te bouwen zijn. In een volgend nummer willen we nader ingaan op het gebruik van de computer bij het tekenen van modellen.

Een model dat vanwege zijn omvang jammer genoeg zelden te zien is op onze bijenkomsten is de Convair-Liner van Henk Verhoef. In Benthuizen was dit vliegtuig (schaal 1:10) gelukkig weer eens te bewonderen en voor Meccano Nieuws een goede aanleiding er aandacht aan te besteden.

In het zomernummer van het vorige jaar heeft een beschrijving gestaan van een Hooke's/Oldham koppeling. Dit heeft ons Gilde-lid M.P.D. Sijnja geïnspireerd tot het beschrijven van een aantal alternatieve koppelingen die volgens zijn zeggen makkelijker te maken zijn met minder onderdelen en ook nog beter werken. Deze koppeling kan in veel modellen van pas komen wanneer twee assen verbonden moeten worden, waarvan de hartlijnen niet in elkaars verlengde liggen.

Twee modellen gebouwd en beschreven door Marc Hageman, waarvan zijn motorfiets deze Meccano Nieuws siert. Dat de bijzondere modellen van Marc ook in het buitenland niet onopgemerkt blijven, blijkt wel uit het feit dat Constructor Quarterly regelmatig werk van hem publiceert.

Zoals geruime tijd geleden al aangekondigd, nu het tweede artikel over de kompaswagen. Dit vernuftige voertuig uit de historie van het krijgswezen heeft model gestaan voor de ontwikkeling van het huidige differentieel.

Nog meer oorlogsmaterieel nagebouwd met Meccano is te zien geweest op de tentoonstelling in Portsmouth. Onze secretaris Kees Trommel, die zelden een Meccano-evenement in Nederland, Engeland of Frankrijk overslaat om ons er uit de eerste hand over te kunnen informeren, was zeer te spreken over de hoge kwaliteit van de modellen en presentatie.

Voor het jaar 2000 is dit de laatste uitgave. De redactie is van plan om binnenkort de inhoud en vormgeving van ons blad te gaan evalueren. Voor de komende jaargang staat nog een aantal veranderingen op stapel. Samen met de reacties van de lezers moeten we dan uiteindelijk een blad kunnen maken waar we als vereniging trots op kunnen zijn. Om hierin te kunnen slagen zijn we echter volledig afhankelijk van jullie ideeën, nieuwtjes, artikelen, foto's en tekeningen. Blijf deze dan ook insturen of laat iets weten aan een van de redactieleden. Ook het komende jaar zullen we dan verzekerd kunnen zijn van vier interessante nummers Meccano Nieuws.

Willem Blauw

**Bijlage: Bij deze Meccano Nieuws is de product-catalogus van Meccano voor het jaar 2000 bijgesloten. Deze wordt de leden aangeboden door Nikko-Europa.  
n.b. In de folder wordt Pyro nog genoemd als importeur.  
Men leze hiervoor Nikko.**

## Meccano Nieuws

### 19.1

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio maart 2001 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 februari 2001.

## van de Voorzitter

Het bijna afgelopen jaar 2000 was weer een enthousiast Meccano - jaar.

Er waren veel druk bezochte bijeenkomsten met geanimeerde leden en veel interessante modellen, handel en uitwisseling van kennis en ervaring.

Wat tijdens de septemberbijeenkomst in Ede opviel, waren de vele "nieuwe"gezichten.

De bijeenkomst in Maastricht kon dit jaar niet doorgaan door ziekte van Harry Peels. Ondertussen verblijft hij in 'n revalidatie-tehuis. Wij wensen hem verbetering in z'n gezondheid toe.

Ons trouwe lid Cor Luske had een droeve tijd, zijn vrouw Ada overleed in september na een periode van ziek zijn. Als Cor op de bijeenkomsten kwam, was Ada er altijd bij. Wij hebben Cor gecondoleerd namens het Meccano Gilde en wensen hem veel sterkte toe.

De Franse Meccanofabriek is overgenomen door de Japanse speelgoed (radio bestuurd modelauto's) fabrikant Nikko.

Wij zijn benieuwd hoe deze overname zal verlopen met betrekking tot de levering van Meccanodozen en losse delen.

Via onze clubkanalen zijn er veel mogelijkheden om materiaal te verkrijgen om door ons gewenste modellen te kunnen bouwen.

Mocht u 'n modelbeschrijving van een door u ontworpen of gebouwd model hebben gemaakt, dan zijn we geïnteresseerd in zo'n beschrijving. Foto's met 'n korte beschrijving zijn vaak ook al voldoende om inspiratie op te doen voor leden die 'n volgend model willen bouwen.

Wij wensen u veel genoegen met het Meccano-ontwerpen, -bouwen en -puzzelen voor het aankomende jaar 2001. Genoegelijke feestdagen en graag tot ziens bij 'n Meccano-bijeenkomst.

Gerard Anink.

## van de Secretaris

Een jaar geleden zat de hele wereld opgewonden aan te hikken tegen de overgang naar het nieuwe Millennium. Tegen de tijd dat deze MN wordt ontvangen staat oud en nieuw 2001 al voor de deur. Er is (gelukkig) weinig uitgekomen van de sombere voorspellingen over alle narigheid die ons rondom de Millennium-overgang zou kunnen overkomen. Het nieuwe jaar is gewoon van start gegaan en draait nog steeds alsof we niet in een nieuwe eeuw zitten. Business as usual, oorlogen, natuurrampen, kwakkelende Euro, steeds hogere brandstofprijzen, niets nieuws onder de zon dus. Of toch wel? Elders in dit Meccano Nieuws staat een verslag van het bezoek dat Willem Blauw en ondergetekende hebben gebracht aan Nikko, de nieuwe eigenaar van Meccano.

Er is een enthousiaste wind opgestoken in het Meccano-gebeuren waarmee de toekomst van onze hobby een stuk zekerder de 21e eeuw is ingegaan. Met deze constatering wens ik iedereen prettige feestdagen met veel Meccanocadeaus onder de kerstboom en een goed Meccano-2001.

Kees Trommel

## van de penningmeester

Het nieuwe verenigingsjaar 2001 van ons Gilde is aanstaande. Om die reden verzoek ik u de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie te voldoen. Dit kan middels de acceptgiro die u in dit nummer van het Meccano Nieuws aantreft indien u zich niet voor 1 december afmeldde. Graag de feitelijke betaling vóór de daarop vermelde datum. Misschien kunt u dat nu eerst regelen!? Gebruik s.v.p. deze acceptgiro, want hierop staan alle gegevens die van u bij mij als penningmeester bekend zijn. U kunt deze gegevens zonodig corrigeren en ik kan uw contributiebetaling vlotter administreren. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk. Mocht rechts bovenaan bij 'Tel.:' een '?' staan, wilt u dan -uitsluitend t.b.v. het bestuur- alsnog uw telefoonnummer vermelden? Deze zal verder niet worden opgenomen in een volgende ledenlijst, tenzij u daarvoor (gelijktijdig) toestemming geeft.

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

Voor de contributiebetaling voor het verenigingsjaar 2002 zult u in september 2001 het acceptgiroformulier aantreffen bij dat nummer van het Meccano Nieuws [19.3], zodat uiterlijk rond 15 december 2001 u uw contributie kunt hebben betaald in gulden. De penningmeester wordt daarna in staat gesteld op eenvoudige wijze op 1 januari 2002 zijn administratie naar Euro-systeem te switchen.

Overigens heeft het bestuur geen bezwaar tegen een extra gift overgemaakt op girorekening 5484519 van het Gilde dat u zo na aan het hart ligt!

To our foreign members in Holland.

Please use the in this issue enclosed 'acceptgiro' for paying your 2001 membership fee. You are requested to send it by return of post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature.

ATTENTION. In order to realise a smooth change to the Euro-system by January 1st. 2002, you will find already enclosed the 'acceptgiro' for paying your 2002 membership fee still in Dutch guilders in the issue of the Meccano Nieuws [19.3] in September 2001.

To our foreign members abroad. As the membership fees 2001 and 2002 both are the last ones to be paid in Dutch guilders I urgently advice you [and I insist more or less] to pay them both in the same transaction. Payment in advance at the same time for the year 2002 saves transfer costs and makes it easier for the treasurer to switch from "guilders" to "euro's" on January 1st. 2002.

If you receive the 'acceptgiro' in December 2000 you are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. Just check the data printed only and inform me about corrections needed. For paying your subscription fee use either an Eurocheque or International Money Order to the value of fl 55,- for 2001 only and fl 110,- for both

2001 and 2002. Alternatively you may send this amount in Dutch banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right counter value and add another fl 5,- to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add fl 15,- extra for bank costs. Paying by Credit card is not possible.

Aan onze leden in België.  
Als u problemen mocht ondervinden bij de betaling van uw contributie op één van de hierboven aangegeven manieren dan kunt u extra overschrijvingskosten vermijden door overschrijving van BEF 1.010 op rekening 140-0809551-56 t.n.v. uw landgenoot de heer Jean Ransbotyn, Thiriarlaan 48, 1020 Brussel onder vermelding van "Contributie 2001 MGN, lidnr. ....". Hij is bereid uw betaling in België te ontvangen en in staat deze aan mij -of een der bestuursleden- over te dragen tijdens de eerstvolgende regionale-bijeenkomst in Benthuizen in januari 2001. Wilt u de betalingsopdracht aan hem ruim twee weken eerder aan uw bank verstrekken?

Rest mij u toe te wensen dat de Kerstdagen u mogen geven wat u ervan verwacht en voorts dat het Meccano Centennium jaar 2001 voor u een productief bouwjaar wordt in goede gezondheid.

Jan H. Schurink

### mutaties ledenbestand

We heten de volgende **nieuwe leden** van harte welkom:

- 1071** T. ten Brink  
Borstelgrasstraat 18  
1313 BG Almere  
036 5342578
- 1072** P.P. van Deelen  
p/a Nikko Europe  
Moskesbaan 8  
4823 AH Breda  
076 5480500
- 1074** J. Muys  
Kerkstraat 7  
4286 BA Almerkerk  
0183 409129
- 1075** J.W.D. de Vries  
Ripperdalaan 5  
9321 AH Peize  
050 5033605
- 1076** R.H. Turk  
Wenst geen vermelding.
- 1077** V.I. Goedvolk

Burg. de Bruinelaan 2  
3331 AE Zwijndrecht  
078 6194669

**1078** Trevor Franklin  
185 Clarence Road  
B74 4LD Sutton Coldfield  
UNITED KINGDOM, West Midlands

**1079** A.N.M. Jansen  
Kon. Emmastraat 8  
2691 WB s-Gravenzande  
0174 414199

**1080** Jan Willem Meisen  
Kerkstraat 4  
7431 ED Diepenveen  
0570 593324

**1081** G. Pieksma  
Wenst geen vermelding.

### Adres- en/of telefoonwijzigingen

**1047** C.J. Herkelman  
Regenboogforelvijver 11  
2268 BS Leidschendam  
070 4445440

**830** Th.S. Klaver  
Binnenkruierstraat 22  
1911 XL Uitgeest  
0251 310816

**200** B.K. Uiling  
Finsponglaan 108  
3707 BV Zeist

**431** J.G.M. Lips  
Bernardolaan 6  
2685 WB Poeldijk  
06 26142074

### Bedankt

De volgende leden hebben per 1 januari 2001 het lidmaatschap van het MGN beëindigd:

**934** P.J.M. Hoes, Heemstede.

**625** E.A.H.J.M. van Bulck, Zoetermeer.

**695** H.K. Houwing, Stadskanaal.

**826** J.J.M. Vermeulen, Hoofddorp.

**43** J. Raap, Rinsumageest.

**684** J.A.J. Rob, Haarlem.

**984** A.G. Engelkes, Zoeterwoude.

**173** J. de Graaf, Rinsumageest.

**1001** C.J. van Zwieten, Vlissingen.

**523** E.J. Bakker, Slochteren.

**861** P.G.C. v.d. Hoff, Hellevoetsluis.

**752** G.J. Wit, Alkmaar.

**1022** R.W. Radder, Meppel.

### Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

**307** H. Bloemendaal, Hengelo (Ov).

**62** D.K. van der Meulen, Exloo.

**146** S.D. Lamers, Nijverdal.

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

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op **599**

Dick Bus, ledensecretaris

### Tellen of nummeren?

Een debietmeter geeft de afgeleverde hoeveelheid vloeistof aan. Als de meter 2.000 liter aangeeft mag verondersteld worden dat er daadwerkelijk 2.000 liter gelverd is. Dat principe is gebaseerd op tellen. De tijdrekening daarentegen, is gebaseerd op nummeren. Bij de overgang naar het jaar 2000 was er, sinds het begin van de christelijke 'jaartelling', 1999 jaar verstreken. Niet de verstreken tijdperioden worden geteld, maar de lopende perioden zijn genummerd. Het eerste nummer was 1. Later is, waarschijnlijk onbedoeld, een voorschot genomen op de eeuwisseling. De eerste eeuwisseling werd reeds gevierd bij de overgang naar het jaar 100, waardoor de 1e eeuw slechts 99 jaar duurde. Dat voorschot is meegenomen tot op de dag van vandaag. Decennium en millennium lopen daarmee in de pas.

De wereldvermaarde BBC World Service heeft vorig jaar aangekondigd dat, vanwege de magie van het getal, de traditie voor eeuw- en millenniumwisseling voortgezet zou worden. Dus op 1 januari 2000 vierden we, een jaar te vroeg, de overgang naar de 21e eeuw en het 3e millennium. Feitelijk beginnen het volgende decennium (201), de 21e eeuw en het 3e millennium bij de overgang naar het jaar 2001.

NB Gelijk met het jaar 10001 begint decennium 1001, eeuw 101, millennium 11 en myriade 2. Gelijk met het jaar 20001 begint decennium 2001, eeuw 201, millennium 21 en myriade 3.

Bert Loerakker.

### oproep

Heeft een van onze leden een fotokopie van een bouwvoorbeeld voor Meccavignon vliegtuig of documentatie. Gaarne uw reactie. Kosten worden uiteraard vergoed.  
H.A. van Oosterhout, Leidsekade 85 1hoog, 1017 PN Amsterdam  
tel. 020-6230755

# Bezoek aan Nikko-Europa

*Een verslag van Kees Trommel en Willem Blauw*

*Op 1 november 2000 zijn Willem Blauw en ik op bezoek geweest bij Nikko.*

*Zoals inmiddels algemeen bekend heeft het Japanse Nikko (hoofdzakelijk bekend van de radiografisch bestuurd automodellen) de rechten op Meccano verworven.*

De Nederlandse verkoop verloopt via het kantoor in Breda waar we werden ontvangen door Jeroen Bakker, Vice President van Nikko Europe BV en dus de persoon bij uitstek die ons meer kan vertellen over Meccano in de 21e eeuw.

De heer Bakker heeft zijn sporen verdiend in de speelgoed(groot)handel en is zeer enthousiast over de toekomst van Meccano. De plannen in dit Europese hoofdkwartier zijn er op gericht om Meccano weer volledig op de kaart te zetten. Meccano heeft de potentie in zich om meer te boeien dan andere constructiesystemen omdat een Meccano-model immers veel steviger in elkaar steekt en de onderdelen veel flexibeler toepasbaar zijn dan de kunststof constructiesystemen waarmee het moet concurreren.

Aangezien de jeugd de toekomst heeft, is hiermede ook meteen de doelgroep aangegeven. Als de belangstelling eenmaal goed is gewekt, is ook op latere leeftijd een doorlopende interesse voor Meccano te verwachten. Meccano moet daarom zo aantrekkelijk mogelijk worden gemaakt voor jonge kinderen en om dat te bereiken, is het nodig om de eerste kennismaking met het Meccano-bouwen op een min of meer vergelijkbare (lees eenvoudige) manier als de concurrentie te laten plaatsvinden. Vandaar dat is gekozen om de komende tijd veel aandacht te besteden aan de modellenreeks in de City Line. Deze is bedoeld voor kinderen van 4 tot 8 jaar en bestaat uit een reeks modellen, gebouwd van kleurige kunststof onderdelen waarmee snel en eenvoudig een leuk model in aantrekkelijke kleuren kan worden gebouwd. De City Line wordt aangevuld met de Action Troopers lijn en is bedoeld voor de jeugd van 6 tot 9 jaar gevolgd door de Multi Models bouwsets, waarin dan al veel meer in de

richting wordt gegaan van het metalen Meccano-systeem zoals dat bij de meeste leden het bekendst is. In dat stadium is de moeilijkheidsgraad en de uitdaging voor de bouwers al een stuk toegenomen en zullen de vaardigheden, aangeleerd met de voorgaande bouwsets, heel goed van pas komen bij het bouwen van de moeilijker modellen.

Door het aanbieden van onderdelen pakketten aan het onderwijs wordt aan de naam Meccano bij de doelgroep meer bekendheid gegeven. Voorts wordt Meccano via reclame-uitingen nog zoveel mogelijk onder de aandacht gebracht en er is (naast een Franse) inmiddels ook een Nederlandse website ingericht.

Er bestaan ook plannen voor nieuwe dozen en modellen in de loop van 2001 maar daarover was nog niet voldoende materiaal beschikbaar op het moment van het gesprek. Wel zullen naar verwachting in de loop van volgend jaar een paar speciale modellen worden uitgebracht, die niet zozeer zijn bedoeld voor de reguliere bouwer maar meer om de naam van Meccano onder de aandacht te brengen van een breder publiek. Losse onderdelen blijven - als bijproduct van de sets - in principe gewoon beschikbaar, maar omdat het moeilijk is om in te schatten hoeveel daarvan extra geproduceerd moeten worden, kunnen sommige onderdelen (tijdelijk) uitverkocht raken en het bijmaken daarvan moet dan wachten op een volgende productierun (die nog steeds in de fabriek in Calais plaatsvindt).

Over het verdwijnen van traditionele onderdelen was op het moment van het gesprek geen informatie voorhanden. Tijdens een rondgang hebben wij overigens wat "gegrabbeld" in de bakken met losse onderdelen en geconstateerd dat er aardig wat op voorraad ligt.

Aangezien één afbeelding meer zegt dan duizend woorden verwijs ik voor een verduidelijking van de hierboven genoemde Meccano-lijnen naar de als bijlage bij dit nummer meegestuurde folder.

Het enthousiasme over Meccano en de energie, die men reeds in het product heeft geïnvesteerd doen ons het beste verwachten voor de toekomst van Meccano en namens het Meccano Gilde Nederland wensen wij de heer Bakker en zijn team alle succes.

Tijdens het gesprek bij Nikko kwam het aanstaande jubileum van Meccano in 2001 en ons Gilde jubileum in 2002 ter sprake. Jeroen Bakker stelde voor om hier met een gezamenlijke activiteit aandacht aan te besteden. Het idee werd toen geopperd om met een aantal leden een groots Meccano bouwwerk te construeren. Nikko is gaarne bereid hiervoor de benodigde onderdelen ter beschikking te stellen.

Mogelijk onderwerp zou kunnen zijn de Erasmusbrug in Rotterdam, maar wellicht zijn er leden met betere ideeën, ofwel mensen die het leuk zouden vinden hier aan mee te werken. Voor Meccano en het Gilde betekent dit ongetwijfeld landelijke aandacht in de pers.

## Het grootste Meccano model ooit?

Voor informatie en voorstellen kun je terecht bij Kees of Willem. Ook voor vragen over of aan Nikko graag contact opnemen met ons.

*Onder: Jeroen Bakker, rechts de Meccano-kamer van Nikko*



# tips en trucs

## Rubber veersysteem voor vrachtauto's

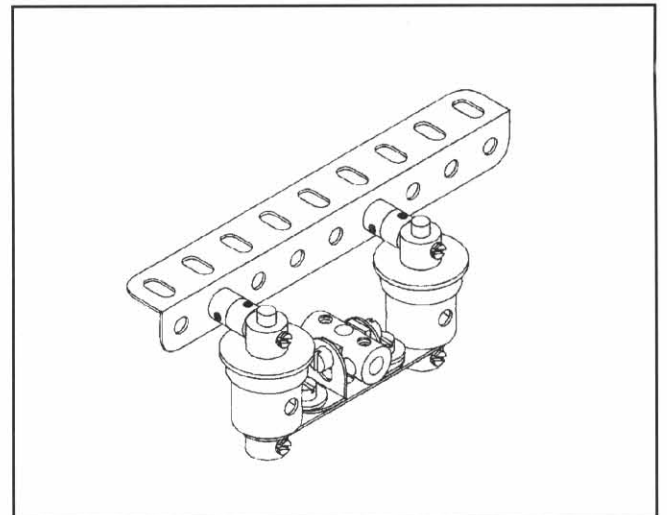
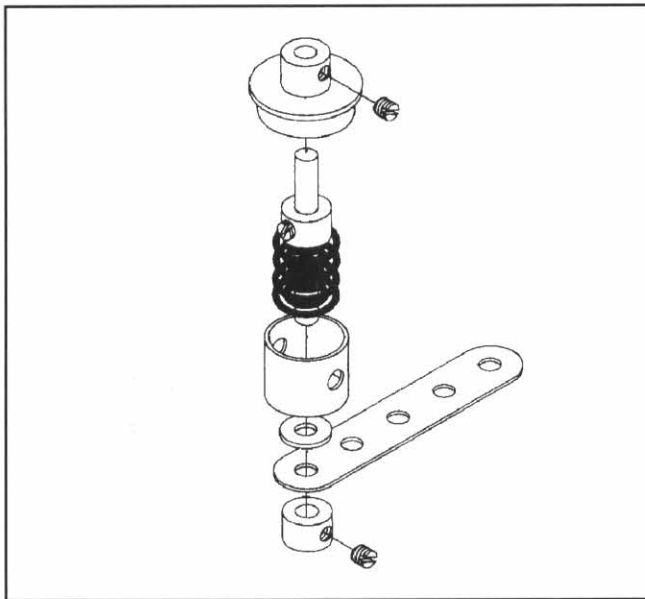
Een schoorsteenstuk (164) past in de flens van een flenswiel (20b). Daarvan wordt gebruik gemaakt bij dit veersysteem.

Een 5 cm as wordt voorzien van een kraag zodanig, dat deze binnen de flens aansluit aan de naaf van het flenswiel. Rond de as worden rubber aandrijfsnaren gewikkeld, die tegen de kraag drukken. Over dit alles wordt het schoorsteenstuk geschoven. Daartegenaan wordt een onderlegging over de as geplaatst, vervolgens het buitenste gat van een 5-gats strip (5), en het veerelement wordt bij elkaar gehouden door een kraag.

De strip wordt gebruikt voor plaatsing van een aslager voor de wielen. Op het andere buitenste gat van de strip wordt eenzelfde veerelement gebouwd. Boven het middengat van de strip wordt een kantelbaar lager gemonteerd, bestaande uit een koppeling (63) en twee hoeksteunen (12). De koppeling kan kantelen over de beide bouten, die door de sleufgaten van de hoeksteunen zijn gestoken en in de middenschroefgaten van de koppeling met moeren zijn vastgezet.

Op deze wijze wordt de wioldruk van het wiel gelijkelijk over beide veerelementen verdeeld.

Elk flenswiel kan met zijn naaf aan het autochassis (bv. een hoekbalk) worden vastgeschroefd met gebruikmaking van twee aerokragen (59a) als afstandsstuk.



bron: International Meccanoman; IsoMec: Co Stevens

### UNIVERSELE KOPPELING

Dit is een uitstekend alternatief voor onderdeel no 140 en bestaat uit een kogel (168d) die geklemd zit tussen twee kleine vorkkoppelingen (116a).

Buig de vorken van beide vorkkoppelingen enigszins naar elkaar toe, zodanig dat kogel 168d er net niet tussenuit valt. Standaard zijn de vorken al een beetje "bol" (om de rondingen van de oorspronkelijke kraag te volgen). Om de kogel goed vast te kunnen houden, kan het helpen deze boling nog ietsjes groter te maken.

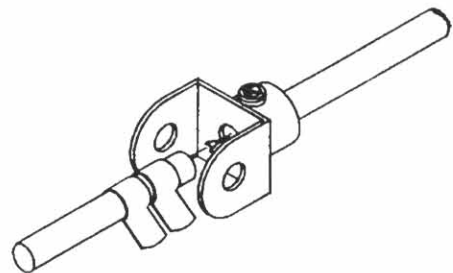
Het resultaat zal soepeler en met minder wrijving werken dan een 140 ; bijkomend voordeel is dat er geen bouten los kunnen gaan zitten.



bron: International Meccanoman 16, 1995, T 191

### EEN EENVOUDIGE SLIP-KOPPELING

Het uiteinde van een as kan vrij draaien in de binnenzijde van de naaf van een grote vorkkoppeling (116). Op deze as zitten twee veerclips (35), die zorgen voor een kleine weerstand op de aangedreven as.



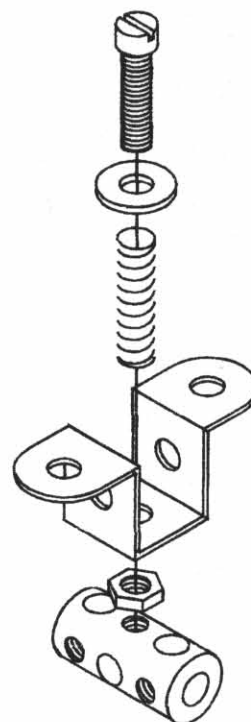
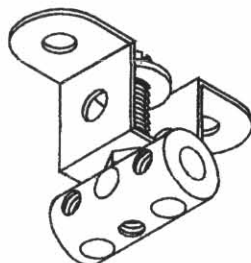
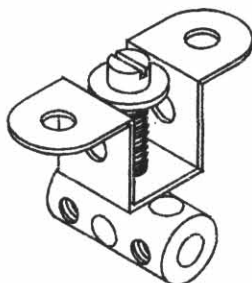
bron: International Meccanoman no23, 1998, T264

## Zwevend lager: een variant

In deze rubriek staat in M.N. 18/3 een zwevend lager. Er zullen ongetwijfeld daarvoor vele constructies mogelijk zijn.

Hans van den Berg wees echter de Redactie op een interessante variatie, die hij zelf had toegepast in zijn tekenmachine.

Als lager dient een koppeling (63), die wordt vastgezet met een lange bout (bv: 111), die voorzien is van een onderlegging en een veer (120b). Bout en koppeling worden met elkaar verbonden door middel van een zes-kante moer (37c) met de bolle zijde naar de dubbele hoekstrip gekeerd. Met de bolle zijde zal deze moer (en dus het lager!) soepeler over het vlak van de hoekstrip bewegen dan een vierkante moer dat zou doen. De veer dient om hinderlijk gerammel tegen te gaan.



## RUPS BANDEN, EEN ANDERE BENADERING

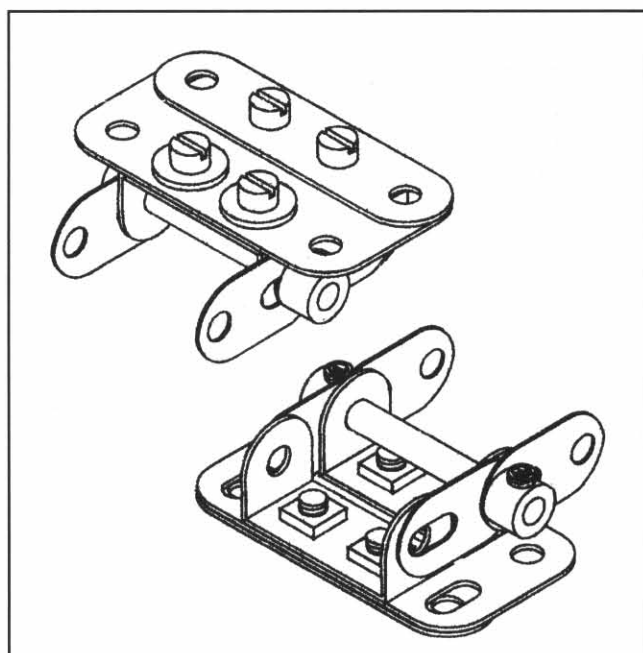
Originele versie in het Engels geschreven door Ian Mordue (N.E.M.S.), vertaling en IsoMec door Co Stevens

Het onderstaande is niet bedoeld en ook niet geschreven als bouwbeschrijving. Het wil de weg wijzen naar een andere manier van benaderen om te komen tot een kleinere en lichtere rupsband. Daartoe worden een paar mogelijkheden aangegeven, die het proberen zeker waard zijn en aldus kunnen leiden tot een kleiner en lichter rupsvoertuig, dat toch dezelfde mogelijkheden biedt als zijn grote broers, die zijn uitgerust met allerlei typen rupsen, die beschreven staan in Bert Love's boek "Meccano Constructor's Guide", hoofdstuk 8. (Red.)

Rupsbanden bouwen in Meccano is altijd spannend en een uitdaging. De verleiding bestaat om gebruik te maken van de kunststof rupsband die de Meccanofabriek begon te produceren in de jaren '60; maar een rups bouwen met metalen Meccano-onderdelen en, nog belangrijker, zorgen dat die goed werkt, is toch het uiteindelijke doel van serieuze Meccanoconstructeurs.

Bert Love heeft dit onderwerp uitvoerig besproken in zijn boek (zie inleiding, Red.) en ik ben mij ervan bewust dat er al een aantal modellen zijn gebouwd met gebruikmaking van de ideeën, die door hem zijn aangedragen. Maar ik wilde onderzoeken of ik in staat was een smallere rupsband te realiseren met geen ander doel dan daarmee een wat lichter model te kunnen bouwen, en gewicht is een factor die niet uit het oog verloren moet worden, wanneer men ouder wordt! Ook streefde ik ernaar de rups er hetzelfde te laten uitzien als die welke men veelvuldig aantreft op graafmachines, d.w.z. waarbij het gewicht wordt gedragen door een serie kleine wielen.

Voor de samenstelling van de schakels heb ik gekozen voor 4-gats vlakke steunbalken (103g), 4-gats strippen (6n) om de sleufgaten te bedekken, en dubbele hoeksteunen (11b) voor het koppelen van de





schakels, en deze laatsten maken het mogelijk twee bouten te gebruiken, zodat een stevige constructie is gegarandeerd. Voor het samenstellen van de rups kunnen paren van vlakke steunen (10) worden gebruikt (in de tekening zijn twee enkele steunen getekend om wille van de duidelijkheid. Red.). In plaats van standaard kragen (59) heb ik aero-kragen (59a, vroeger P52) gebruikt om een reden die ik later zal beschrijven.

Het rupsbandchassis wordt gevormd door twee 19-gats vlakke steunbalken (103a), gescheiden door kragen (59) en voorzien van hoekbalken (8a) om ruimte te hebben voor lagering van het aandrijvende en het vrijlopende rupsbandtandwiel, en tevens om mogelijkheid te hebben voor bevestiging aan het voertuigchassis. In mijn model gebruik ik poelies (23a) als gewichtdragende wielen. Om dat mogelijk te maken is het nodig tussen de standaard ronde gaten van de vlakke steunbalken extra gaten te boren. Daardoor wordt het mogelijk de poelies te plaatsen op 3/4" afstand. Indien ze op 1/2" afstand zouden worden geplaatst, zouden ze elkaar in de weg zitten, en op 1" afstand zitten ze te ver uit elkaar en dat doet afbreuk aan de gelijkheid met het prototype. Vandaar de extra benodigde gaten.

De poelies rusten op de zijkanten van de platte steunen, die de schakels koppelen. De diepte van de groef is zodanig, dat de standaard kragen in de weg zouden zitten, vandaar het gebruik van aero-kragen zoals ik boven al aangaf.

De aandrijvende en vrijlopende wielen zijn 38 mm poelies (21), een afmeting waarmee een goede schaal kan worden bereikt met een (naar verhouding) lichtere rupsband. Het volgende probleem is hoe deze aan te drijven. Het blijkt dat 11 schakels een gesloten cirkel vormen rond de genoemde poelie. De gevolgtrekking ligt dus voor de hand, dat een 11-tands kettingwiel benodigd is. Mijn goede vriend Joe Etheridge (N.E.M.S.) tekende met zijn computer een dergelijk tandwiel met behulp van het programma AutoCad, en volgens deze tekening maakte ik de benodigde wielen. Er is er steeds één aan de binnenzijde tegen een poelie (21) geschroefd, alleen de tanden steken uit en de band blijft goed op zijn plaats in de groeven van de poelies.

Tenslotte, de rupsband wordt strak gehouden door middel van MW veren en kragen (120c/d). De vrijlopende tandwielen zijn gemonteerd op assen, die kunnen schuiven in 5-gats koppelingen (63g?) en de veren houden de band op spanning.

## Verslag bijeenkomst Ede 23/9/2000

door Ralph Schurink, foto's René Mikkers

*Ondanks dat de Meccano-bijeenkomsten al ver van te voren worden gepland, blijft het voor de schrijver altijd de vraag of hij er naar toe kan gaan. Dit houdt verband met zijn werkzaamheden bij onze nationale luchtvaartmaatschappij. Gelukkig was het mogelijk deze bijeenkomst te bezoeken op zaterdag 23 september.*

8

Op een werkelijk prachtige najaarsdag reed ik samen met de heer De Beer uit Amsterdam naar Ede. Bij onze binnenkomst rond de klok van tien was het al goed druk. Er waren al veel leden en modellen. Mijn eerste indruk was dat dit een geslaagde bijeenkomst zou worden.

Zoals altijd was vlak bij de ingang de tafel van het documentatiecentrum ingericht. Hier was nu een bijzonder item te zien: onze leden uit Groningen hadden op de tentoonstelling Roakeldais 2000 (een lokaal evenement) de publieksprijs gewonnen.

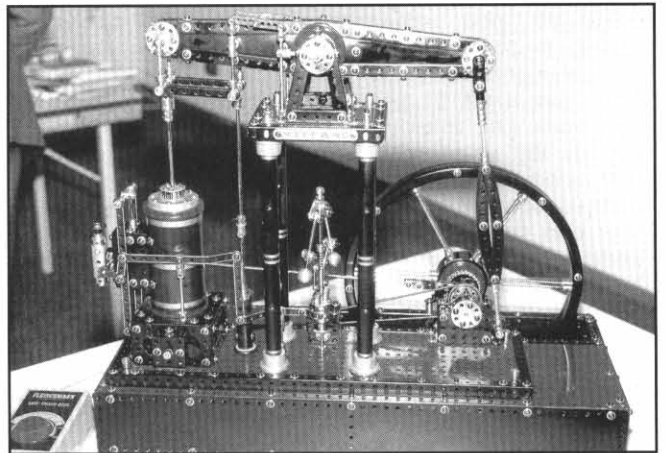
De heer Geertsema had een fraai en niet ingewikkeld uitziend model van de 460 Express Passenger Locomotive/Tender meegenomen. Dit is gemaakt naar aanleiding van een bouwbeschrijving van een MW-supermodel.

Vervolgens werpen we een blik in de grote zaal alwaar lange rijen tafel helemaal vol staan met modellen; alles piept, draait en het klinkt fantastisch. Als eerste zien we Co Stevens in een geanimeerd gesprek met Alex De Jong, bouwer van de constructie waarmee hij maliënkolders vlecht. Co heeft een leuk en compact model van een combine-machine meegenomen.

Een stukje verder zien we de heer B.D. Schurink, (geen familie), die eigengemaakte tandwielen verkoopt. Hij kan ieder tandwiel maken tot 133 tanden. Dus als men belangstelling heeft voor dergelijke

onderdelen of andere afwijkende 'spare parts' kan men hem telefonisch bereiken op: 05435-17043. Hij is ook bereid uw onderdelen in originele kleur te spuiten. Een nuttig adres lijkt mij.

De heer Geert van Hove uit Schoten in België had het Atomium uit Brussel nagebouwd. Dit werd hier neergezet voor de wereldtentoonstelling van 1958. Wie van u is daar niet geweest? Overigens bent u ook



De in zwart Meccano uitgevoerde balanstoommachine van D.J. Oosters.

in Hannover geweest? De architect van dit atomium heeft een 'dichterlijke vrijheid' gehanteerd; in werkelijkheid zitten de ijzeratomen dicht tegen elkaar aan, maar in dit atomium zijn de negen atomen verbonden via verbindingen. Het geheel is gebaseerd op een dodecaëder: dat is een door twaalf regelmatige vijfhoeken ingesloten lichaam. Het geheel was niet eenvoudig te maken, want van rechte stroken een bol maken is niet makkelijk. De vraag van de heer Van Hove is dan ook: wie doet dit beter.

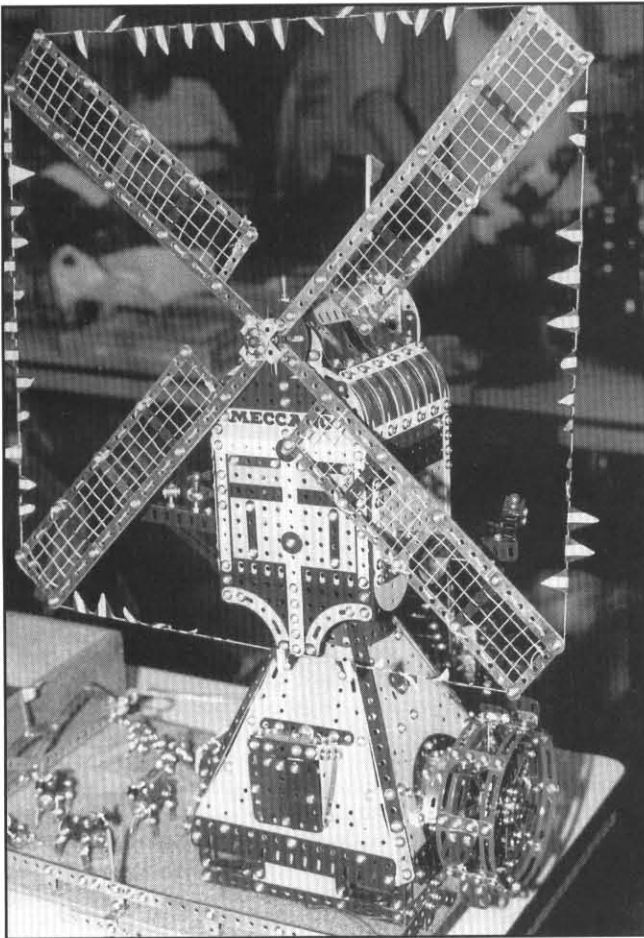
De heer Cornelissen had een Meccano-sluis gemaakt. De heer Kitzen uit Susteren was aanwezig met verschillende stoommachines.

De heer Everaert demonstreerde een door hem geres-taureerde astronomische klok. Op deze klok is heel wat af te lezen zoals: wanneer er een zonsverduistering is geweest of te verwachten valt. Van Tuinen uit Brummen had een mooie stoommachine neergezet. Dit model heeft drie weken continue gedraaid op de tentoonstelling in Zutphen.

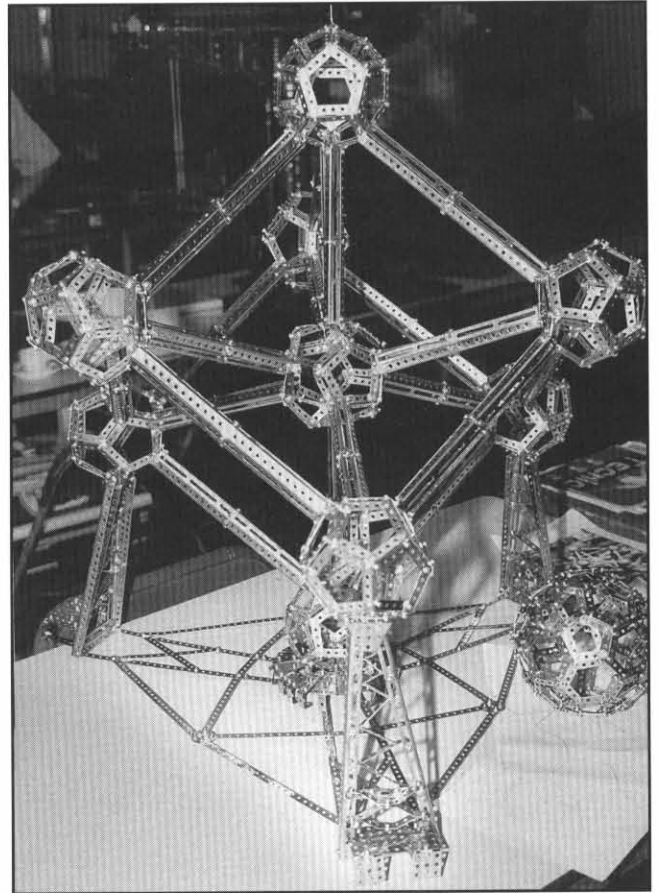
De heer Bouwer had een showpalet van Meccano gemaakt, waarop hij Dinky Toys en Hornby treinen liet zien. Een interessant model dat erg leuk staat in een huiskamer.

Marc Hageman uit Nieuwerkerk a/d IJssel had 'De Schilder' meegenomen; een ingenieuze constructie zorgt ervoor dat er een muis getekend wordt door een schilder; er zitten twee schijven onderin die zorgen voor een horizontale en verticale beweging.

Er was ook een model van een Citroën 4 Camionette



Leen van Ipenburg bouwde een in vele kleuren uitgevoerde windmolen



uit 1927; een zeer fraai model, echter ik kon geen bouwer ontdekken. Misschien kan die persoon zich nog melden bij de redactie.

Ook Alex de Jong was er met zijn maliënkolder machine (zie MN 18.3).

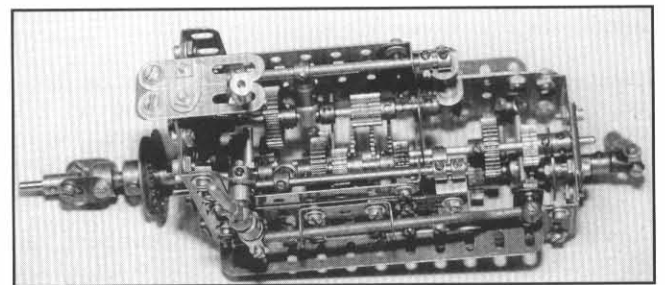
De heer v/d Woerd uit Amstelveen was present met de locomotief "Royal Scott" uit 1925; een model dat waarschijnlijk veel bouwtijd vergt.

De heer Elshof uit Doetinchem had een in Blue/Gold uitgevoerde Stationary Engine/Boiler meegenomen. Verder nog wat kleine en leuke modelletjes.

Verder was er nog een Eiffel Tower te zien alsmede bruggen en stoommachines.

Ook was de zaal gevuld met handelaren zoals Mike Rhoades en René Mikkers.

Kortom het was een gezellige en goede bijeenkomst. Tot slot wil ik graag vermelden dat gemaakte selectie geheel subjectief is. Modellen die hier niet genoemd zijn komen wellicht de volgende keer aan bod.



5 versnellingen vooruit en 1 achteruit met hoge- en lage gearing, gemaakt door A.L. Westermann.

# De motorgondel van een Convair Liner

*Model en beschrijving door Henk Verhoef, bewerking Jan Geertsma,*

*Hieronder volgt de beschrijving van de motorgondel, afgebeeld op de voorpagina van MN 2 van 1999. Inspiratiebron vormde mijn belangstelling voor vliegtuigen, vooral machines uit de jaren vijftig. De gondel is een proefmodel met als achtergrond het idee een meer motorig vliegtuig te bouwen. Zo'n motorgondel met onderstel is technisch gezien het meest compact en tevens het moeilijkste deel van een vliegtuig. Ik wilde uiteindelijk een Convair Liner 240 nabootsen.*



10

*Het imposante model vraagt thuis wel een aparte kamer om in zijn volle glorie tentoongesteld te kunnen worden.*

Om de machine zo getrouw mogelijk weer te geven is van een schaal 1 op 10 uitgegaan. Die schaal kwam goed overeen met de afmetingen van diverse meccano-onderdelen.

Voor mij waren vooral twee functies van belang:

1. het onderstel moest intrekbaar en verend zijn met open- en dichtgaande deuren, en
2. de motor moest verstelbare schroefbladen kunnen aandrijven met draaiende as

Eerst een beschrijving van het onderstel met de daarbij gebleken problemen. Om het vliegtuig op zijn onderstel te doen staan is een redelijk stevig chassis nodig. De constructie daarvan is derhalve samengesteld uit 32 cm hoekbalken en stroken in combinatie met vlakke platen en flensplaten.

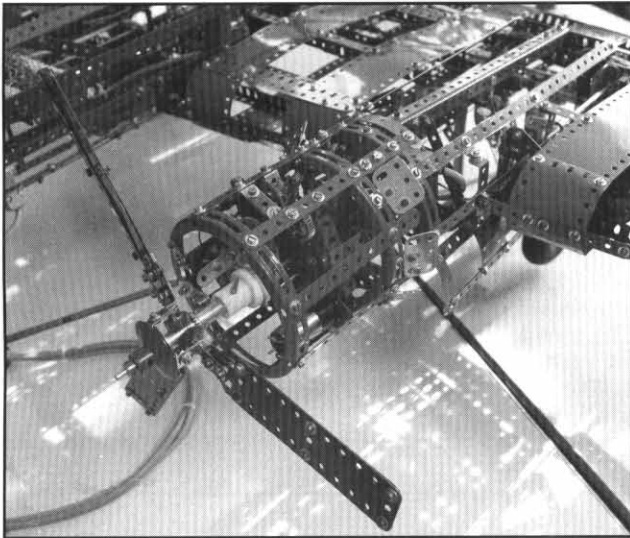
Aan de achterkant komt het draai- en steunpunt van de hoofdpoot te zitten, dat is samengesteld uit 14 cm hoekbalken en platte steunbalken, waarvan twee kokers gemaakt worden, die in elkander schuiven. Een centrale as is bevestigd aan een leuningsteun

onder aan de wielas en glijdt in de bovenste koker in een tweearmige naafkruk, die voor een bewegingsbeperking zorgt. Hiertussen wordt een drukveer gemonteerd, waardoor de vering van de poot gerealiseerd wordt.

Het optrekken en neerlaten van de poot wordt uitgevoerd met een knik-systeem, samengesteld uit gleufstroken en gewone stroken. De knikarm moet door zijn dode-punt heen om de hoofdpoot te blokkeren in zijn uitstand. Het probleem met dit systeem is de plaatsing van de lager- of draaipunten van de knikarm te bepalen. Afstelling is goed mogelijk met behulp van de gleufstroken.

Aan de onderkant van de bovenste chassis-hoekbalken is een strook gemonteerd met glijstuk, waar een schroefstang en een draailager het knikmechanisme verbindt met een as. Deze schroefstang wordt voor- en achterwaarts bewogen met behulp van een schroefkoppeling en een 38 mm tandwiel, opgesloten tussen naafschijf en naafring met behulp van 38 mm

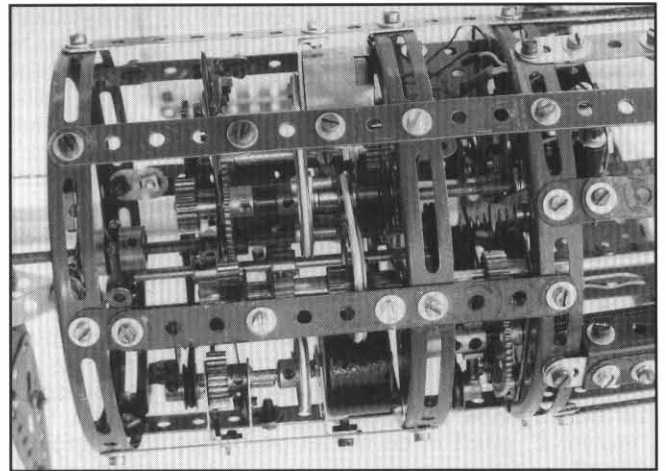
stroken en een vlakke plaat. Het 38 mm tandwiel wordt aangedreven door een rondsel, gemonteerd op een as, die naar de achterkant van het model gaat. De as wordt aangedreven door een Temsi-motor. De deuren worden met hefboomen, glijstuk en naafkruk verbonden. Deze naafkruk wordt via asjes en tandwielen aangedreven door een motortje van een auto-radio cassetterecorder. Door microswitches en mechanische schakelaars en aanslagpunten worden de bewegingen op het juiste moment gestopt. De samenstelling van de propellerbladen is te zien op de foto hieronder. De mechanische verstelling van de bladen tijdens het



draaien vroeg enig denkwerk. Vanaf vaanstad tot reversie (draairichtingomkeer) is een verstelling van ongeveer 105 graden nodig. Het tweede punt betreft de schroefbladen. Het centrum van de propelier bestaat uit twee 6-gaats naafbuswielen, onderling verbonden door 3 schroefkoppelingen en schroefpinnen. De bladen staan onder een hoek van 120 graden en kunnen vrij draaien in de schroefkoppelingen. In het eindlager van elk blad wordt een leuningsteun geschroefd. Deze worden d.m.v. 6 cm lange smalle stroken met een as-connector met naaf (nr. 213b) verbonden, die op zijn beurt in een H-koppeling is geschroefd. Deze kan vrij bewegen over de aandrijfas van de propeller. De heen- en weergaande beweging van de H-koppeling wordt door

een spindel gerealiseerd. Deze wordt, via een vertraging, door een motortje van het auto-radiorecorder type aangedreven.

De heen-en weergaande beweging van de H-koppeling wordt begrensd door microswitches, gemonteerd op een 6 cm gleufstrook. Wegens ruimtegebrek is de aandrijving van de hoofdas via drijfriemen door een electromotor achterin het model gemonteerd. De elektrische schakeling is verder eenvoudig gehouden. Er zitten bijv. geen beveiligingen in van ondersteldeuren of onderstel als zodanig, zodat deze in de juiste volgorde bediend worden. Met dit proefmodel, dat op diverse punten verbeterd



Close-up opname van de motorgondel. Links is de H-koppeling duidelijk te zien.

kan worden, is het mij gelukt, om met 95% meccano-onderdelen een twee-motorig vliegtuig van het type Convair Liner 240 te bouwen. Helaas is de grootte van het complete model van dien aard, dat zowel plaatsing in huis als vervoer, probleemgebieden zijn. Bekijk bijvoorbeeld eens van te voren of het model wel door de deuren van uw huis kan, of dat er een grotere auto zou moeten worden aangeschaft voor vervoer naar bijv. gilde-bijeenkomsten.

## Tentoonstelling Winterswijk

Door Henk Brouwer

De Winterswijk tentoonstelling loopt goed er zijn ook al heel wat "Gilde klanten" wezen kijken. Ik heb er zelf een paar gesproken en rondgeleid op de dagen dat ik bij de tentoonstelling aanwezig was. Over het algemeen zijn de bezoekers zeer positief over hetgeen er in Winterswijk te zien is. Men denkt in het algemeen bij de naam Meccano alleen aan de bouwdozen en minder aan treinen, dinky toys, chemische dozen etc. Ook weet de gemiddelde bezoeker niet, dat Meccano veel meer kleuren heeft gehad dan rood en groen, en dat Meccano al in begin 1900 is uitgevonden. Al met al is het leuk voor de bezoekers die natuurlijk ook voor de mooie modelbaan komen, maar ook leuk voor mensen van de modelspoorclub, die door de bezoekers wat extra inkomsten krijgen om zo hun modelbaan weer verder te kunnen aankleden. Maar ook leuk voor mijzelf als exposant, verteller en promotor van Meccano en het Meccano Gilde, ik verwacht dan ook dat zich nog een aantal nieuwe leden aanmelden.



# De Hooke's/Oldham koppeling deel 2

In MN 17.2 wordt de Hooke/Oldham koppeling van Tony Renall beschreven. Het Gilde-lid M.P.D. Sijnja bedacht een aantal varianten hierop die niet alleen beter zijn (volgens zijn zeggen), maar ook eenvoudiger te maken met gebruik van goedkopere onderdelen. Co Stevens bewerkte zijn verhaal en maakte er de bijbehorende IsoMec-tekeningen bij.

De Hooke's en de Hooke's/Oldham koppelingen bestaan beide uit drie hoofdelementen: een "vork" op elk van de beide uiteinden van de twee te koppelen assen en een "vierpotige" z.g. "spin", die de vorken verbindt. Het centrum van de spin in een Hooke's koppeling dient nauwkeurig tussen de "tanden" van de vorken te passen. Hierdoor kan de spin, met de poten in de tanden van de vorken gelagerd, uitsluitend draaibewegingen maken. Bij de Hooke's/Oldham koppeling is de afstand tussen de vorktanden groter dan de breedte van het spincentrum, waardoor dit laatste tussen de tanden niet alleen draaibaar, maar ook verschuifbaar is.

Is het spincentrum van het Meccanomodel een korte koppeling (63d) en zijn de spinpoten twee assen, gaande door de twee dwarsboringen van de koppeling, dan kan de verschuiving van het centrum op twee manieren plaatsvinden:

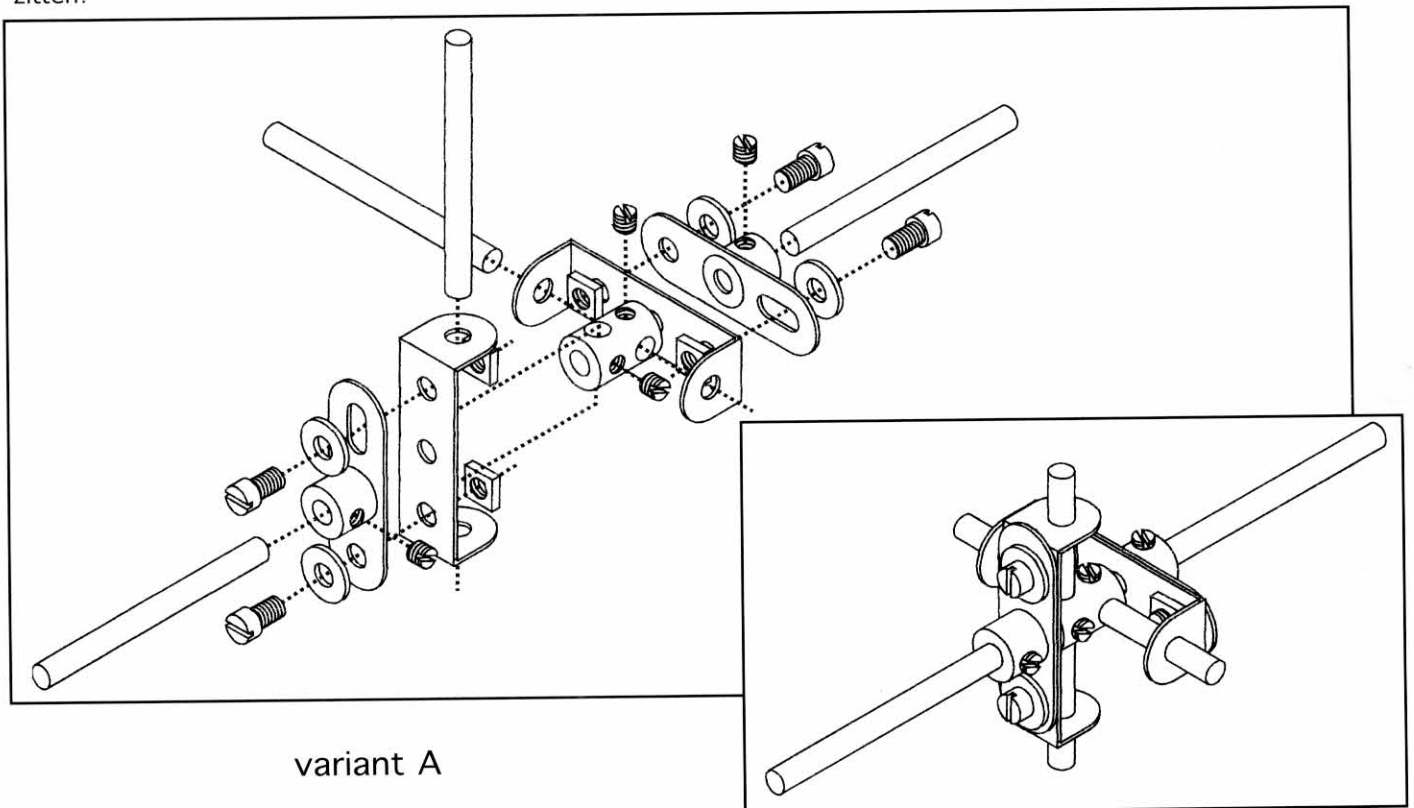
1. De dwarsassen worden met (inbus-)stelschroeven in de korte koppeling vastgezet; de assen moeten verschuifbaar zijn in de vorktanden.

2. De dwarsassen worden in de vorktanden vastgezet; de assen gaan in dit geval door de koppeling zonder verdere verbinding, waardoor de koppeling over de assen bewegen kan.

Uit de toelichting bij de tekening van de Hooke's/Oldham koppeling (M.N. 1999-2) blijkt, dat "manier 1" is toegepast. Dat betekent echter wel, dat er géén stelschroeven in de als vorktanden fungerende leuningsteunen mogen zitten, dat de dwarsassen in de korte koppeling tenminste 38 mm lang moeten zijn, en dat de leuningsteunen uiterst nauwkeurig dienen te worden uitgelijnd. (zie de bij het verhaal geplaatste tekening).

Dit laatste is in Meccano praktisch niet te realiseren! (De afstelling vereist inderdaad veel geduld; wij hebben echter bovengenoemde koppeling goed zien werken. Red.)

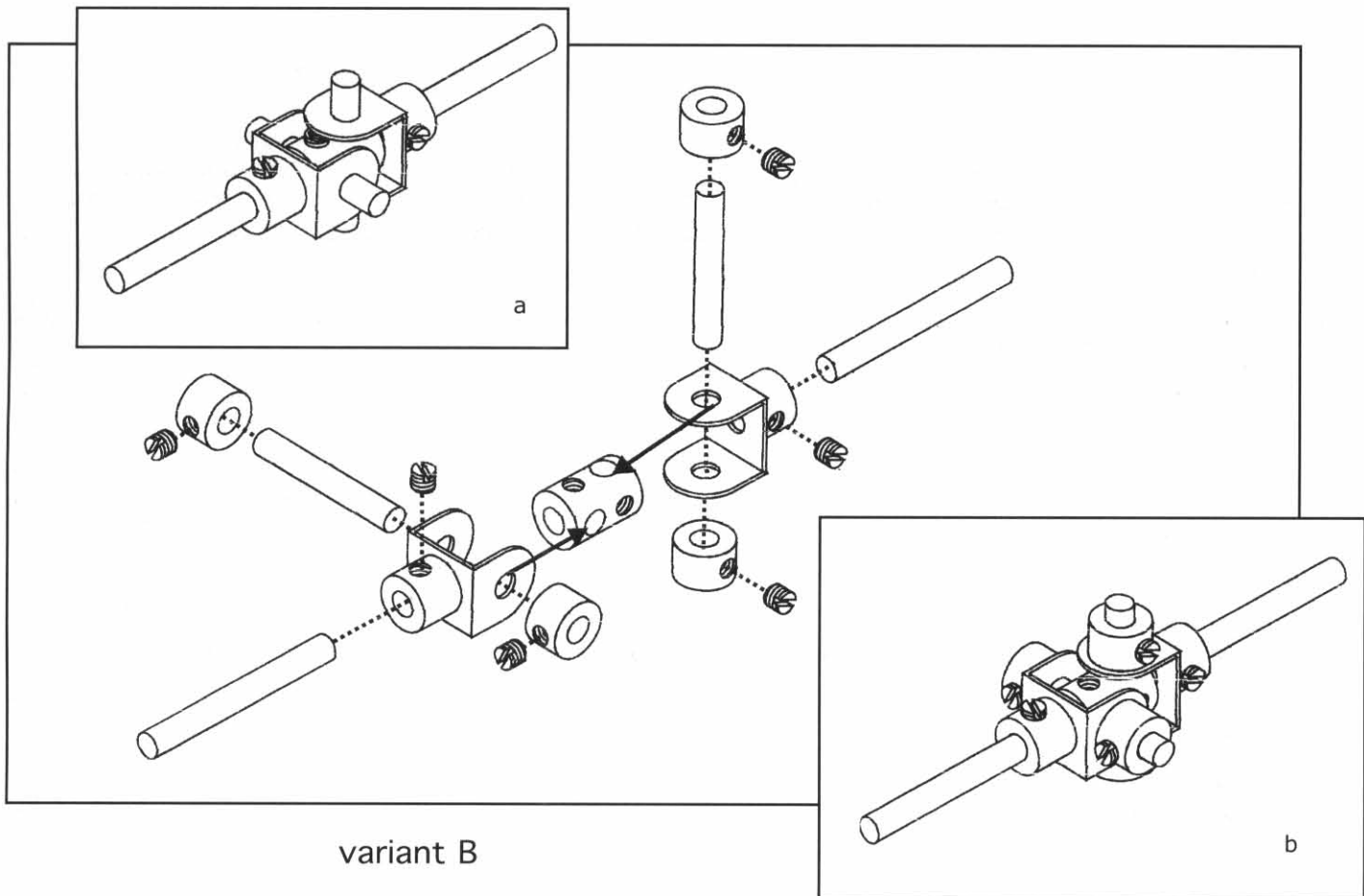
"Manier 2" geeft in dit model geen moeilijkheden, maar dan mogen er in de korte koppeling géén stelschroeven zitten!



variant A

Bevestig met twee schroeven in tegenover elkaar liggende gaten van twee tweearmige naafkrukken (62b) (naafbuswielen zijn ook toepasbaar), in plaats van de leuningsteunen, een dubbele hoekstrip (48), 3 x 1 gaten, met op de schroeven een onderlegging. (Bij toepassing van naafbuswielen dienen de onderleggingen tussen het wiel en de dubbele hoekstrip te worden gelegd.) De spin is een korte koppeling waarin twee 5 cm lange dwarsassen worden vastgezet. De assen worden gelagerd in de einden van de dubbele hoekstrippen (zie tekening 2).

Dit model is geschikt voor het koppelen van assen met de hartlijnen tot maximaal 4 mm naast elkaar; wanneer men 7,5 cm assen toepast, kan die afstand 7 mm worden. (Manier 1).



Op de uiteinden van de te koppelen assen een grote vorkkoppeling (116) bevestigen. De spin is een korte koppeling, waarin twee 25 mm assen met korte inbusstelschroeven (69d) in de dwarsboringen worden vastgezet (manier 1) (zie tekening a).

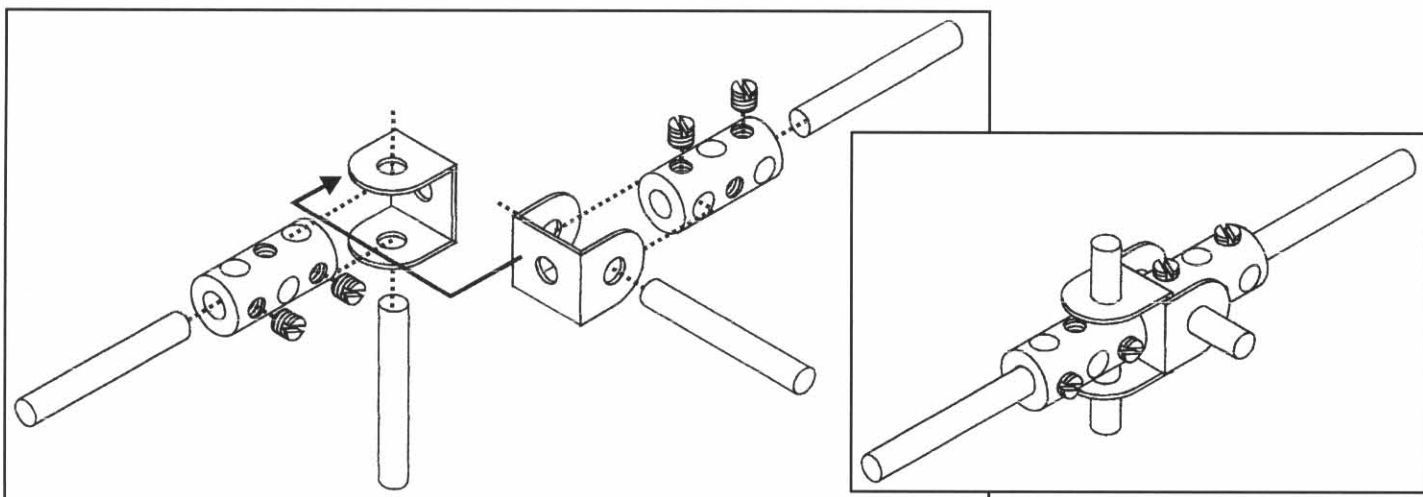
De te koppelen assen kunnen in dit geval met de hartlijnen maximaal 2 mm uit elkaar liggen.

#### variant C

De vorken als bij A te maken. Twee 5 cm assen, los door de dwarsboringen van een korte koppeling, worden met kragen aan de buitenzijden van de grote vorkkoppelingen draaibaar vastgezet. De hartlijnen van de te koppelen assen kunnen tot maximaal 4 mm uit elkaar liggen (manier 2). ( zie tekening b)

13

#### variant D



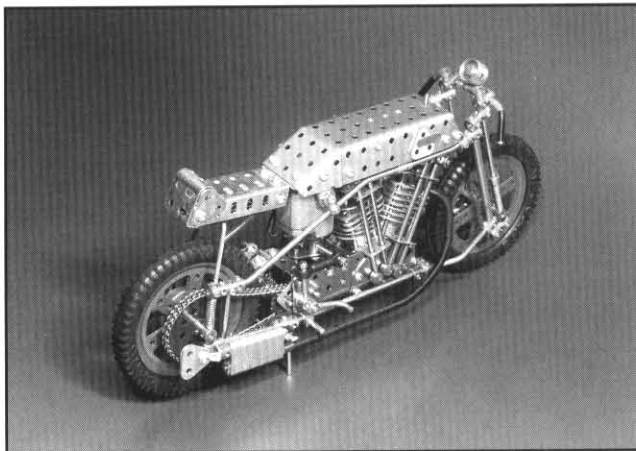
Twee dubbele steunstukken (11) vormen, in elkaar gehaakt, een "dubbelvork" met de tanden in twee tegengestelde richtingen. In de vorken worden 25 mm assen gelagerd. Tussen de vorktanden wordt midden op de assen een koppeling (63) bevestigd. De assen gaan door een einddwarsboring van de koppelingen (63) en worden daarin vastgezet. De te koppelen assen worden in de langsbooring van de koppelingen (63) vastgezet. De afwijking tussen de hartlijnen van de te koppelen assen kan maximaal 2 mm zijn. (Manier 1).

# Een O.E.C. motorfiets

*Model, beschrijving en foto's verzorgd door  
L.M. Hageman*

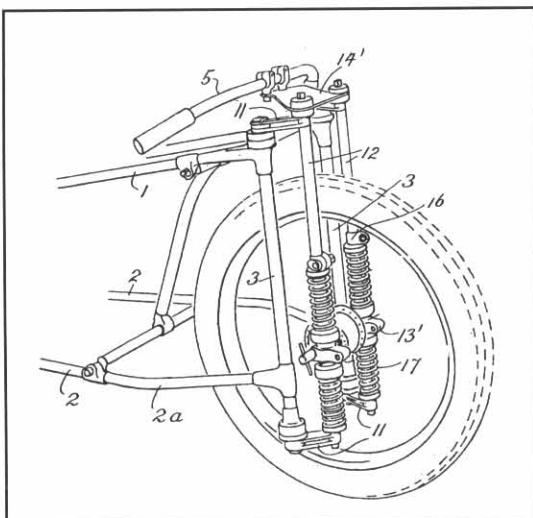
"Wij, Frederick John Osborne, van de Osborne Engineering Company, vragen octrooi aan voor verbeteringen aan frames en stuurinrichtingen van motorfietsen". We spreken over de late twintiger jaren, we zijn in Engeland en het werd in de wandelgangen 'Duplex Steering Frame' genoemd. Deze motorfietsen zijn gebouwd, in kleine aantallen, met diverse motoren, zowel voor de circuits als voor de weg. In road-tests werd de opmerkelijke rechtuitstabiliteit genoemd, als gevolg waarvan de constructie het succesvolst was bij snelheidsrecordpogingen.

Er is nooit meer wat van gehoord. De enig bekende praktische toepassing van deze frameopbouw is mijn MECCANO model. De bevestigingspunten van de 'voorvork' boven, zowel als beneden, zorgt ervoor dat speling geen grote invloed heeft op de geleiding van het voorwiel (Denk eens aan de voorvork van een fiets die speling heeft op het balhoofd!).



14

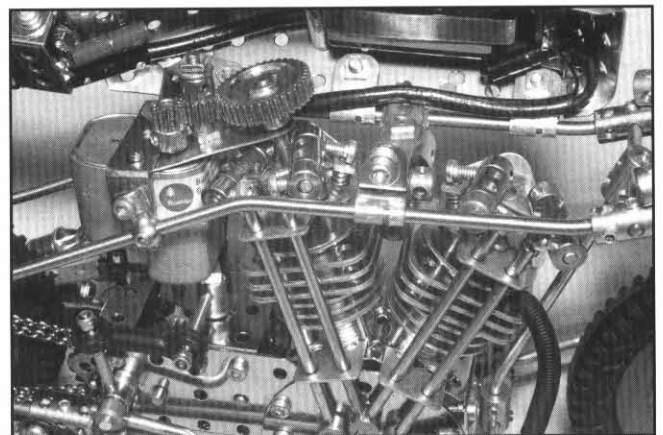
*Zijaanzicht van de O.E.C. motorfiets. De niet-Meccano onderdelen zijn een belangrijke aanvulling op de rijke detailing van het model.*



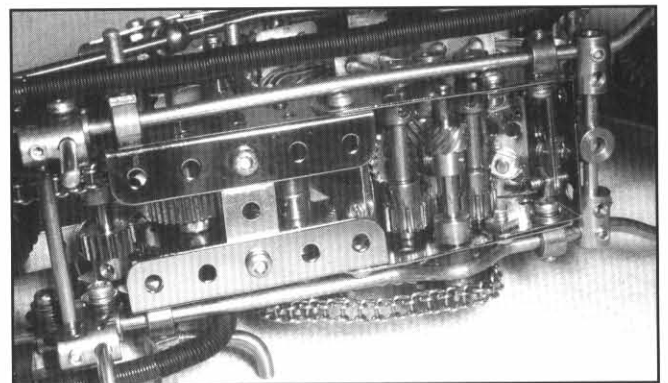
De Meccano motorfiets heeft zichtbaar werkende kopkleppen met drie laagliggende nokkenassen, aan de rechterbuitenkant van het motorblok. Een tweevernellingsbak met bediening door het rechter voetpedaal en een trommelrem in het achterwiel met een rempedaal aan de linkerzijde completeren de techniek. De aandrijving vanaf de electromotor loopt via een verticale as door de achterste cilinder!

Er zitten wat verchromde TEMSI onderdelen in en ietsje TECC, waar 10 mm. gatsafstand wel handig was; de stoterstangen staan 10 mm. van elkaar. Het meest in het oog springende onderdeel is echter de racy benzinetank, die uit roestvast staalplaat is gezaagd en gebogen en van MECCANO gaatjes is voorzien. Ik ben trouwens niet zo verzot op het opruimen van ijzervijlsel en bij latere modellen ben ik mij gaan beperken tot standaard verkrijgbare onderdelen (van - voor puristen - niet onberispelijke komaf!).

Het enige dat rest is de motor te laten rijden Op Een Circuit.



*Detailfoto van het motorblok met daarop goed zichtbaar de kopkleppen.*

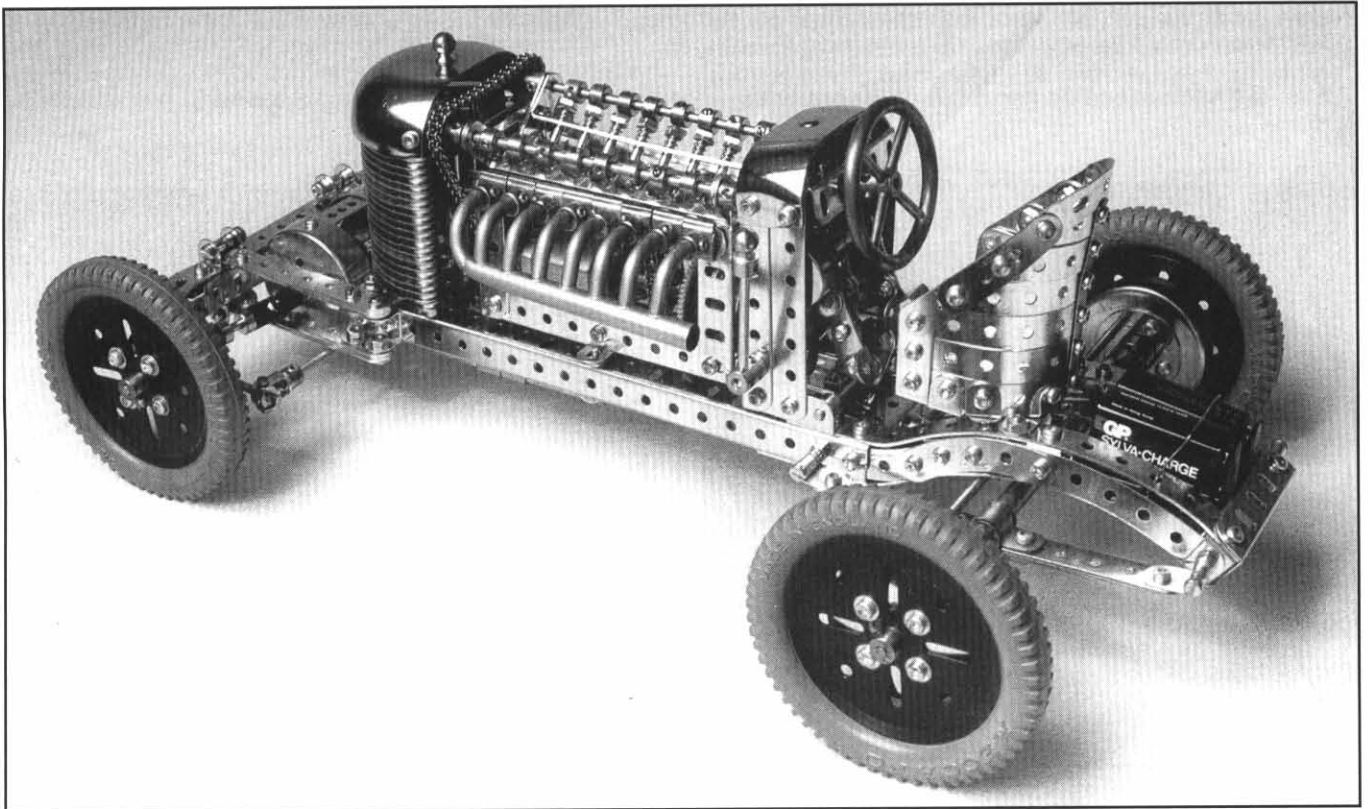


*Onderaanzicht van het motorblok met hierin de tweevernellingsbak.*

*De tekening links is een bijlage bij de octrooi-aanvraag en laat de voorvork constructie zien.*

# Een Miller Indy-racer met voorwielaandrijving

Model, beschrijving en foto's verzorgd door L.M. Hageman



8.4

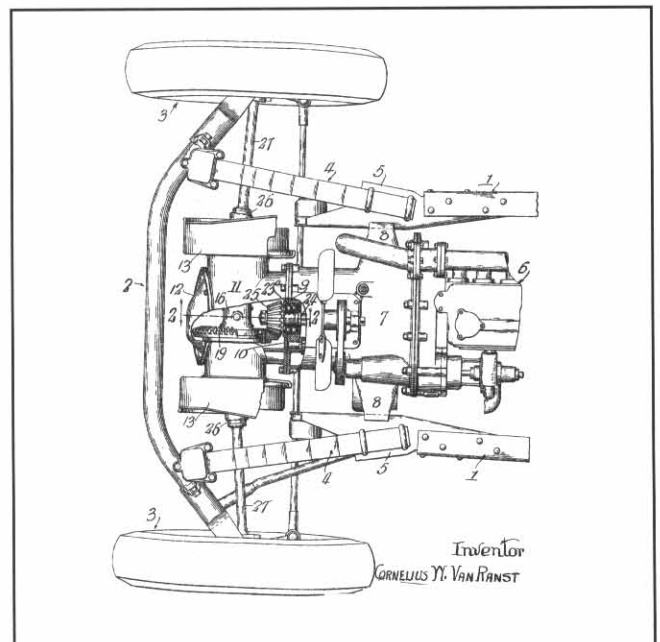
In de twintiger jaren werd in Amerika geraced op ovale banen. Dat vonden de Amerikanen leuk. Veel banen hadden een wegdek van houten planken met kombochten, dan kon je lekker hard gaan. Eén baan had een bestrating van klinkers en werd de Brickyard 'genoemd, ofwel het 'bakstenen erf'. Alle houten banen zijn vergaan behalve de Brickyard. De naam van deze baan is Indianapolis.

15

In die tijd waren er maar twee grote namen van racewagens in de USA, Duesenberg en Miller.

De laatstgenoemde was de meest innovatieve. Harry Armenius Miller was van Duitse komaf, evenals de Duesenberg broers. Hij was begonnen met de fabricage van carburateurs, die vrijwel altijd op de winnende wagens waren gemonteerd. Daarna ging hij eigen motoren ontwikkelen en toen die ook succesvol waren bouwde hij complete auto's. Vervolgens kwam hij met voorwielaandrijving op de propen en later zelfs met vierwielaandrijving voor zijn racers.

Tezelfdertijd waren ook Grégoire in Frankrijk en Rasmussen in Denemarken met voorwielaandrijving bezig, die leidden tot de Citroën Traction Avant en de DKW auto's. Miller's ontwerp leidde tot de Cord 'front-wheel drive' automobielen, onder leiding van Van Ranst.



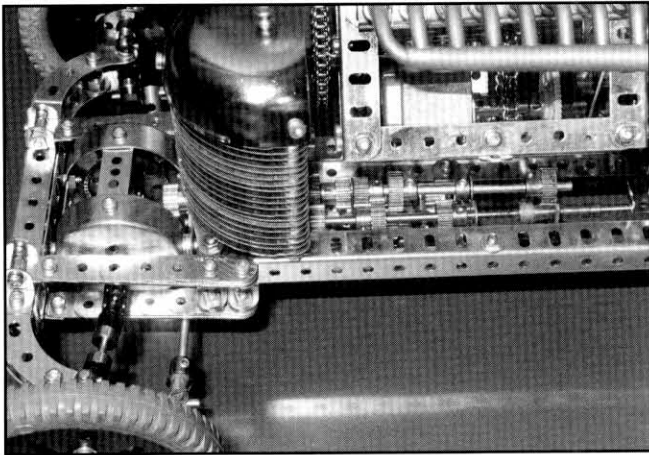
Tekening (rechts) uit het octrooi van Van Ranst met de voorwielaandrijving van de Cord automobiel.



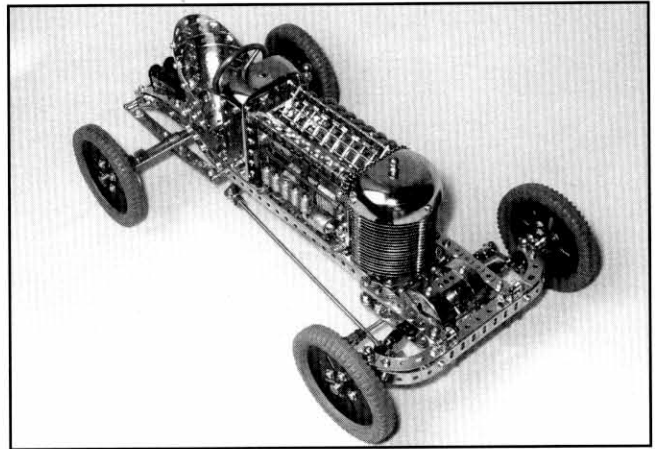
Altijd zal wel onduidelijk blijven wie wie inspireerde. Het is wel een feit dat twee voorwiel aangedreven Millers werden aangetroffen in de Bugatti fabriek in Mulhouse: later kwam Bugatti met vierwiel aangedreven racewagens !

Ik heb de Miller voorwielaandrijver gemaakt, omdat ik een fietsbel en een ijzerzaag had. Dit samen heeft geleid tot de bovenkant van de radiator en van het dashboard. En toen ik toch aan de werkbank stond, heb ik ook het stuurwiel en de uitlaat gesoldeerd van koperpijp. En toen kon ik eindelijk met MECCANO aan de slag! De motor kreeg twee werkende bovenliggende nokkenassen. Koppeling en een versnellingsbak met drie vooruit, vrijstand en een achteruit. Een differentieel tussen de voorwielen en natuurlijk Ackermann stuurgeometrie. De achterwielen kregen trommelremmen. In de cockpit zitten drie pedalen: een gaspedaal dat de motor op toeren jaagt via een potmeter, een rempedaal en een koppelingspedaal; alles operationeel. De motor kan op zijn scharnieren om de versnellingsbak in het zicht te brengen.

Tot nu toe heeft alleen de kerstman de wagen willen rijden, zie MN 15.4.



De half-weggeklapte motor geeft zicht op de versnellingsbak.



Een doorgezaagde fietsbel en radiator geven de racer haar karakteristieke uitstraling.

## Kompaswagen II

Een artikel van Bert Loerakker met IsoMec-tekeningen van Co Stevens.

Het doorgronden van een kompaswagen is minder eenvoudig dan menigeen denkt. De werking berust weliswaar op de hoofdeigenschap van het differentieel, maar om goed functioneren mogelijk te maken dient - naast het benodigde tandwielstelsel - een aantal parameters op elkaar te zijn afgestemd. In MN 16.1 hebben wij u twee artikelen toegezegd waarin de technische principes van de kompaswagen worden belicht. Artikelen met verschillende benaderingswijzen. Eén daarvan is reeds geplaatst in MN 16.4.

Inmiddels is er nóg een kompaswagen gebouwd, en wel door de heer D.J. Oosters uit Stellendam. De beschrijving daarvan treft u hieronder aan, het andere artikel houdt u van ons tegoed.

### Algemeen

In de oudheid werd het strijdtoneel gedomineerd door strijdagens. Intussen werd er ook een kompaswagen ontwikkeld, als ondersteuningsvoertuig. Deze voertuigvariant diende ter bepaling van de richting bij het maken van doorsteken en bij omtrekkende bewegingen op momenten dat het zicht door duisternis of

slecht zicht anderszins, bij voorkeur door een rookgordijn, aan het menselijk waarnemingsvermogen was onttrokken. Kenmerkend voor de kompaswagen was de tandwielconstructie, die ervoor zorgde dat de aangegeven richting gehandhaafd bleef, onafhankelijk van de bewegingen van het onderstel. De kompaswagen heeft daarmee aan de basis gestaan van de huidige aandrijfdifferentiëlen.

### Techniek

Beide wielassen zijn voorzien van een 25t rondsel. Het linker rondsel is 1:1 in aangrijping met de onderste halve uitgaande as, en het rechter met een 50t kroonwiel dat bevestigd is aan de onderzijde van het differentieelhuis. Na deze vertraging van 1:2 volgt in het differentieelhuis een versnelling van 2:1. Dus uiteindelijk drijft ook het rechter wiel de centrale as 1:1 aan. Als alleen het linker wiel in voorwaartse richting draait, draait de onderste halve uitgaande as linksom, en de bovenste - met daarop het centrale rondsel - rechtsom. Als alleen het rechter wiel in voorwaartse richting draait, draaien het differentieelhuis en het

centrale rondsel linksom. Als beide wielen met gelijke snelheid in dezelfde richting draaien staat het centrale rondsel stil.

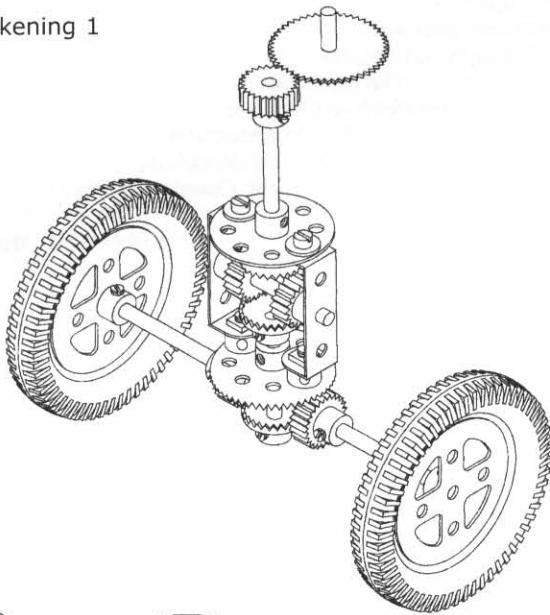
## Bochten

In bochten draait het voertuig om een denkbeeldig punt in het verlengde van zijn as. Daarbij is de draai-straal van het binnenwiel het kleinst en die van het buitenwiel het grootst. De wielen leggen in gelijke tijden dus ongelijke afstanden af en daardoor zijn de draaisnelheden ongelijk. Dat verschil in draaisnelheid genereert een draaiende beweging van het centrale

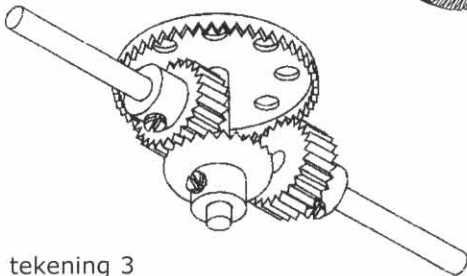
rondsel, in vakjargon kruip genoemd. De kruip is rechtlopend (naar binnen gericht) en recht evenredig met de draai-straal en de spoorbreedte, maar omgekeerd evenredig met de wieldiameter. Asymmetrie in hart loopvlak - hart draagbeeld rondsel, leidt tot asymmetrie in kruip.

Om de juiste richting aan te wijzen moet de draai-richting van het centrale rondsel nog veranderd worden; dat geschiedt met behulp van een extra tandwiel op de hulpas vóór het centrale rondsel. Deze overbrenging is tevens de laatste mogelijkheid in de aandrijflijn om te werken aan de betrouwbaarheid van de richtingindicator.

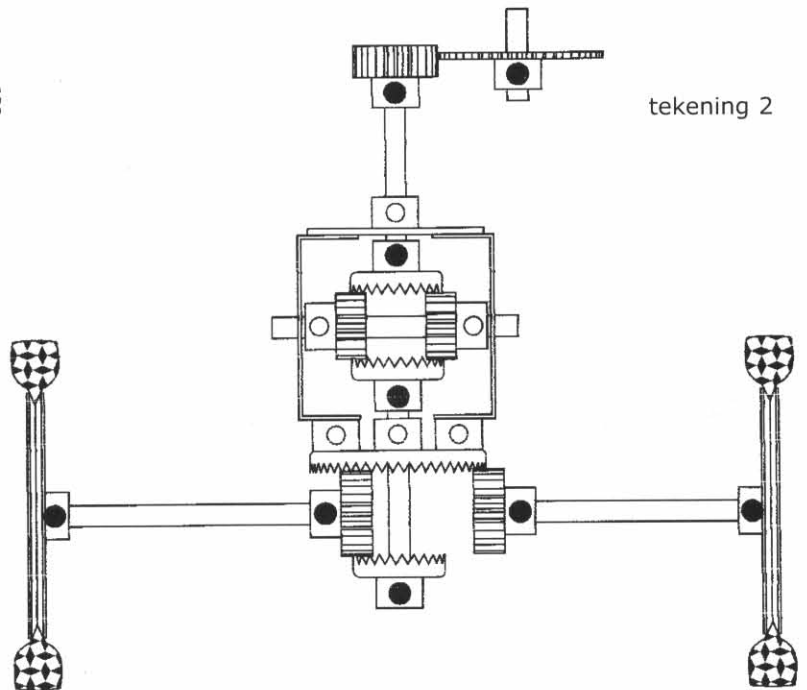
tekening 1



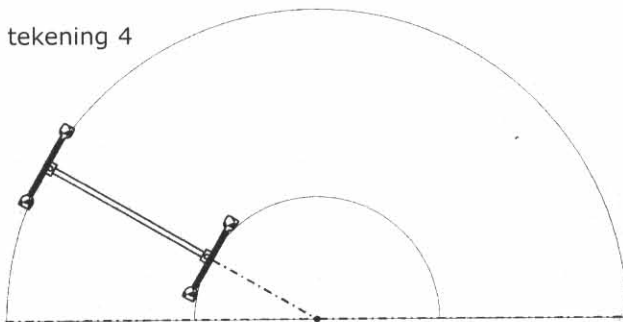
tekening 3



tekening 2



tekening 4



*Tekening 1 en 2 laten zowel in een perspectivische als in een vlakke tekening zien hoe de kompaswagen is opgebouwd.*

*Het aangrijpen van de tandwielen onder het kroonwiel is voor de duidelijkheid vanuit een andere hoek weergegeven in tekening 3.*

*Op tekening 4 is duidelijk te zien, vooral bij een scherpe bocht, dat het binnenwiel een kortere afstand aflegt dan het buitenwiel (zie tekst onder "Bochten").*

# “Baukästen” van Ulf Leinweber

door Willem Blauw

## een boekbespreking

Vorig jaar is er een tentoonstelling in Kassel, Duitsland te zien geweest met als thema de in dat land gefabriceerde konstruktiebouwdozen, zo'n 900 in totaal. Tegelijk hiermee is een katalogus verschenen met een overzicht van de verschillende systemen.

De uitvoering van het koffietafel boek, zoals we het rustig kunnen noemen, is voortreffelijk: overzichtelijk en systematisch opgezet met fotowerk van hoog niveau.

Er staat een keur aan goed leesbare artikelen in. Zo wordt o.a. ingegaan op het ontstaan van de konstruktiebouwdoos en het gebruik van verschillende materialen; naast metaal wordt aandacht besteed aan steen, hout, papier, karton en plastic en de handel en reclame door de jaren heen.

Het begrip konstruktiebouwdoos wordt in het inleidende hoofdstuk op haast wetenschappelijke wijze gedefinieerd:

Ze dient uit gestandariseerde onderdelen te bestaan; men dient er meerdere, verschillende modellen mee te kunnen maken en deze moeten ook weer uit elkaar te halen zijn; het model moet drie-dimensionaal zijn en de basis van de doos moeten verbindingselementen zijn. Deze verbindingselementen dienen als klassifikatie voor het type konstruktiebouwdoos.

Het overzicht geeft tevens een aardige indruk van het tijdsbeeld waarin de verschillende systemen en thema dozen op de markt zijn gebracht. Zo zijn er houtbouwdozen uit het voormalige Oost-Duitsland met als

thema de typische communistische architectuur van die tijd en de latere elektronika bouwdozen.

Ook aan Meccano wordt aandacht besteed, het werd immers tevens in Duitsland geproduceerd. De schrijver stelt zelfs dat het eerste gebruik van metaal in bouwdozen niet door Frank Hornby is geïntroduceerd maar door de gebroeders Keller in 1890. Zij lanceerden toen een systeem genaamd "Iron, sand and stone" waarmee bruggen en stationsgebouwen konden worden gemaakt.

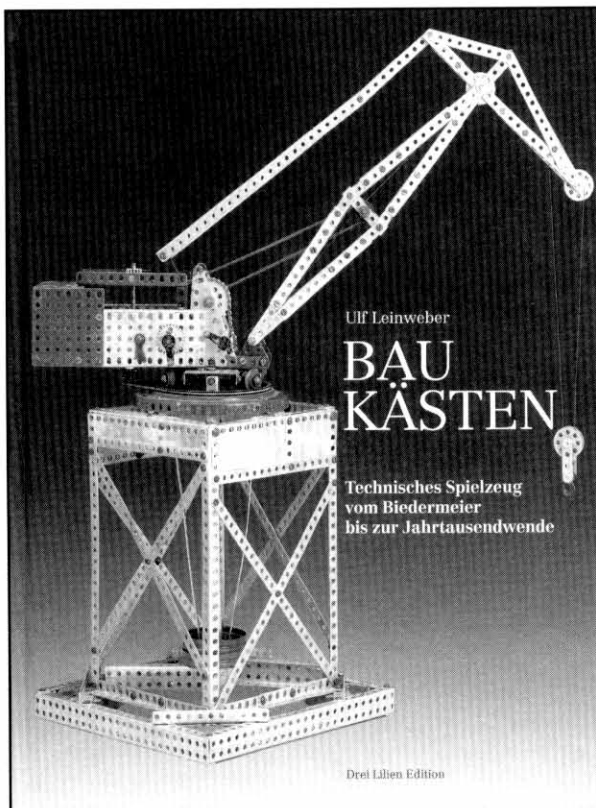
Het Oosduitse alternatief voor het duurdere Meccano is Construction. De geschiedenis van dit merk komt in een apart hoofdstuk uitgebreid aan de orde. Voor de val van de muur was Construction een vast onderdeel van het lesprogramma op de scholen. In elke klas 2 en 3 stond een kast vol met Construction onderdelen!

De hiernaast geplaatste bijdrage geschreven door Geert Vanhove gaat o.a. verder in op dit systeem.

Al met al een boek voor de liefhebber om te hebben. Er zijn al exemplaren in de tweedehands boekhandel gesignaleerd voor nog geen fl 40,00. Via de reguliere boekhandel moet het waarschijnlijk nog wel te bestellen zijn.

“Baukästen, Technisches Spielzeug vom Biedermeier bis zur Jahrtausendwende”, onder redactie van Ulf Leinweber, uitgegeven door VMA Verlag, Wiesbaden ISBN 3-928127-64-0

18



Op de cover van het boek een foto van een Märklin kraan. Boven een van de mooi uitgevoerde bladzijden.

# 10 millimeter systemen

Een bijdrage van Geert Vanhove

## Voorgeschiedenis: echt of namaak ?

In 1901 ontstond het populaire metalen constructie-spielgoed MECCANO op het Britse eiland. Vanzelfsprekend werd de maatvoering ontleend aan het plaatselijke "imperial" stelsel van mijlen, voeten en duimen. (1 voet = 12 duim; 1 duim = 1 inch = 1" = 25,4 millimeter).

Honderd jaar later worden de gaatjes nog steeds gepost met een hartafstand van een halve duim (1/2" = 12,7mm). De boutjes en moertjes hebben 5/32" WW (Whitworth) schroefdraad.

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog werd de Duitse dochteronderneming van Meccano geconfisqueerd en omgedoopt tot MÄRKLIN METALL. De bestaande productiegereedschappen werden verder gebruikt tot op heden, waardoor diezelfde 1/2" gatafstand bewaard bleef.

MÄRKLIN METALL mag aldus beschouwd worden als een der eerste namakers en concurrenten van MECCANO. Deze toestand werd na WO I geregulariseerd.

## Wanneer ontstaat namaak ?

Een (succesvol) product wordt nagemaakt omdat:

- Het originele product voor de gebruiker onbereikbaar is.
- Kopiëren simpeler is dan iets nieuws bedenken.
- Patenten vaak eenvoudig te omzeilen zijn.
- Onwetende mensen makkelijk misleid worden.
- Er vraag is naar een soortgelijk (goedkoper) product.
- Er gemakkelijk geld mee te verdienen valt (grotere winsten mogelijk).

Nota:

In deze branche kan namaak een verrijking van het aanbod betekenen en de creativiteit aanmoedigen.

## 10 millimeter is dus namaak ?

De wijziging van de gatafstand is een manier om het MECCANO patent te omzeilen.

Een voor de hand liggende keuze trouwens:

- Afgeronde maten in millimeter zijn ingeburgerd op het Europese vasteland.
- Een halve duim (1/2") = 12,7mm en is bijgevolg 27% groter dan 10mm: dit geeft 27% materiaalbesparing in oppervlakte van de onderdelen.

Overige besparingsmogelijkheden:

- Gebruik van kwalitatief mindere materialen.
- Een kleiner gamma en eenvoudiger te produceren onderdelen.
- Mager aanbod van modellen en voorbeelden in de handleiding.
- Goedkopere verpakking.
- Minimum aan reclame.

## Waar en wanneer ?

De 10mm systemen zijn ontstaan in de satellietstaten van het Oostblok tijdens de nasleep van WO II.

Door de koude oorlog ontstond er een strenge scheiding tussen het communistische Oostblok en het kapitalistische Westen. Door handelsblokkaden en een lagere levensstandaard in het Oosten was de gewone burger er niet in staat zich originele MECCANO aan te schaffen. Om aan de vraag te voldoen werd er een eigen productie opgestart in voormalig Oostduitsland (CONSTRUCTION; PLASTICON) en toenmalig Tsjecho-Slowakije (MERKUR; TECC).

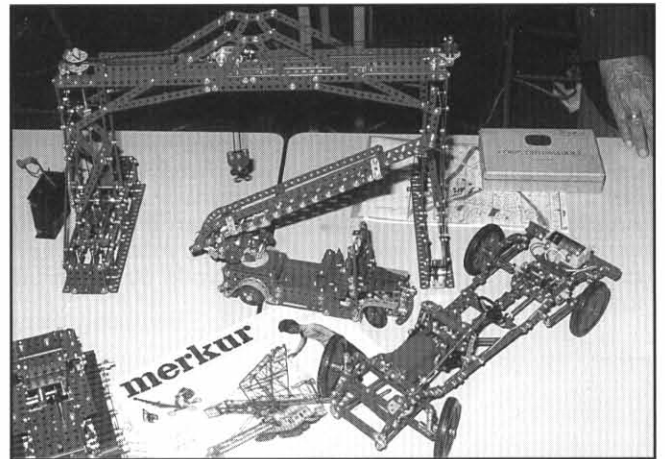


Foto gemaakt door Geert Vanhove waarop een aantal aardige modellen van Merkur worden getoond.

## Uitvoer naar het Westen: de kip of het ei?

Het goedkopere Oostblokspeelgoed werd door diverse importeurs verspreid over West-Europa.

Het kwam er in de winkelrekken zij aan zij met, of ter vervanging van, MECCANO.

Eind jaren '50 waren de eerste dozen CONSTRUCTION bij ons te koop. In latere fase, midden jaren '80 verscheen het sterk gelijkende PLASTICON hier eveneens in de handelszaken.

Kort daarna maakte de Nederlandse winkelketen Bart Smit zijn opwachting op de Belgische markt.

Aanvankelijk werden in die winkels oorspronkelijke dozen CONSTRUCTION aangeboden. Vrij vlug werd de verpakking ervan in een nieuw jasje gestoken en voorzien van het TECC (Bart Smit huiscollectie) label. De minder fraai ogende vernikkelde inhoud van de dozen uit Oostduitsland had blijkbaar nog steeds onvoldoende aantrekkingskracht op de verwerende koper bij ons.

Onder hetzelfde TECC label werden in 1991 Tsjechische MERKUR sets geïntroduceerd. Terwijl hun voorgangers in de uitverkoop belandden, verschenen de eerste kleurrijke themadozen, vergezeld van een promotievideo in de Bart Smit huiscollectie. Op deze video was onder andere te horen: "de ouders van nu kennen nog het speelgoed van toen". Hiermee werd uiteraard gezinspeeld op het succes van MECCANO.

Het aanbod binnen het aantrekkelijke assortiment steeg verhoudingsgewijs met de prijzen. Dit product moest het evenwel afleggen tegen de originele MECCANO wegens naambekendheid en grootschalige

reclame of Meccano roadshows. Begin 1999 verkocht Bart Smit de laatste sets tegen sterk verlaagde prijzen. Het volumineuze en zware speelgoed kostte meer aan behandeling dan de verkoop toeliet.

Nota: CONSTRUCTION, ORSTA en PLASTICON hebben schroeven M4, MERKUR en TECC M3.5: door een dikke laklaag worden de geponste gaatjes ook kleiner. De assen verschillen niet enkel in diameter: CONSTRUCTION voorziet aseinden in M4.

Een aantal onderdelen is vergelijkbaar, doch grotendeels verschillen de Tsjechische en Oost-Duitse 10mm systemen sterk van elkaar.

De M4 groep levert zacht vernikkeld staal; de anderen gelakt en elektrolytisch verzinkt harder, dus ook minder buigzaam, staal. De eersten gebruiken rubberen banden in aanvangsfase; vanaf de C-dozen kunststof velg+band. De TECC sets hebben stalen velgen: kleine banden in rubber, de overige in harde holle kunststof.

Verskillende bouwers onder ons kennen, naast het "puriteinse" gebruik van oorspronkelijke sets en onderdelen, het genoeg de verschillende onderdelen op vernuftige wijze te combineren.

Aangezien iemands spelplezier niet kan uitgedrukt of vergeleken worden volgens een vaste maatstaf, verdienen de 10mm systemen een eervolle plaats in het knutselgebeuren.

Tot slot nog een doordenker, een economisch citaat, even oud als MECCANO zelf:

"Er is nauwelijks iets op deze wereld te vinden dat niet ergens iemand slechter zou kunnen maken en goedkoper verkopen. En de mensen die zich alleen maar op de prijs oriënteren, worden terecht slachtoffer van deze gang van zaken.

Het is niet slim teveel te betalen, maar het is nog slechter te weinig te betalen. Als U teveel betaalt, verliest u wat geld, dat is alles, omdat het gekochte product de daaraan togedachte opdracht niet vervullen kan.

De wet van de economie verbiedt het voor weinig geld veel waarde te verkrijgen. Neemt u het laagste aanbod aan, dan moet u voor het risico dat u neemt iets bijrekenen. En als u dat doet, dan hebt u ook genoeg geld om iets beters te kopen".

JOHN RUSKIN 1904

Misschien toch iets om in gedachte te houden bij uw volgende (tweedehands) aankoop?

Opmerking redactie: de bij dit artikel behorende, maar niet afgedrukte lijst met constructiedozen welke de schrijver in zijn bezit heeft kunnen op aanvraag verstrekt worden.

## Tecc - Merkur en Construction (weer) verkrijgbaar


Voor de Tecc liefhebbers/gebruikers is het interessant om te weten dat de firma PMOT in Scheemda importeur/leverancier is van Merkur. Dit constructiesysteem werd enige jaren geleden door Bart Smit verkocht onder de naam Tecc maar is al weer geruime tijd niet meer te verkrijgen.

Geïnteresseerden kunnen een folder en prijslijst opvragen bij: PMOT

Torenstraat 13  
9679 BN Scheemda  
tel/fax 0597-591596 /591938  
of e-mail: pmot@planet.nl

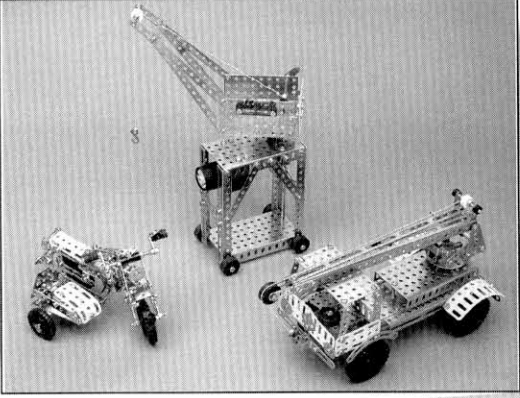
Alvorens deze informatie op te nemen heeft de redactie bevestiging gevraagd en gekregen van de importeur bij monde van de heer P. van Dort dat aanvragen om informatie alsmede bestellingen prompt zullen worden uitgevoerd.

Ook **Construction** is verkrijgbaar, gefabriceerd door Eitech. Het wordt naar ons land gehaald door de vroegere importeur van Meccano, de firma Pyro. Info op telefoonnummer: 0575-564266.



**17** Art.No.: 00017  
350 x 290 x 75 mm

- mit Getriebemotor
- Batteriebetrieben
- 3 x Babyzelle R 14 erforderlich



Op de afbeelding hierboven een indruk van de product-catalogus van Eitech van dit jaar. Naast basisdozen en themadozen (bv de Eiffeltoren) zijn ook losse onderdelen verkrijgbaar.

# Meccano at War in Portsmouth

een verslag en foto's van Kees Trommel

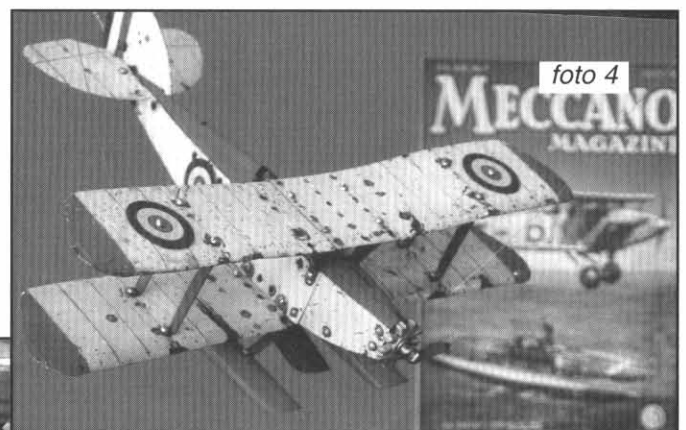
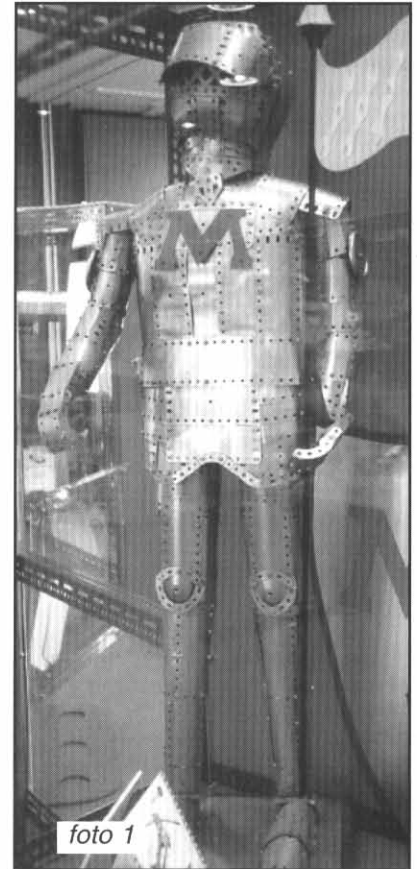
*In het D-Day museum in Portsmouth (dat op zich al een bezoek waard is) werd van 12 april tot en met 29 oktober 2000 een Meccano tentoonstelling gehouden waarin met behulp van Meccano modellen een beeld werd geschets van het oorlogsbedrijf over een periode van ruwweg 200 voor Christus tot en met 2501.*

Het initiatief ging uit van het D-day museum dat in 2000 hiermede op een andere manier de (oorlogs)-geschiedenis in beeld wilde brengen. De modellen, opstelling en inrichting zijn gemaakt door en naar het idee van Fred Peskett die eerder al verantwoordelijk was voor een fraaie tentoonstelling over de historie van Meccano in het City Museum eveneens te Portsmouth (zie MN 15.3).

De modellen stonden opgesteld in vitrines rondom een verhoging met grote modellen van enkele oorlogsschepen (foto 3) en daarboven een groot model uit een instructieboek uit 1937 van een Fairey Hendon bommenwerper en transportvliegtuig (foto 2).

In de vitrines (opgebouwd uit Meccano-groene hoekbalken en Meccano-rode beplating) stonden - in tijdsperiode en in grote stappen oplopend - modellen opgesteld van allerlei oorlogstuig, beginnende met een harnas van "Sir Clip", geheel gemaakt van oude, opgeknapte Meccano (foto 1), een katapult, een vikingschip en nog zo wat oorlogstuig uit het verre verleden en eindigende met een vitrine met raketten en ander ruimtevaart geweld zoals bekend uit de Star Wars en Star Trek films. Daar tussenin een hele reeks modellen van de oude army kits uit de beginperiode en de vergelijkbare sets uit de latere jaren. Verder veel vliegtuigmodellen gebouwd van vliegtuigbouwdozen (zie foto 4). Daar omheen stonden vitrines met (nu zeer zeldzame) Dinky Toys, originele Meccano dozen en ander Binns Road materiaal dat allemaal iets met oorlogsvoering te maken had of dateert uit WW II. Er bestaat zelfs een doos met op de voorkant een afbeelding van de Blackpool Tower die speciaal als een eerbetoon aan Charlie Chaplin was bedoeld en waarvan een kleine afbeelding in het model is verwerkt. Weinig van geproduceerd, dus nu een hoog gewaardeerd verzamelobject.

Door de kunststof "beglazing" van de vitrines en de ongunstige lichtval was het moeilijk om foto's te maken. Een aantal van de best gelukte foto's zijn bij dit artikel afgedrukt.



## Te koop

grote partij Meccano onderdelen.  
Geschatte nieuwwaarde  
fl 20.000,-  
Alles in een koop.  
Tel. 0172-611695

# buitenlandse bladen

door Frits Willems

## Magazine du CAM

*Nummer 72 (2000-IV)*

Op de voorplaat een kleurenfoto van het model van de diesel-elektrische locomotief BB 63000, gebouwd en beschreven door Guy Gimel. Eric Champlébois bespreekt in grote trekken zijn inmiddels fameuze Robot R2D2 (zie ook CQ48). In dit nummer wordt een nieuwe rubriek geïntroduceerd: 'De werktuigkunde onder de loep', met bijdragen van de heren Bouchard en Dewulf over een compact vertragingmechanisme, en van Louis Fleck over het differentieel. Tot slot is er een verslag van SkegEx 2000 van Pierre Monsallut, verlichtigd met dertien kleurenfoto's.

## NZFMM Magazine

*(Nieuw-Zeeland)*

*Vol. 24 nr. 3 (augustus2000)*

De lijst van alle door Andreas Konkoly beschreven modellen die in het vorige nummer staat, houdt op bij nummer 61. In het huidige nummer staat de aanvulling met de nrs. 62 t/m 155.

## The International Meccanoman

*Nummer 31 (september 2000)*

In zijn rubriek 'Engineering in Miniature' schrijft Dr. Michael Adler deze keer over rollenlagers. Philip Webb verzamelde niet minder dan elf tips voor zijn vaste 'Modelbuilding Technology' kolommen; de meeste ontleende hij aan de 'Spanner' discussies op internet. Veel aandacht voor de recente overname van Meccano door het Japanse bedrijf Nikko, fabrikant van modellen - vooral auto's - met afstandsbesturing. Nikko heeft een nieuwe dochtermaat-

### gevraagd:

Donkerblauwe Meccano  
uit de periode 1978-1979  
In dozen of losse onderdelen  
Aanbiedingen bij:  
Jan Schroef  
tel:071-5411945

schappij gesticht, Meccano Societé Nouvelle, die 148 van de 152 employees van de vroegere Meccano SA werk biedt. De 'Spanners' hielden via internet een discussie over voor- en nadelen van de verschillende vormen van de schroef met schouder (nrs. 115, 140z en 147b) als alternatief voor de bout met dubbele moer voor wanneer een plat onderdeel moet kunnen draaien op een ander. De essentie van die discussie wordt hier weergegeven. Een uitvoerig verslag van SkegEx 2000, gevolgd door de rubriek 'The World of Meccano' met nieuws uit verscheidene landen. Ik vind dat IM het meest veelzijdige Meccano-blad is dat ik ken, met, naast technische artikelen, ook veel zeer interessante beschouwingen over andere aspecten van onze hobby.

## The Sheffield Meccano Guild Journal

*Nummer 71 (september 2000)*

Deze mensen slagen erin om met een stuk of zeventig leden viermaal per jaar een blad uit te brengen dat een dertigtal bladzijden telt, met een inhoud die qua tekst niet onderdoet voor die van ons MN!. De foto's zijn echter dikwijls van veel mindere kwaliteit: met de scherpte is niets mis, alleen het afdrucken laat doorgaans veel te wensen over. Maar: in het huidige nummer zit een binnenblad met acht kleurenfoto's van overwegend SkegEx 2000, bij een verslag door redacteur Rob Mitchell. Behalve meer verslagen van tentoonstellingen en een uitvoerig overzicht van de hun toegezonden Meccano-bladen, is er ook op technisch gebied veel te lezen. Het Supermodel, nr. 11/11a, een eencilinder stoommachine, werd herbouwd en hier en daar aangepast aan moderne opvattingen en praktijken. Verder een compact differentieel, als aanvulling op het overzicht in CQ 47 (maart 2000). De vraag, hoe bij een constant met één toerental draaiende ingaande as, het toerental van een uitgaande as kan worden veranderd, wordt beantwoord met

drie verschillende mechanismen; goed geïllustreerd met tekeningen en een foto. Het is jammer dat de naam van de auteur bij veel artikelen ontbreekt.

Mike Dennis bouwde een model van een Tuxford stoommachine op schaal 1:12. In deel II van de serie over enige nieuwe Franse modellen (deel I verscheen in SMGJ nr. 70) worden achtereenvolgens besproken: de 'Master Connection' serie, de 'Action Control' set en de 'Mission-The Universe' uitrustingen.

Het tweede deel van het overzicht van de nieuwe Franse onderdelen - het eerste deel stond in SMGJ nr. 69 - lijdt helaas onder de slechte kwaliteit van sommige afbeeldingen, maar overigens zijn beide delen van deze serie voor mij een nuttige hulp om 'bij' te blijven.

Tot slot is er een model afkomstig uit Zuid-Afrika, ontworpen door Peter Feather. Het betreft een 'Auto die rijdt over een hoepel aan het eind van een arm'; een merkwaardig model dat me bedenkelijk ver meevoert naar de grens van mijn voorstellingsvermogen!

## Canadian MeccaNotes

*Nummer 19 (september 2000)*

Don Redmond beschreef een model in nikkel van de Stephenson Rocket locomotief Mark 2. Daarvan zijn er tot 1964 al vijftien modellen gebouwd. In de inleiding gaat Redmond uitvoerig in op deze versies. De beschrijving is uitgebreid en goed geïllustreerd met scherpe zw/w foto's; ook is er een onderdelenlijst. Jerry DuBois geeft een bouwbeschrijving van zijn Reuzenrad genaamd "Merry". De meeste van de talrijke foto's zijn duidelijk. En verder is er een beknopt verhaal van Gordon Frank over diens model van een gelede landbouwtrekker met voorwiel-aandrijving.

## Constructor Quarterly

*Nummer 49 (september 2000)*

Darren Bonner verwierf op SkegEx 2000 de tweede prijs met zijn magistrale model van een Ford Escort RS Cosworth, en wijdt daaraan een beknopt artikel met veel kleurenfoto's van kloek formaat. Ook de voorpagina toont

het model. Van Bernard Périer is er een beschrijving van een afval-containerauto met geprefabriceerde Meccano cabine, met veel details. Ook bevat dit nummer het derde deel van zijn serie over kleine Caterpillars, een verhaal over een nieuw type gelede kiepwagen. Een model van een kerkklok wordt beschreven door John Wilding, met veel aandacht voor de aandrijving met behulp van gewichten en voor het ophaalmechanisme. Geïnspireerd door een Amerikaanse TV-serie voor kinderen, bouwde Jeff Duntemann het hoofd van een robot met allerlei wisselende uitdrukkingen, erg grappig om te zien. SkegEx 2000 wordt uitvoerig beschreven door Michael Denny, Robin Johnson's lijfauteur voor zulk soort klussen. Zijn stijl is een mengsel van bewondering en ironie. De begeleidende foto's zijn van Pierre Monsallut, Hellmut Kohler en Alan Partridge. Nick Rodgers bouwde en beschreef een klok in de vorm van een omgekeerde pyramide, prachtig blauw van kleur met een menigte aan messing onderdelen. Bob Ford beschrijft zijn model van een symmetrische, Mexicaanse, houtgestookte locomotief, met asindeling 0-C-0 + 0-C-0. Met als titel 'De kunstenaarsleerling' schrijft Marc Hageman over zijn versie van een in 1895 gepatenteerd stuk speelgoed: een fraai Meccano-mannetje zit achter zijn ezel en tekent. Het model is te zien geweest in Ede, maar helaas heb ik het gemist wegens andere besognes. Hageman zal het echter zeker bij volgende gelegenheden meebrengen.

## Runnymede Meccano Guild Newsletter

*Nummer 43 (juni 2000)*

Deel II van Michael Adler's verslag van de uitvoerige internetdiscussie over 'Computer control and Meccano'. Ook al een verslag van SkegEx 2000 met veel foto's die - helaas, helaas - slecht zijn afgedrukt, jammer! Nadat in de Newsletters nrs. 41 en 42 alle zes modellen van de serie Motion System werden besproken, komt nu de 'Super Model Helicopter' aan de beurt die met de onderdelen van alle zes modellen samen kan worden gebouwd. Het oordeel luidt dat het model met gebruikmaking van wat extra onderdelen

weliswaar kan worden gebouwd, maar zeker niet door iemand die de nodige ervaring mist. Mike Dennis bouwde een model van een dubbel-diagonale stoommachine, schaal 1:10, in 1903 vervaardigd door Long Bridge Ltd te Accrington. Hij is een strijdbaar voorstander van modelbouw met Meccano, in combinatie met 'vreemde' onderdelen, zolang daarmee een grotere gelijkenis met het origineel kan worden verkregen. John Rogers voegde zijn bijdrage toe aan de verzameling artikelen over het Millenium Wiel te Londen. De redactie geeft aansluitend een met tekeningen geïllustreerd artikel over de cabines van dit Wiel, dat grotendeels werd ontleend aan het blad 'Metalworks'.

## Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

*Nummer 49 (juni 2000)*

Op de omslag een afbeelding van een aantal Meccano onderdelen, oorspronkelijk in kleur, en volgens de toelichting aan de binnenzijde, met behulp van CAD gemaakt door Anthony Els: het lijkt verbazend veel op een echte foto! In het artikel over dit type CAD-presentatie staat dat het gebruikte programma Pro/DESKTOP 2000i heet, een product van Parametric Technology Corporation, online op <http://www.ptc.com>. Ik denk dat het een aanrader is voor leden die zich bezighouden met het hogere CAD tekenwerk.

*Nummer 50 (augustus 2000)*

In dit nummer veel aandacht voor de resultaten van de Charley Roth trofeeën-wedstrijd. Een onbekend gebleven donateur had geld geschonken aan de JMH om daarmee twee wisselbekers te ontwerpen en maken, één voor ouderen en de andere voor de jeugd, toe te kennen aan wie zich in een bepaald jaar het verdienstelijkst heeft gemaakt voor de club. Dus werd er een wedstrijd uitgeschreven voor de beste ontwerpen. Het leverde een aantal fraaie exemplaren op die op de foto's zijn te zien. De winnende ontwerpen zullen worden verchroomd en op een keurig voetstukje gemonteerd, en de ontwerpers krijgen hun onderdelen terug. Ik vind dat een aan te bevelen initiatief.

## Meccano & Erector Club Newsletter (S. California)

*Nummer XXIV-1 (1e kwartaal 2000)*

De beschrijving van de door Keith Cameron ontworpen Magische Schoentjes werd herontdekt tussen zijn nagelaten paperassen en foto's, die nu in het bezit zijn van Bob Galler. Deze vertelt in detail hoe hij deze schoentjes heeft nagebouwd; er zijn vier duidelijke foto's.

*Nummer XXIV-3 (3e kwartaal 2000)*

Bob Galler bouwde een model van een ongewoon mechanisme voor het regelmatig onderbreken van een draaibeweging: een uurwerk-motor draait een verticale as met horizontale arm. Aan het eind daarvan zit een koord met een gewichtje. Door de draaiende beweging wikkelt en on-wikkelt het koord zich rond één van de vier verticale assen en wordt dan door de motor naar de volgende verticale as gebracht, waar de draaibeweging opnieuw wordt onderbroken, enz., begrijpt u? Met foto's en een onderdelenlijst.

## Voorts ontvangen:

Other Systems Newsletter, nummer 22 (april 2000) en nummer 23 (oktober 2000). Meccano & Erector Club Newsletter, nummer XXIV-2 (2e kwartaal 2000).

23

### AANGEBODEN

Mijn grote verzameling Meccano onderdelen. Vanaf ±1930, in grote metalen ladekast.

Redelijk bod gevraagd. J.A.J. Rob, tel: 023-5335870

### OPROEP

Voor de restauratie van een **Meccano Stoommachine** uit 1929 zou ik graag in contact komen met andere bezitters om enkele details te bestuderen.

Frans van der Loo  
Richard Wagnerlaan 52  
2555 WZ Den Haag  
telefoon 070-3233149  
(na 19.00 uur)

email: [evanderloo@planet.nl](mailto:evanderloo@planet.nl)



# agenda 2001 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

### Benthuizen

27 januari 2001  
Dorpshuis "De Tas"  
De Dam 3  
2731 CE BENTHUIZEN  
aanvang 10.00 uur

### Leek

24 februari 2001  
Hotel Leek  
Euroweg 1  
9351 EM Leek  
Zaal open vanaf 13.00 uur

### Benthuizen

12 mei 2001  
Dorpshuis "De Tas"  
De Dam 3  
2731 CE BENTHUIZEN  
aanvang 10.00 uur

### Maaidorser

*Op de foto hieronder het model van een maaidorser, gebaseerd op "Leaflet no 13" behorende bij kist 10. De foto is gemaakt op de laatste bijeenkomst in Benthuizen. De redactie wil voor meer informatie over dit model graag in contact komen met de bouwer.*

### Ede

31 maart 2001  
Voorjaarsbijeenkomst en  
Algemene Jaarvergadering  
NIMAC Galvanistraat 13  
6716 AE Ede (0318-633876)  
zaal open: 09:30 uur

### Mechelen België

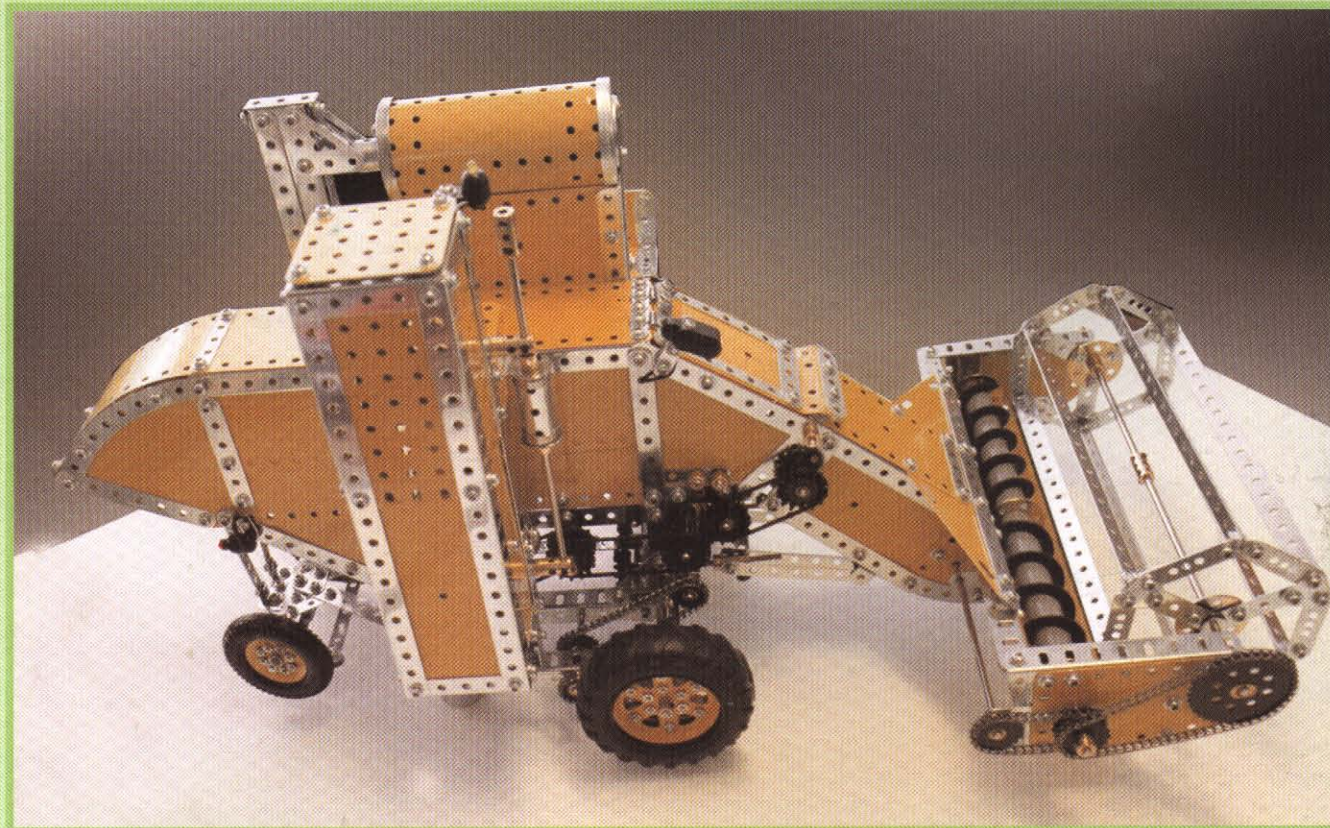
8 september 2001  
Museum voor Speelgoed en  
Folklore  
Nekkerspoelstraat 21  
B-2800 Mechelen  
zaal open: 10.00-16.30 uur

### Leiden

28 april 2001  
Kantine van Stokkermans  
Rooseveltstraat 8  
Leiden  
Nadere info volgt

### Ede

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



## Tentoonstelling wegens het 100-jarige bestaan van Meccano in 2001

De tentoonstelling in Hoorn in het Museum van de 20e eeuw waarover wij in het vorige nummer van Meccano Nieuws berichtten op deze pagina, gaat definitief door.

De opening zal plaatsvinden op 19 mei 2001 en de expositie zal doorlopen tot en met 2 september van dat jaar. Bouwers-exposanten kunnen zich nog steeds opgeven bij Sjaak van de Ruit op telefoonnummer: 010-4808965. De modellen worden met busjes vanaf verzameladressen vervoerd. Sjaak is nog op zoek naar een aantal adressen, verspreid over den lande, waar modellen kunnen staan totdat ze worden opgehaald.