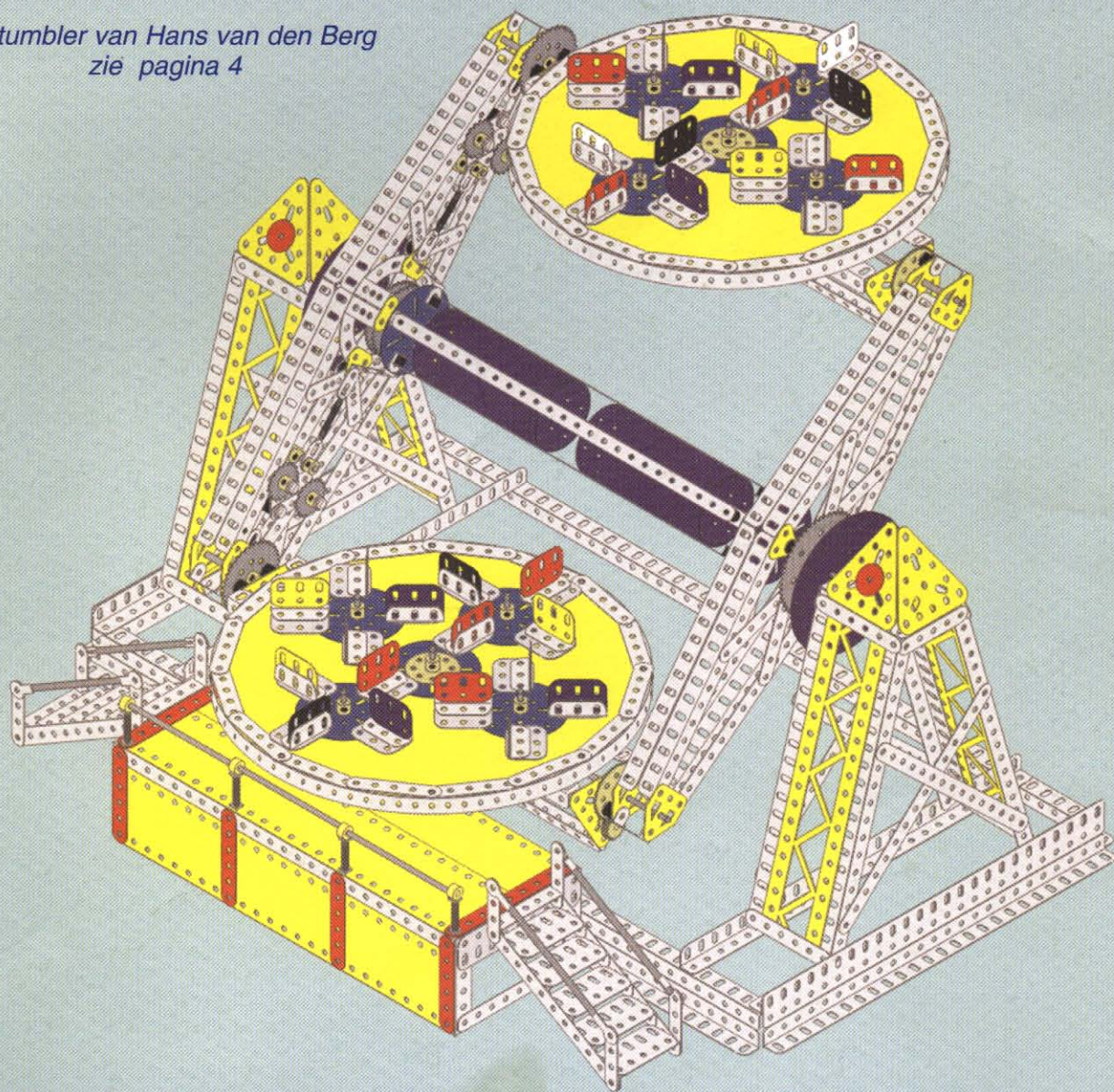


meccano nieuws

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

*De tumbler van Hans van den Berg
zie pagina 4*



5 *computer en meccano deel II*

11 *de "biermachien"*

7 *een schakelwals*

13 *Meccano S.A. France*

8 *een radiografisch bestuurd
rubsbandvoertuig*

16 *iets over IsoMec*

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 bij de voorzitter, zie hierna.

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:
pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

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

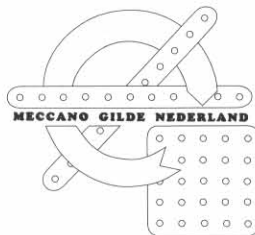
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135

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.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de

redactie...

Eindelijk is het jaar 2001 aangebroken, het jaar waar veel Meccano mensen naar uitgekeken hebben. Het jaar waarin het merk haar 100-jarig jubileum zal vieren.

In 1999 was het echter in het geheel nog niet zeker dat deze mijlpaal gehaald zou worden: de zoveelste overname in de turbulente historie van het

merk door Nikko zorgde er uiteindelijk dan toch voor dat de vlag uit kan. Nu we drie maanden verder zijn in dit magisch jaar is enige nuchterheid wel op zijn plaats: is het nu het juiste moment voor feestelijkheden en hoe gaat het verder in de toekomst met Meccano? De fabriek in Calais heeft haar kruis al enigzinds verschoten, zo lijkt het met de "Centenary Crane" die een paar jaar geleden reeds op de markt is verschenen en een Special Edition koffer, ook al geruime tijd verkrijgbaar en bij verschillende winkels in de uitverkoop beland. In het feestjaar zelf blijft het angstvallig stil, afgezien van de aangekondigde nieuwe dozen aan het eind van dit jaar (zie pagina 17).

Handelaren komen droog te staan wat losse onderdelen betreft en niemand kan of durft uitsluitel te geven of de productie hiervan ooit hervat zal worden.

Toch kunnen we de komende jaren met vertrouwen tegemoet zien dankzij de enthousiaste inzet van individuen die zorgen voor het voortbestaan van het constructiespeelgoed: daar waar Meccano en Märklin ons de noodzakelijke onderdelen onthouden, zijn kleine fabriekjes en personen overal ter wereld bezig deze hiaten op te vullen. Naast de standaard onderdelen zijn er allerlei nieuwe en nuttige onderdelen verkrijgbaar die hun weg naar de modelconstructeur weten te vinden. De kwaliteit hiervan evenaart in veel gevallen die van het orgineel.

De realisatie van een (het eerste en enige?) Meccano museum is een feit. Niet in Liverpool waar het 100 jaar geleden allemaal begon: daar is immers geen steen meer te vinden die nog herinnerd aan wat ooit was.

Het Meccano-museum is een particulier initiatief van een enthousiasteling uit Zuid-Afrika, Peter Matthews, waar Meccano uit de verschillende perioden tentoongesteld wordt. Tevens zijn er Hornby treinen en Dinky Toys te zien.

De computer wint terrein binnen onze hobby; in dit nummer zijn verschillende artikelen opgenomen die bewijzen dat de PC ongekende mogelijkheden toevoegt aan Meccano.

Speciaal geschreven software toont ons alle door Meccano en Märklin geproduceerde onderdelen in de verschillende kleurstellingen en andere interessante wetenswaardigheden (MeccInv en EMP). We kunnen hiermee onze verzameling tot op elke schroef inventariseren.

Met IsoMec zijn we in staat elk model te bouwen zonder ook maar één van deze onderdelen aan te raken. Ook voor CAD-programmatuur worden systemen ontwikkeld die de virtuele modellen driedimensionaal weergeven en zelfs als animatie kunnen laten bewegen.

Met de verschillende programmeringssoftware kan het model bestuurd worden. MGN-lid Dré Jansen wist met een geprogrammeerde Meccano-robot een eerste prijs te winnen bij een wedstrijd georganiseerd door het blad Elektuur. Dré, van harte gefeliciteerd hiermee. Hopelijk zijn er meer leden binnen het Gilde die de uitdaging aandurven en dit jaar een gooi doen naar de hoofdprijs van deze competitie: een reis naar de VS. Ook in dit nummer lees je meer hierover.

Meccano Nieuws zelf is ook volop in beweging. De redactie is zeer verheugd over het ruime aanbod aan interessante artikelen van de leden. Zestien pagina's bleken niet voldoende ze allemaal te plaatsen, vandaar dat er 4 extra bladzijden aan dit nummer zijn toegevoegd, een extra dik

nummer dus. Het zou natuurlijk prachtig zijn als we deze omvang kunnen handhaven of zelfs nog verder uitbreiden. Blijf dus insturen en houd ons op de hoogte van alle wetenswaardigheden rond Meccano.

Willem Blauw

Meccano Nieuws 19.2

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

van de Secretaris

Om te beginnen alle leden van harte gefeliciteerd met het 100-jarig bestaan van Meccano. Een prestatie van formaat die naar mijn mening heel uniek is in speelgoed/hobby land.

Er wil mij zo gauw geen naam te binnen schieten van een ander constructiesysteem dat hierbij maar in de buurt komt.

Wat beweegt nu al die Meccanomensen om met die gaatjes in de weer te zijn?

Wat voor een diepe(re) instincten spelen hier een rol? Is het alleen maar tijdverdrijf of spelen ook andere motieven een rol?

Interessante vragen en het antwoord daarop kan m.i. veel inzicht bieden in de oorzaken die aan het succes van Meccano en het bereiken van deze hoge leeftijd hebben bijgedragen. Nu hebben we zo'n 600 leden van uiteenlopende pluimage. Bevindt zich daaronder wellicht een socioloog of een andere gedragswetenschapper die zijn studenten moet adviseren over boeiende en uitdagende afstudeeropdrachten? Ach, het is maar een hint.

Het bereiken van deze leeftijd is overigens niet altijd van een leien dakje gegaan. Er waren ups en downs maar op de een of andere manier heeft'ie het gehaald en persoonlijk ben ik blij dit moment te mogen meebeleven.

Daarom VAN HARTE, MECCANO !!

van de penningmeester

Het Bestuur presenteert u de Jaarrekening over 2000 dit jaar - zoals het hoort- tijdig voor de jaarvergadering in Ede en wel met veel genoeg.

Voor de toelichting hierop verwijs ik naar de "Toelichting op de Staat van Baten en Lasten". Het aantal betalende (gezins)leden staat vermeld en bedroeg 616. Het feitelijke aantal leden per 1 januari 2000 zal de ledensecretaris aan u melden.

Speciale aandacht wil ik ook vragen voor de "Toelichting op de Begroting 2001 (en 2002)". Hier wordt een financiële stap aangekondigd in de overgang naar de €. In de nummers 18.3 en 18.4 van het Meccano Nieuws heb ik al uiteengezet op welke wijze de overgang naar de € en de betaling van de contributie 2002 op de meest soepele wijze zal worden uitgevoerd.

Mijn ideeën over 'laatbetalers' zijn

intussen wel bekend: ook bij diegenen die zich 'als laatbetaler opwerpen'. Naar ik hoop weet ik te bewerkstelligen dat echt iedereen aan het einde van dit jaar kan worden gerekend tot de 'op tijd betalers'. Komt allen ter jaarvergadering om te vernemen hoe!!

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 voor de grote Meccano-tentoonstelling in Hoorn.

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

Jan H. Schurink

mutaties ledenbestand

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

- 1073** J.W.H.H. Moezel,
Trommelaar 30
3905 BV Veenendaal
0318 522926
- 1082** J.H.J.M. van Reesch
Nonnenmate 41
7006 CN Doetinchem
0314 345158
- 1083** J.H.E. Goedmakers
Smidshof 43
5261 DA Vught
073 6569728
- 1084** Kees de Haas
T.B. Toussaintstraat 5
4207 JW Gorinchem
0183 626497
- 1085** Baras
Ten Bosstraat 96
B 1050 Brussel
BELGIE
0032 2 3472319
- 1086** S.J. Noteboom
Dennenlaan 9
3739 KL Hollandse Rading
035 5771428
- 1087** S.B. Wanders
Markeloplatz 4
D 48478 Spelle
B.R.DEUTSCHLAND
0049 5111615497
- 1088** E.W. Mulder
Beemster 55
8244 CE Lelystad
0320 261243
- 1089** P.A.M. Sterk
Wenst geen vermelding.
- 1090** J. Hopstaken
Beukenlaan 25
4731 CD Oudenbosch
0165 313221
- 1091** J.W. Eijgenraam
Haagweg 164
2324 NA Leiden
071 5321080

- 1092** P.L. van Dort
Torenstraat 13
9679 BN Scheemda
0597 591596
- 1093** A.P. Zeelenberg
Majoor Fransstraat 2
1183 KW Amstelveen
020 6412804
- 1096** B.D. Schurink
Tuunterstraat 8
7101 EG Winterswijk
05435 17043.
- 1094** J. de Vor
Rijn 9
7908 HR Hoogeveen

Adres- en/of telefoonwijzigingen

- 872** F.A. Roost
Koningstraat 120
3134 EH Vlaardingen
010 4355390
- 971** G. Rijpkema
Bonte Kraai 17
7827 JA Emmen
- 973** P.D. Hollinga
Sitio da Alfandanga,
Murtais C.P.205-z
P 8700 Olhao, Algarve
PORTUGAL
- 621** J. v.d. Vegt
Gerbrandypark 15
3437 JW Nieuwegein
030 6040441
- 880** J.C. Joosten
Caen van Necklaan 282
2281 BT Rijswijk (ZH)
070 3991430
- 632** J.H. van den Herik
Schapedrift 35
3371 HE Hardinxveld -
Giessendam
0184 618254
- 805** G. Tankink
Looweg 15
7135 JH Harreveld
0544 379505
- 852** A.J. Plantinga
Falkejacht 12
9254 JE Hardegarijp
0511 474261
- 1059** G.C. Bolderman
Scheepjeshof 171
3901 CS Veenendaal
0318-571975.

Omdat zij 18 jaar geworden zijn krijgen een nieuw lid nummer:

- 1095** Peter Hülkenberg,(795a)
Citer 8
6904 PW Zevenaar
0316 342280
- 1030** Menno Dekker (1030a)
Tymonskroft 6
1935 CE Egmond-Binnen
072 5066681

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

528 G. Piepers, Heiloo.

827 St. Manège
"De Hoogeweg", Raalte.

583 E.J. Bolte, Ringwood
Victoria, AUSTRALIA

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

906 J. de Bruijne, Goes.

1028 J. Boor, Huizen.

794 P. v.d. Aar, Velsen - Noord.

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

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op **605**

Dick Bus, ledensecretaris

De Tumbler van de voorpagina

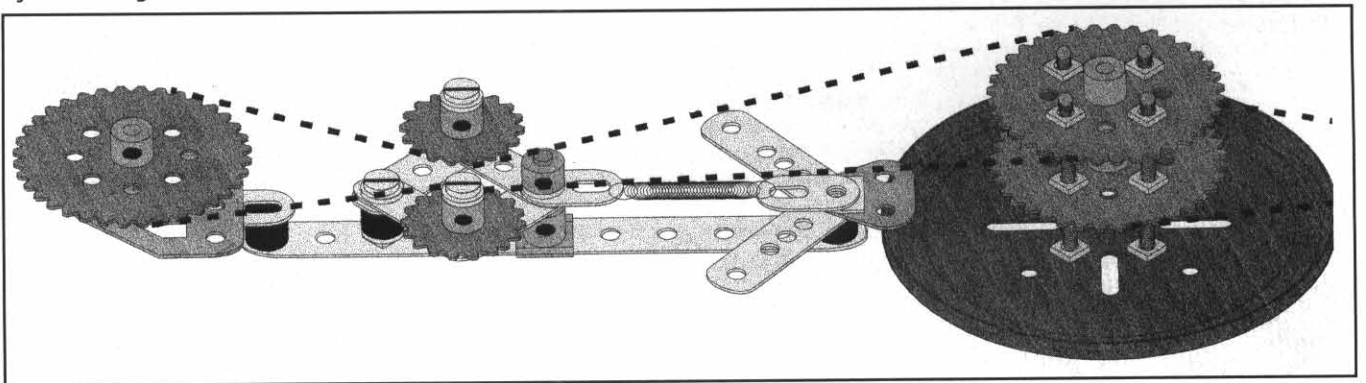
Een fantasie-kermisattractie door Hans van den Berg

Dit wordt een modelbeschrijving met weinig woorden omdat de computertekening voor zichzelf spreekt (zie voorpagina). Detailtekeningen van de verschillende eenheden waaruit het model is opgebouwd zijn zonodig bij het documentatiecentrum op te vragen. Voor geïnteresseerden vermeld ik nog dat deze tekeningen gemaakt zijn met behulp van het programma CorelDraw.

Het belangrijkste van dit model is het horizontaal houden van de twee draaischijven tussen de uiteinden van de twee verticaal draaiende armen. Een ketting over twee gelijke kettingwielen, één vast aan het frame en de andere vast aan de brug onder de draaischijf, zorgt daarvoor. Deze ketting moet met een spanner strak gehouden worden; daarvoor is een symmetrische spanner gemaakt (zie tekening). In de linkerarm is verzonken een 11-gaten strip aangebracht waarover een schuifstuk nr.50 kan bewegen. Twee 3-gaten strips kunnen bewegen op de naaf van het schuifstuk. Drie gaten hoger op de 11-gaten strip zijn weer twee 3-gaten strips beweegbaar gezet. De vier 3-gaten strips vormen een parallellogram met op de andere twee hoekpunten een klein kettingwiel. De veer trekt het schuifstuk naar beneden; de kleine kettingwielen gaan naar elkaar toe en spannen de ketting. In de onderhelft van de arm is dezelfde constructie gemaakt. Voor het horizontaal zetten van de draaiplateaus moet men zich realiseren dat de acht gaten in het 36-tands kettingwiel bewerkstelligen dat met het vastzetten van het wiel op twee volgende gaten een verschil in stand overeenkomend met een halve schakel van de ketting kan worden bereikt.

De aandrijving van het model vindt plaats op het grote kettingwiel bevestigd aan de rechterarm. Een aandrijfmotor, al of niet met vertraging, is niet getekend; de verticale draaiing moet circa 10 omwentelingen per minuut zijn. De verdere bewegingen van het model zijn alle afgeleid van deze verticale draaiing. De 60-tands tandwielen, vastgezet op de einden van de rechter arm, drijven 25-tands rondsels aan die via 16- op 48-tands conische wielen nr.30d de draaiplateaus doen draaien.

Op de brug onder een draaiplateau is om diens as een 50-tands kroonwiel bevestigd. Aan vier onderling loodrechte assen plat onder het plateau rollen vier 19-tands rondsels over het kroonwiel. De daarmee aangedreven assen hebben op het andere einde 25-tands kroonwielen, aangrijpend op 19-tands rondsels op de assen van de zitmolentjes op het plateau. De rondsels voor twee molentjes tegenover elkaar zijn in aangrijping met de bovenkant van het 25-tands kroonwiel; de andere twee rondsels grijpen aan op de onderkant. Om en om draaien de molentjes dus tegen elkaar in.



Meccano Nieuws bewaren

De meeste tijdschriften belanden vroeger of later in de oudpapierbak. Met Meccano Nieuws zal dat niet anders zijn. Toch zijn er een hoop leden die de nummers zorgvuldig bewaren of zelfs inbinden. Dit laatste schijnt echter moeilijk te zijn omdat de vrije marge in het midden niet breed genoeg is. Om alle nummers toch netjes bij elkaar te kunnen houden is Meccano Nieuws vanaf deze jaargang voorzien van zogenaamde oognieten. Alle nummers kunnen nu opgeborgen worden in een ringbandmap.

Computer en Meccano deel II

door Rob Beijersbergen

Rob is behalve van het MGN ook lid van de HCC, een van de grootste computerclubs van Europa. Hij is daar actief binnen de "Robotica gebruikersgroep" en de IBM-PC gebruikersgroep "Practical Electronics". Tijdens de drie-daagse beurs van deze vereniging, gehouden in de jaarbeurs van Utrecht, laat hij zijn modellen aan het publiek zien, waarbij hij de electronica gebruikt om zijn Meccano-modellen aan te sturen.

Nadat de brug gereed was voor een demonstratie op de HCC dagen in 1999, (zie hiervoor Rob's artikel in MN 17.3, red.) moest ik verzinnen wat ik voor de HCC dagen in 2000 zou maken.

Na weken zoeken in boekjes en kijken naar foto's in de krant en in technische blaadjes om een idee op te doen vond ik een model in een handleiding voor uitrusting No.7/8 uit 1955 namelijk een rijdbare kraan welke mijn goedkeuring wel weg kon dragen omdat er vier bewegingen op zaten, en ik wou wat meer bewegingen dan de twee bewegingen van de brug (op en neer en de verkeerslichten). En om het wat interessanter te maken om een programma te schrijven om de interface aan te sturen.

Nadat ik wat gebouwd had zag ik dat dit model uit het boekje niet zo geweldig was en bouwde de kraan opnieuw maar iets anders. De motoren geplaatst in het kraanhuis en gecontroleerd of de motoren sterk genoeg waren om de bewegingen te maken. Ik was er van uitgegaan de originele motoren (M700) van Meccano te gebruiken. Maar dat gaf toch wat problemen met de snelheid en deze motoren waren bij nader inzien niet sterk genoeg om de kraan te laten rijden, draaien, toppen en hijsen en, en dat is misschien wel het belangrijkste, de trafo en de voedingen op de interface zijn 12Volt dus ik had er een andere trafo op moeten bouwen en de voedingen geschikt maken voor 6Volt.

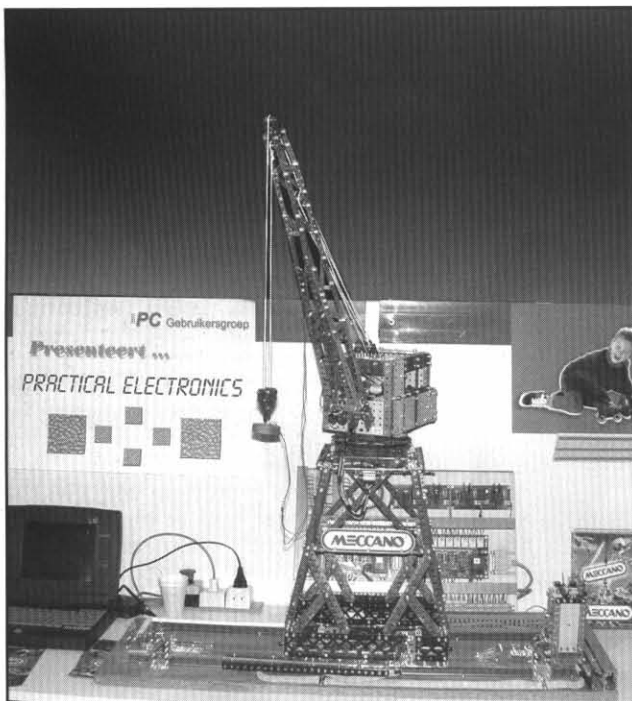
Dus de kraan weer opnieuw gebouwd maar nu met motoren uit de hobbywinkel. Dit keer was het model redelijk in orde en moesten de eindschakelaars nog geplaatst worden en daar moest ook weer plaats voor gemaakt worden dus U raad het al, alles opnieuw bou-

wen omdat de bevestigingsgaten van de eindschakelaars niet overeen komen met de gatafstand van Meccano, zodoende moest ik ook nog wat verloop plaatjes maken voor deze schakelaars. De schakelaars waren geplaatst en de bewegingen van de giek, het draaien en het rijden waren nu gecontroleerd. Nu had ik nog het probleem: wat moet de kraan hijsen en hoe controleer je de hijshoogte. En omdat mijn modellen eigenlijk een steeds terugkerende cyclus moeten hebben kreeg ik het idee om een stalen kogel van de ene kant naar de andere kant van de plank te laten brengen door middel van een elektromagneet, en gelijk kwam hier een ander probleem om de hoek kijken namelijk de elektromagneet. Na wat geëxperimenteerd te hebben met wat spoelen uit relais zag ik een magneet in een hobbywinkel die normaal gebruikt wordt bij modelbanen van Märklin. Een vriend van mij heeft een ring gedraaid van kunststof die over het huis van de magneet past en tevens een ring van koper die in de onderkant van deze kunststof ring gelijmd. Op deze manier was het probleem met het hijsen verdwenen omdat bij het dalen van de haak, waar de magneet aan bevestigd is, de magneet op twee strippen laat komen die elektrisch gescheiden zijn en als contact worden gebruikt. Door dit aan weerszijden van de plank te maken kon ik de hoogte van het dalen controleren en bij het hijsen liet ik de kraan door middel van het computerprogramma een aantal seconden hijsen omdat de hoogte niet echt belangrijk was.

Toen al deze problemen waren opgelost kon ik het programma op de computer gaan schrijven (in de programmeertaal Qbasic waarmee de interface wordt aangestuurd; meer hierover in het voornoemde artikel in MN 17.3; red.) om de kraan alle bewegingen te laten maken zowel in handbediening als in automatiek.

Als eerste heb ik toen alle bewegingen van de kraan in zogenaamde subroutines geschreven. Voor de handbediening heb ik wat menu's geschreven waardoor ik met een toets op een letter van de computer de bewegingen van de kraan kon aansturen en zo een goede afstelling kon maken voor de eindschakelaars. Daarna heb ik een situatie geschapen om de kraan naar een beginstelling te laten gaan, ongeacht waar de kraan op dat moment staat, voordat ik de kraan in de automatiek liet werken.

De automatische cyclus was als volgt: de giek gaat omhoog, de kraan draait en rijdt naar de andere kant, daar aangekomen daalt de giek en daalt de haak. Op de zelfgemaakte eindschakelaar gekomen wordt de magneet geactiveerd, pakt de kogel en hijst de kraan de kogel op. Na een aantal seconden stopt het hijsen en gaat de giek omhoog. Wanneer de giek hoog is, rijdt en draait de kraan weer naar de andere kant. Daar aangekomen daalt de giek weer en als de giek laag is daalt de haak met de magneet tot de magneet weer op een zelfgemaakte eindschakelaar komt en hier laat de magneet de kogel vallen in een soort silo



waar de kogel op een rail valt en terug rolt naar het punt waar de kraan hem net had opgehaald en de kraan gaat weer opnieuw beginnen.

Al met al was er toch nog een jaar verstreken en was de demonstratie op de HCC dagen in November 2000 een groot succes. De kraan werkte perfect alle 3 de dagen, 7 uur per dag. En het was leuk om te zien dat de meeste mensen blij verrast waren dat ze weer Meccano zagen op een computerbeurs en de meest gestelde vraag is altijd "is het nog steeds te koop?" En bij sommigen sloeg toch ook het Meccano virus gelijk toe en men wilde alles weten over Meccano en

het MGN. Dus hoop ik dat er weer wat leden zijn bijgekomen bij ons Meccano Gilde.

De PE groep probeert mensen te interesseren voor besturingen van modellen. Zo hebben wij printplaten ontworpen om zelf een eenvoudige "Low-Cost" interface te maken. Wij hebben nu een prototype van een kleine interface die op de printerpoort kan worden aangesloten en twee motoren kan aansturen (links/rechts/stop) en vier ingangen voor bijvoorbeeld eindschakelaars. Wij hopen dit printje dit jaar nog gereed te hebben voor de verkoop.

Melkrobot ontwikkeld door MGN-lid

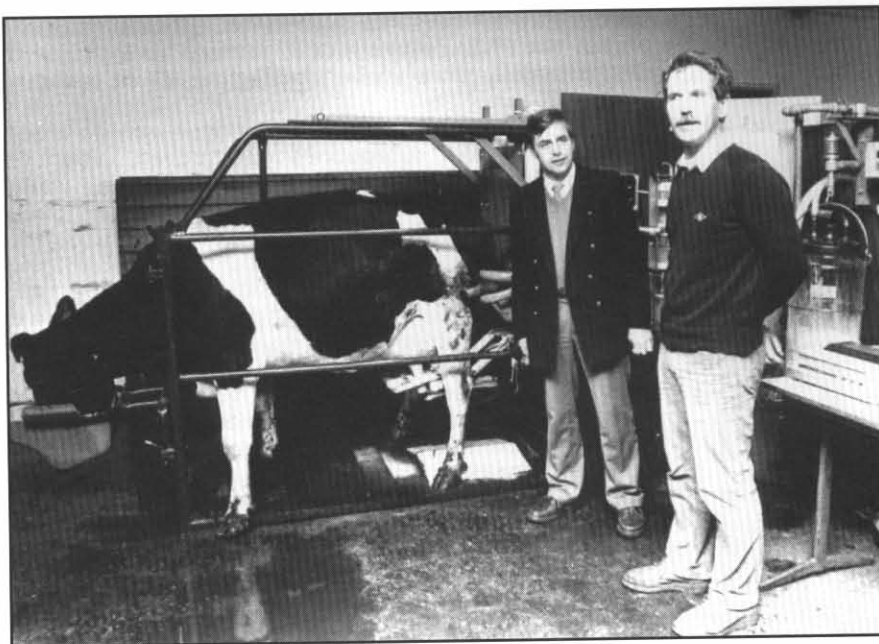
Op 4 februari 2000 werd bij IPC DIER te Oenkerk (Frl.) officieel een melkrobot in gebruik genomen. IPC DIER betekent Innovatie- en Praktijkcentrum Dierlijke sectoren en de vestiging te Oenkerk heette vroeger 'Praktijkschool voor de Veehouderij'. Deze Praktijkschool mag de bakermat van de ontwikkeling van de melkrobot genoemd worden vanwege het daar verrichte pionierswerk. Op basis van een uitvinding van Rinke Oenema en Roelof Middel is een melkbox gebouwd waarmee op 31 augustus 1983 voor het eerst een koe automatisch werd aangesloten en gemolken. De televisie besteedde er op 4 december 1984 aandacht aan in het programma "Brandpunt in de markt". Het was zoals de verslaggever het noemde de 'wereldprimeur'.

Het bovenstaande haalde onlangs de regionale pers en u vraagt zich als lezer af wat dat met Meccano-nieuws te maken heeft. Een beetje, nl: Roelof Middel (1941) is lid van het MGN en was al voor 1950 intensief bezig met de 'NECOBO'-bouwdozen, een nederlandse variant van Meccano. "Die bouwdozen kreeg ik van mijn vader en ik heb mijn technische knobbel er prachtig mee kunnen ontwikkelen", zegt Roelof nu. Tijdens mijn studie landbouwwerktuigkunde te Wageningen heb ik Henk Elema leren kennen, die ik iater weer tegenkwam als redacteur van Meccano-nieuws. In 1985 ben ik min of meer uit nostalgie MGN-lid geworden. Maar toch ook om mijn zoon Geert, toen 6 jaar, te stimuleren in de technische richting." In de jaren 1985-1990 had het MGN regelmatig een stand op de

Hobbybeurs in de Frieslandhal te Leeuwarden. Samen met onder meer Freark Dijk, Johannes de Haan, Visser, Ritsema, van Wijngaarden, van Slooten en Roozeboom, behoorden ook Roelof en Geert Middel vaak bij de exposanten. Roelof met vliegtuigen en zelfbinder-modellen, Geert met kranen en trekkers. Helaas stopte de deelname van het MGN aan deze beurs. Of het nu de aanleg is of de stimulans door Meccano, of beide: de aanpak heeft bij Geert Middel gewerkt. Hij is nu derdejaars student werktuigbouw aan de HTS te Leeuwarden.

De ontwikkeling van de melkrobot is vanaf 1985 voortgezet door de firma Gascoigne Melotte te Emmeloord die de octrooirechten van de uitvinders overnam. De concurrentie zat echter niet stil en in 1989 werd in de Boerderijkrant melding gemaakt van de eerste melkrobot in een ligboxenstal. Die was gemaakt door Vicon te Nieuw Vennep. Ook de firma Lely te Maasland begaf zich op het terrein van de ontwikkeling van de melkrobot. In 1994 waren er ongeveer 20 melkrobots in Nederland in gebruik: 10 van Prolion (de Vicon-ontwikkeling) en 10 van Lely (Astronaut genoemd).

Een melkrobot bouwen van Meccano? Dat is een uitdaging en moet kunnen volgens Roelof Middel. "Als ik het ga doen, probeer ik ons prototype van 1983 te bouwen, dat heb ik tenslotte zelf mee bedacht". Wanneer dat moet gebeuren weet hij nog niet: "Ik zit nog volop in het arbeidsproces, maar wie weet komt er over een paar jaren een hoop tijd vrij. Als het zover komt laat ik het MGN weten!"



Uitvinders Rinke Oenema (rechts) en Roelof Middel bij de melkrobot van IPC Dier te Oenkerk. de foto dateert van 1984.

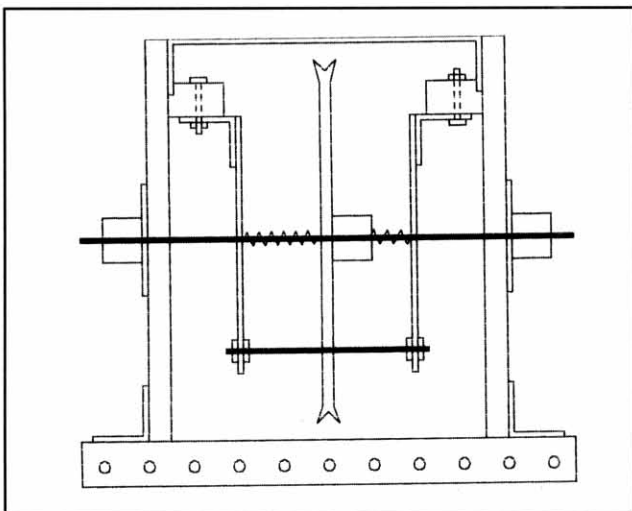
Een schakelwals

Ontwerp en tekst door Martin Hermanns

Bij het automatisch besturen van de modellen die ik bouw, maak ik meestal gebruik van de hier beschreven schakelwals. Deze is reeds diverse keren gebruikt, en wel in de Blokzetkraan met een uitgebreid programma (5 schakelwalsen). Het Duowiel en met een uitgebreider programma in diverse andere modellen.

De schakelwals is opgebouwd uit verschillende zelfgemaakte goedkope onderdelen. Het contactgedeelte bestaat uit 2 kunststof platen van 92 x 92 mm en een dikte van 4 mm. Hierop zijn cirkelvormig 18 holnieten aangebracht (dit kunnen er natuurlijk ook meer of minder zijn). De kunststof platen zijn rechtop gemonteerd op bodemplaats, met een tussenruimte van de omgezette strook (48a.) In het midden van deze plaat is een as gemonteerd, gelagerd in naafkruk (62), deze dient tevens als stroomgeleider. Tussen de platen is op deze as riemschijf (19b) bevestigd, deze wordt via een snaar aangedreven door een motor met een vertraging. Op de riemschijf is aan beide kanten een platte strip (5) bevestigd, en wel met de as door het middelste gat, aan de onderkant vastgezet met een lange bout, zodanig dat de strip 15 mm van de riemschijf blijft.

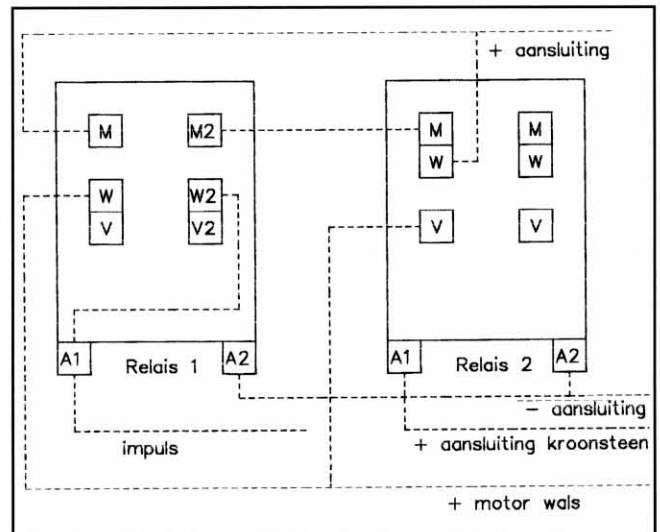
Om de as is aan weerskanten van de riemschijf een drukveer gemonteerd die de strip enigszins naar buiten duwt. Aan het uiteinde van de strip is door middel van hoeksteun (12) een kraag (59) bevestigd, deze dient als contactgever. Aan de contactgever is de + van de gelijkstroom bevestigd.



Tekening 1: dwarsdoorsnede van de schakelwals

Aan de holnieten zijn aan de buitenkant draden gesoldeerd, aan een kant zijn deze verbonden met relais. Aan de andere kant gaan ze naar een reeks kroonstenen, deze kant wordt gebruikt om de motor van de schakelwals te besturen. Alle relais zijn met de - draad verbonden, voor het inschakelen wordt alleen gebruik gemaakt van de + aansluiting. In de schakelwals zijn 20 relais verwerkt, 18 voor het programma en 2 om de motor van de wals te besturen.

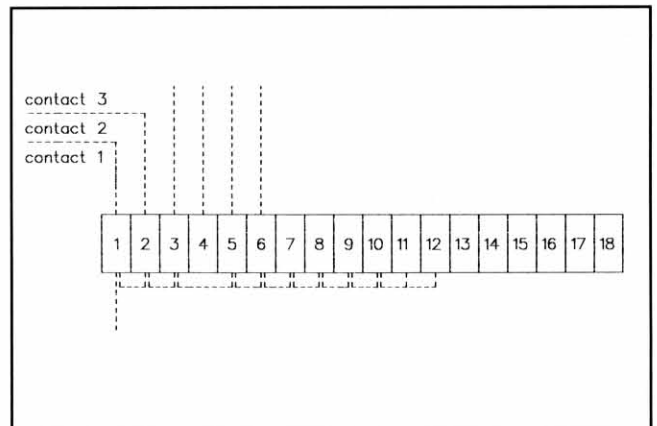
De werking van de stappenwals gaat nu als volgt: (zie tekening 2)



tekening 2:relais motor wals stap (motor staat stil)

Door een impuls op AI van relais 1 worden de contacten M/W en M2/W2 met elkaar verbonden, en de motor gaat draaien. Omdat relais 1 via een overnamecontact verbonden is met relais 2, blijft het ook na het beëindigen van de impuls ingeschakeld.

Relais 2 is via A1 aangesloten met de kroonstenen. (tekening 3) en is nu ingeschakeld. Omdat er tussen de contacten op de kunststof plaat speling is, wordt de



Tekening 3 : aansluiting AI relais 2

spanning van relais 2 uitgeschakeld tijdens het draaien van de wals. Nu wordt de verbinding tussen de contacten M/W van relais 2 onderbroken, dit is het overnamecontact van relais 1 dat nu uitgeschakeld wordt. De motor blijft nu ook ingeschakeld omdat de contacten W/V van relais 2 gesloten zijn, en wel totdat er weer spanning komt op de aansluitdraad van relais 2.

Nu worden de contacten W/V verbroken en de motor staat stil.

De draden van het contactgedeelte voor het stoppen van de motor van de wals, zijn aan een kant aangesloten aan kroonstenen. Zoals te zien op tekening 3. Op deze manier kan men de wals beter gebruiken. Draad 4 is niet aangesloten, zodat de motor hier niet blijft stilstaan.

Contact 4 van de relaiskant wordt in dit geval gebruikt voor het geven van een impuls. Omdat de draden 13 t/m 18 niet zijn aangesloten gaat de wals bij 12 aangekomen, naar de beginstand 1 terug.

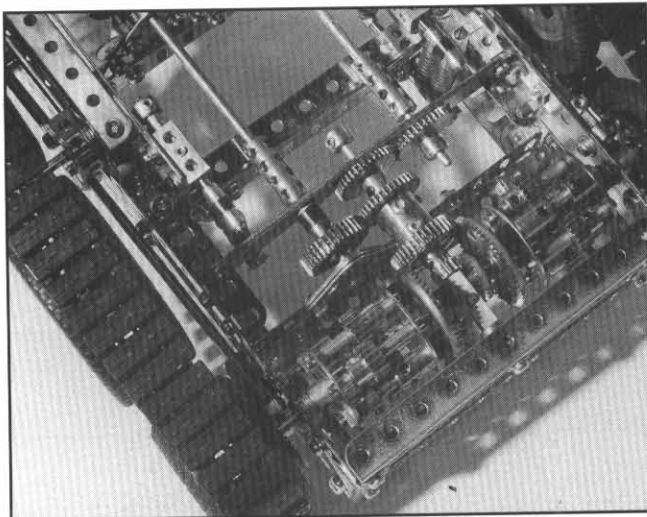
EEN RADIOGRAFISCH BEST

door Marc Hageman

Een beetje afwisseling in het bouwen is verfrissend. En omdat ik de vervoersmiddelen nog niet wilde verzaken, koos ik een rupsbandvoertuig. En wanneer zo'n ding eenmaal in het leven is geroepen, wil het vrij rijden: daarom zocht ik mijn toevlucht in de radiografische afstandsbesturing

DE AANDRIJVING

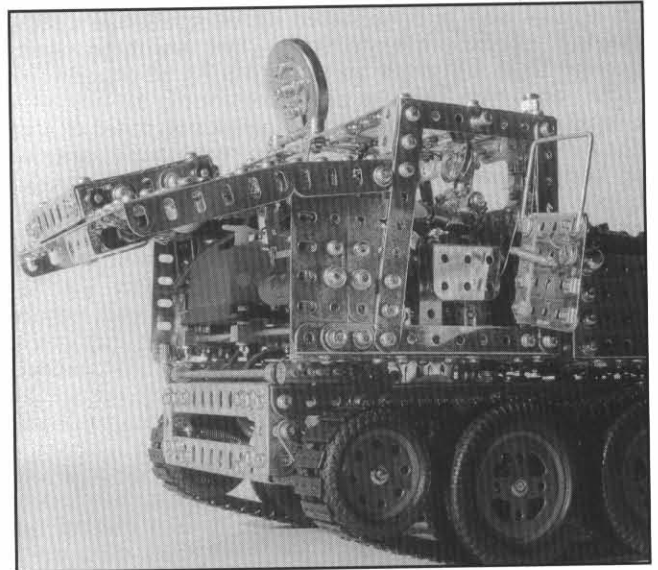
Ik heb gebruik gemaakt van twee electromotoren voor respectievelijk vooruit-en achteruitrijden en voor links-en rechts sturen. Er zijn twee differentiële toegepast die in elkaars verlengde, overdwars liggen; de dubbele aandrijving vanaf de motoren komt concentrisch tussen de differentiële binnen en gaat links en rechts uit naar de rupsbanden. En electromotoren hebben geen koppeling nodig, dus dat is makkelijk. Als de stuurmotor stilstaat, drijft de rijmotor de differentiële aan in dezelfde richting. Als de rijmotor stilstaat, drijft de stuurmotor ze in tegengestelde richting aan. En omdat differentiële heel aardig zijn, laten ze de gecombineerde beweging van stuur- en drijfmotor zonder problemen toe! Het geheel is mooi symmetrisch ingebouwd, zoals op de onderstaande foto goed is te zien.



DE AFSTANDSBESTURING

Tegenwoordig is er elektronische snelheidsregeling, maar ik gebruikte speciale regelbare weerstanden die daarvoor werden gebruikt: In de middenstand is er een poolomschakeling ingebouwd die voor- en achteruit mogelijk maakt en het vanuit de middenstand wegdraaien van de draaiknop verlaagt de weerstand en laat dus de motor sneller draaien. Aansluiten is eenvoudig: twee draden van de plus- en minpool van de accu worden aan de ene kant, en twee draden naar de electromotor aan de andere kant aangesloten. Zo wordt een regelbare weerstand met stangen verbonden met het stuurwiel in de cabine en regelt de stuurmotor; en een weerstand wordt aangesloten op een versnellingspook en regelt de rijmotor. En om het verder ook nog makkelijk te houden -het waren per slot mijn eerste stappen op dit gebied- kocht ik een gecombineerde radiografische ontvanger met twee

ingebouwde servomotoren: deze hebben een aparte voeding van 6 volt nodig en verder is er alleen maar een antennedraad. Deze ontvanger is te zien onder de geopende motorkap (zie foto hieronder): het (rode) blok; rechts ervan is de regelbare weerstand van de besturing te zien. De genoemde servomotoren draaien het stuurwiel met de bijbehorende regelweerstand voor de stuurmotor, respectievelijk de versnellingshendel met de bijbehorende regelweerstand voor de snelheid.



DE RUPS BANDEN

De rupsbanden zijn plastic Meccano. Ze worden aangedreven door de kleine wielen voor en achter, die onafgeveerd aan het frame zitten en die de grond niet raken. Die aandrijving geschiedt enkel door frictie. Er is langs de rupsbanden van achter naar voor een mechanische verbinding tussen de achterste en voorste drijfwielen. De grote wielen dienen alleen voor de ondersteuning en zijn geveerd door middel van aan elke kant twee korte evenwichtsbalken die op hun beurt weer steunen op een langere evenwichtsbalk die in het midden van het frame verticaal wordt geleid; voor de vering zorgen de nieuwe schokbrekers van Meccano, waarvan er zoveel parallel zijn gemonteerd als nodig is om het gewicht te dragen (voor meer dan achter). De voorste kleine wielen houden door veren de rupsband op spanning. Omdat de rupsbanden vanwege hun lengte tijdens het sturen, en vooral tijdens het draaien van het voertuig om zijn eigen as, over de vloer worden gesleept, heb ik extra veren aangebracht (te zien midden tussen de wielen op de foto op de volgende pagina), die de middelste wielen meer naar onderen drukken dan de buitenste. De druk op deze buitenste wielen is hierdoor sterk verminderd, wat het slepen heeft verminderd.

DE OPBOUW

De opbouw bestaat uit een kantelcabine met te openen motorklep en deuren, en een laadbak. De bak is met een schroef los te maken. Alle techniek is zo nog makkelijk toegankelijk. In de bak staan twee kisten en een ronde ketel. Een van de kisten heeft de scharnierplaat van Meccano als deksel en daar huist de accu. De andere kist bevat een aan/uit-schakelaar en een

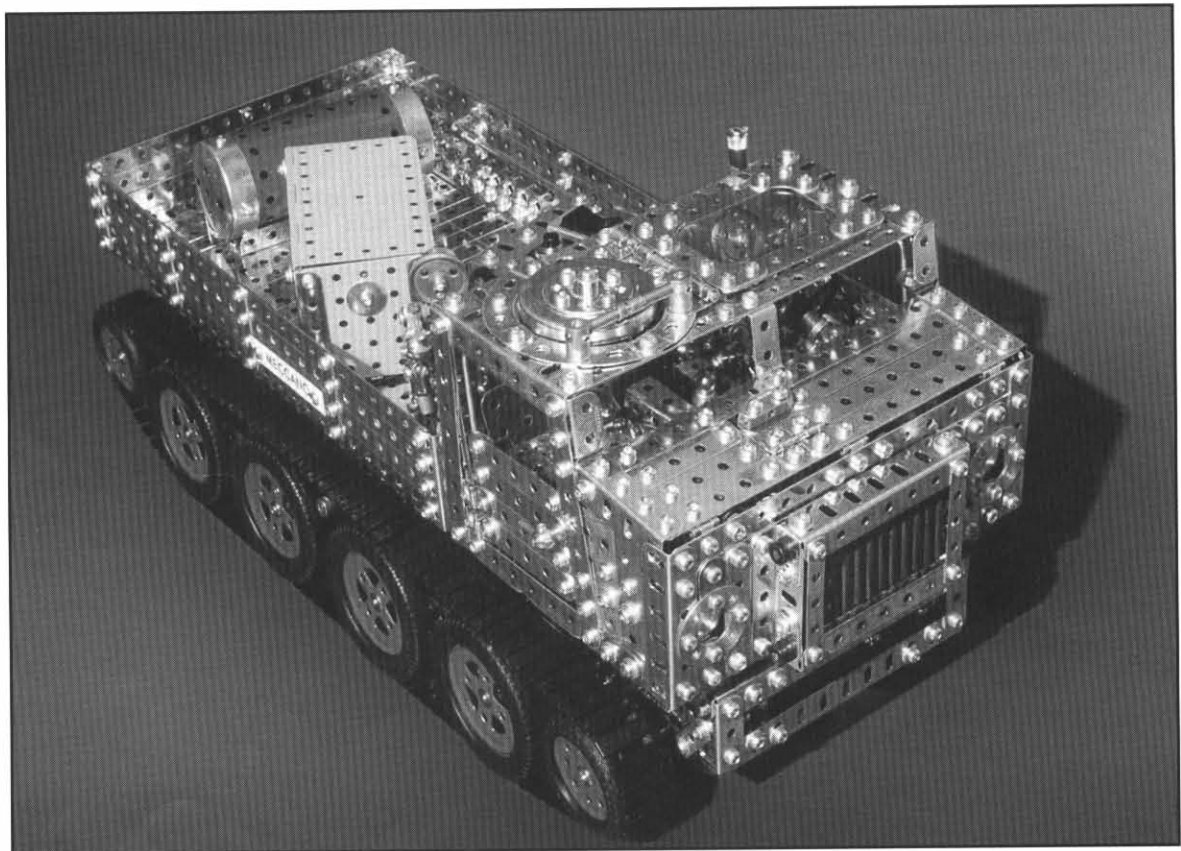
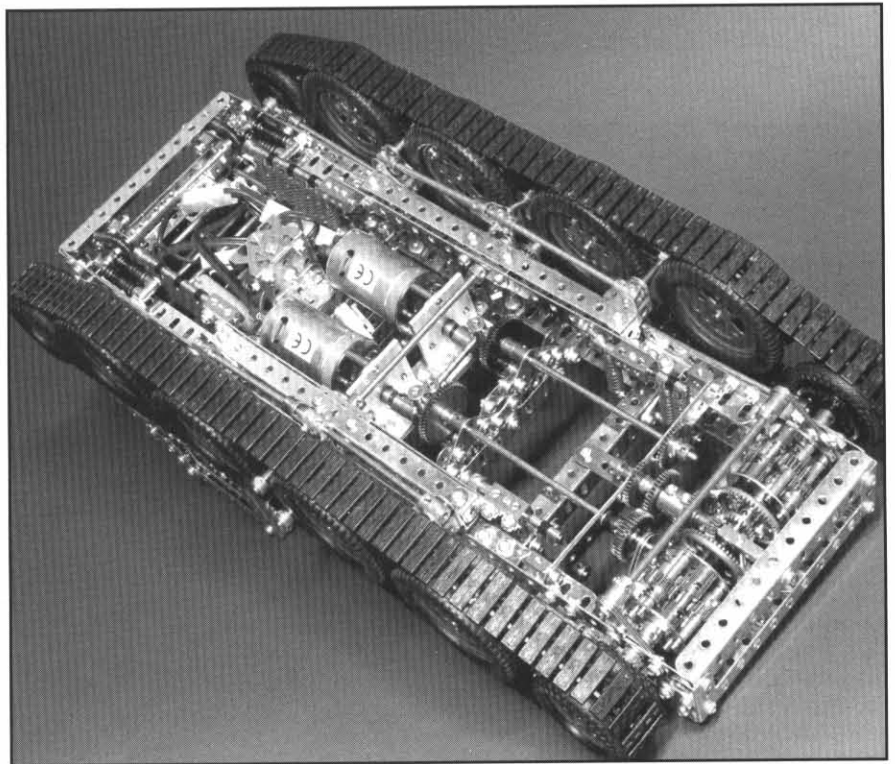
TUURD RUPS BANDVOERTUIG

zekering met resetknop. De ketel is leeg. In de cabine zit natuurlijk de bestuurder, die met zijn armen het stuur vasthoudt en met het stuur mee draaien. Zijn maat staat op het punt door het dakluik naar binnen te klimmen.

TOT SLOT

Deze twee mannekes doen het werk, terwijl ik in mijn luie stoel de zaak op afstand bestuur!

Ik probeer mijn constructies te bouwen met onderdelen van Meccano of van soortgelijke systemen, zoals Märklin, Stokys, Tamsi of zelfs Tecc. Van hobbyisten koop ik compatibele onderdelen als druklagertjes en vierkante koppelingen. Het enige dat ik zag zijn assen van de metaalwinkel op de hoek. Verder zijn alle elektrische onderdelen 'vreemd'. Op deze manier heb ik voor mijzelf een kader gemaakt, waarbinnen ik wil werken en blijft de uitdaging bestaan om binnen het systeem - in ruime zin - te construeren.



Een echappement

*Uitgewerkt en geconstrueerd door Michael Adler,
vertaling en aanpassing: Co Stevens*

Inleiding

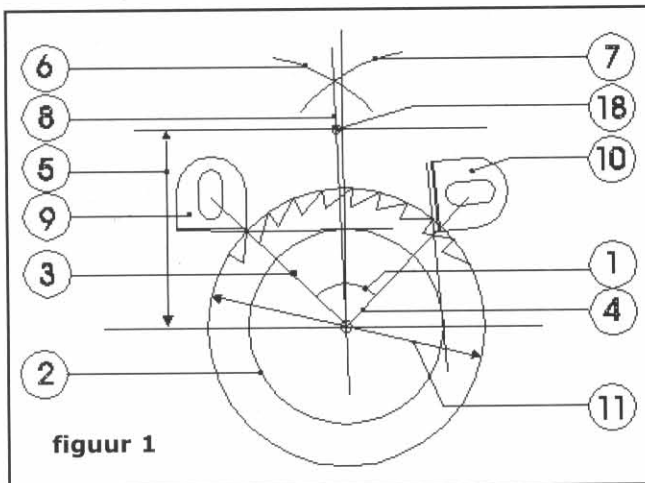
Het standaard engelse ontwerp van een ankerechappement wordt wijd en zijd gebruikt in staande klokken, wandklokken en pendules. Het is een succesvol mechanisme, niet zeer gevoelig voor fabrikageon-nauwkeurigheid en onvoorzichtigheid in het gebruik. Sinds enige tijd heeft MW Models een 30-tands ankerwiel onder nummer 148a uitgebracht, dat goed toegepast kan worden in een nauwkeurig echappement, dat gebouwd kan worden met standaard Meccano-onderdelen. De diameter van 2 inch van dit onderdeel komt dicht in de buurt van de diameter van de in klokken toegepaste ankerwielen. De goede werking is afhankelijk van de gelijkheid van de tanden en de regelmatigheid van hun onderlinge afstanden. Het anker dient een kwart van de omtrek te overspannen.

Theorie (figuur 1)

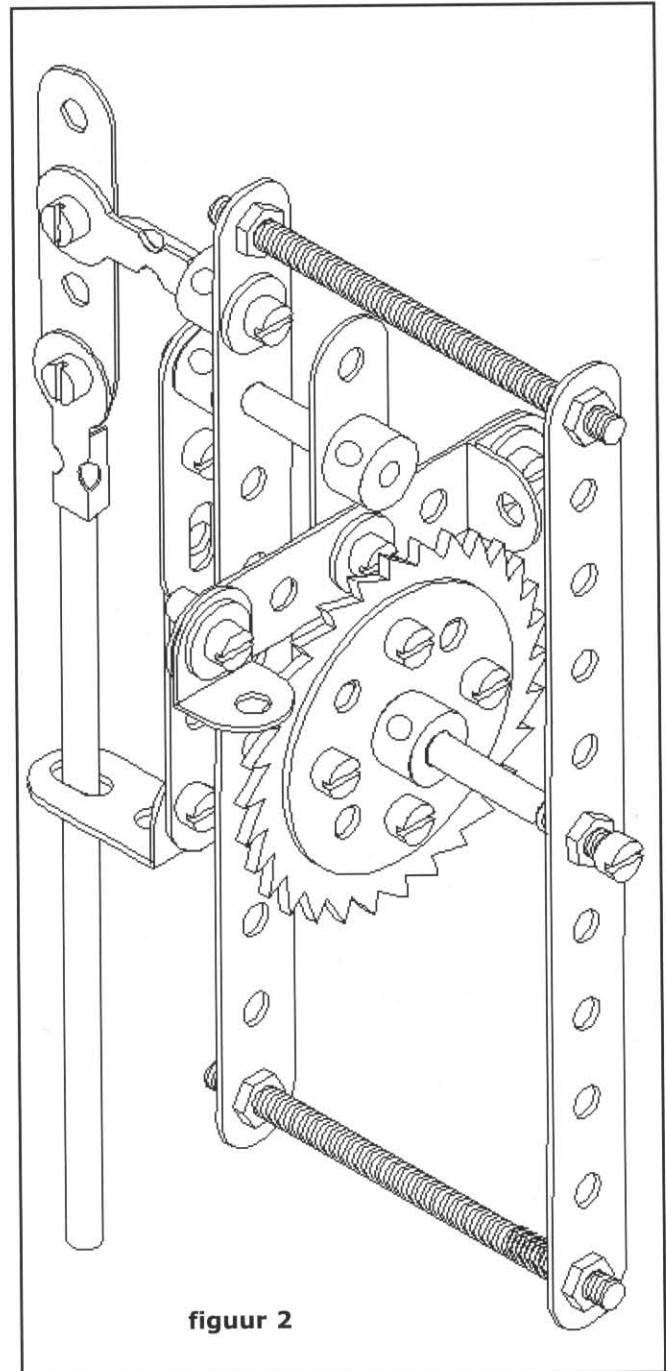
De afstand tussen elk van de tanden (steek) is 12° (immers $30 \text{ tanden} \times 12^\circ = 360^\circ$). Omdat het wiel op het anker steeds een halve steek verspringt bij elke slag van de slinger, moet de afstand tussen de ankertanden $7\frac{1}{2}$ tand van het ankerwiel zijn, dat is 90° ofwel een kwart van de omtrek van het wiel (1). Daaruit kan de stand van de ankertanden worden afgeleid. De vlakke zijde van elk van de ankertanden ligt op de raaklijn aan de cirkel (2) met een diameter van $0,707 \times$ de diameter van het ankerwiel (11). (De herkomst van de factor 0,707 is niet nader verklaard. Red.). De stralen (3) en (4) worden vanuit het middelpunt van het wiel getekend naar de punt van de linkertand (van het wiel) en halverwege de afstand tussen de 7e en 8e tand (met de wijzers van de klok mee). De raaklijnen aan cirkel (2), getrokken door de verkregen punten, geven de richting aan van de vlakke zijden van de ankertanden. Bij de rechter ankertand wordt enige ruimte gelaten in verband met de tanddikte (van het wiel). Op deze wijze wordt een impuls-hoek verkregen van 4° .

De afstand (5) tussen hart ankeras en hart ankerwiel-as is gelijk aan de diameter van dit wiel vermenigvuldigd met 0,707, dat is 1,4 inch. Indien gelijke bogen (6 & 7) worden getrokken vanuit de punten van elk der

10



figuur 1



figuur 2

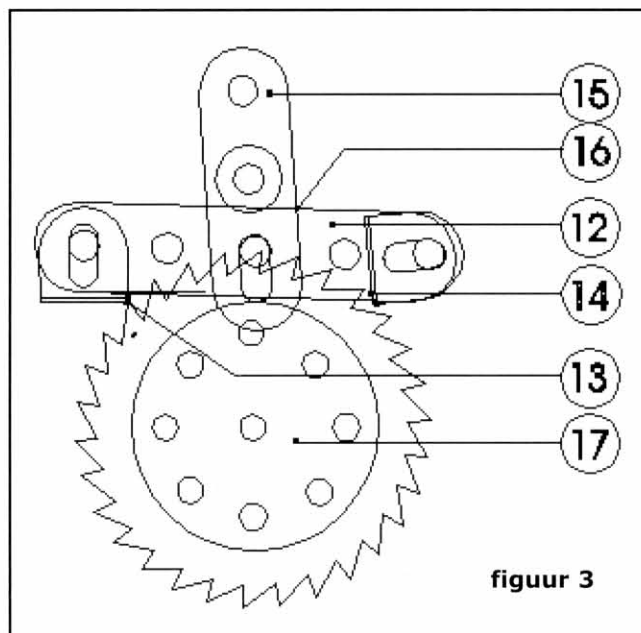
ankertanden, wordt de correctielijn gevonden, waarop het middelpunt (draaipunt) ligt van de as van het anker.

Constructie (figuur 2 en 3)

Het Meccano-echappement kan nu worden samengesteld aan de hand van de boven omschreven uitgangspunten. Hoeksteunen (9) en (10), die als ankertanden worden gebruikt, worden vastgeschroefd aan de einden van een vijf-gats strip (12) zoals aangegeven. De linkertand staat onder een hoek van 2° en de rechter 5° . De afstand tussen de werkzame vlakken moet 1,37 inch bedragen. Een tweearmige naafkruk (15) wordt met het sleufgat aan strip (12) vastgeschroefd onder een hoek van 95° . Het ankerwiel wordt stevig vastgeschroefd tussen twee

naafbuswielen (17), op afstand daarvan gehouden door sluitringen. Dit geheel wordt gemonteerd op een zuiver rechte as en gecontroleerd op excentriciteit en slingeren. Elke onnauwkeurigheid veroorzaakt een onregelmatige gang van de slinger. Een tandwiel (niet getekend) op de as van het ankerwiel wordt door een tandwielreeks in de klok aangedreven. Een standaard as wordt gebruikt als ankeras. Het gehele echappement is te zien in fig 1. Merk op dat er geen ruimte is vrijgehouden in deze tekening voor de gecorrigeerde afstand (1,4 inch) tussen de ankerwielen en de ankeras. Deze correctie moet wel in de klok worden doorgevoerd. Een tussenarm, gemaakt van een zesgats smalle strip, een kruk (nr. 62) en een hoeksteun (nr. 12 b) is gemonteerd aan de ankeras om de impuls van het anker over te brengen naar de slinger.

De slingerlengte hangt af van het type klok, en de tandwieloverbrengingen tussen de wijzers enerzijds en het ankerwiel anderzijds, en kan uiteenlopen van 6 inch voor een pendule tot 39 inch voor een staande klok. De slinger is opgehangen aan een Elektrik viergats strip, waaraan een as-strookkoppeling is geschroefd. Een tweede koppeling wordt gebruikt om dit geheel aan het frame van de klok te bevestigen.



De “biermachien” van Dré Jansen

door Willem Blauw en Dré Jansen

Terwijl de Meccano-fabriek in Frankrijk zich in allerlei bochten wringt om het hoofd boven water te houden, slagen andere speelgoedmakers er moeiteloos in de portomonnaie van de jeugdige consument wijd open te trekken. Voor de prijs van een gemiddelde spelcomputer kun je ook een aardige partij Meccano-onderdelen kopen, maar de voorkeur gaat meestal toch uit naar het eerstgenoemde. Ook Lego gooit momenteel hoge ogen met haar "Mindstorms"-dozen, een combinatie tussen de traditionele steentjes en de computer, waarmee leuke, zelf te programmeren robots gemaakt kunnen worden. Dat dat met Meccano ook kan (en misschien nog wel beter) bewees ons Gilde-lid Dré Jansen, die onlangs met een robotwedstrijd de eerste prijs won.

Het electronica-tijdschrift *Elektuur* schrijft elk jaar onder haar lezers een robotwedstrijd uit, verdeeld in twee categoriën, één tot achttien jaar en één voor ouder dan achttien jaar.

Een van de deelnemers aan de laatste categorie was Dré Jansen met zijn bierschenkrobot die ook op een van onze bijeenkomsten (Ede) te bewonderen is geweest.

Deze robot opent zelfstandig een bierflesje en schenkt daarna een bierglas vol. Het spreekt voor zich dat het inschenken stopt op het moment dat het glas vol is. Wanneer er bier gedronken is uit het glas, wordt dit weer automatisch bijgevuld, net zolang totdat het flesje leeg is.

Dré zelf is uiterst bescheiden over zijn uitverkiezing, waarmee hij een reis naar Amerika heeft gewonnen: "Het idee voor het biermachien is niet van mij afkomstig, dat heb ik de jury natuurlijk ook verteld, maar ondanks dat kreeg ik de eerste prijs. Tijdens de bijeenkomst in Ede was ik maar een zwakke bijdrage in het totale Meccano spektakel. Dat ik daarmee een hoofdprijs gewonnen heb, moet menig ervaren meccanoman aan het denken zetten. Wanneer zo'n eenvoudig apparaat een dergelijke reis wint, wat moet een gemiddelde Meccano constructie dan wel niet krijgen?"

Kortom, ik reken er op dat dit jaar wel een paar gilde leden meedingen naar de hoofdprijs.

Samen met mijn vrouw Nel ga ik de andere kant van



Dré geeft tekst en uitleg aan minister Hermans, die hem zojuist de eerste prijs heeft uitgereikt.

de oceaan bewonderen. Vanuit het Wilde Westland vlieg ik naar het Wilde Westen. Voor het eerst vliegen is natuurlijk al een belevenis! Dan nog helemaal naar de andere kant van Amerika, is voor iemand die nauwelijks onder het zicht van de Haagse toren vandaan

is geweest een avontuur dat zijn weerga niet kent."

Hoe werkt de robot?

Dré geeft in het volgende stukje uitleg hoe zijn "biermachien", zoals hij de robot zelf noemt, werkt. De tekst is door de redactie wat ingekort en ook de vele bijbehorende elektronische schema's alsmede het uitgeschreven programma zijn weggelaten. Indien er leden zijn die belangstelling hebben voor de onverkorte versie, dan is deze bij het documentatiecentrum op te vragen.

In 1993 heeft BTC-metaal een project bedacht om de elektronica wat meer bekendheid in de metaalbranche te geven. Het doel is geslaagd, want vrijwel elk hedendaags mechaniek wordt middels microcontrollers gestuurd.

Het project bestaat uit een Meccano constructie waarbij een bierfles wordt geopend, vervolgens het glas wordt ingeschonken, een handeling waar menig metaalarbeider mee vertrouwd is. Hierbij wordt door een microcontroller gecontroleerd of de fles en het glas aanwezig zijn. Vervolgens wordt er ingeschonken waarbij het niveau in het glas wordt gecontroleerd, ter voorkoming van morsen.

Omdat de inhoud van een flesje niet in één keer in het glas kan, moet er minimaal twee maal worden ingeschonken. Hierbij dient de tweede keer de fles verder te worden gekanteld dan bij de eerste keer.

Ook hoeft een reeds geopende fles niet nogmaals te worden geopend.

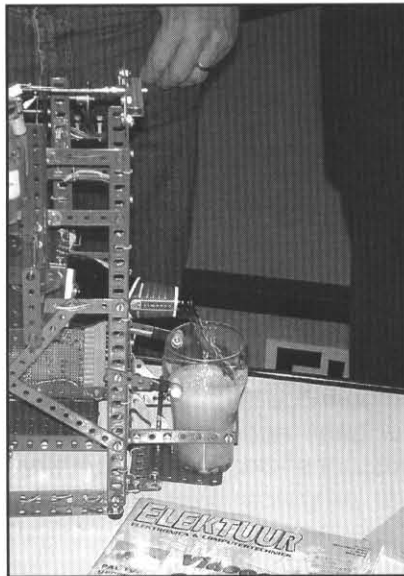
Wanneer de fles leeg is, wordt dat gemerkt aan de tijd die verstrijkt na het laatste schenken, de daarbij behorende schenkstand en het niet bereiken van het hoogste bierniveau in het glas.

Pas nadat er een nieuwe fles is geplaatst, wordt de openlitorgie

weer gestart.

De benodigde elektronica en software is indertijd door de Hogeschool Enschede afd. Elektrotechniek ontworpen.

Via Bas van Oort uit Den Haag heb ik zo'n pakket te pakken gekregen en vervolgens gemonteerd. Wat bleek: de bierfles en het glas zijn in tussentijd van afmetingen veranderd. Sensoren waren kapot of onnauwkeurig. Men maakte o.a. gebruik van reedrelais en een magneetje. De elektronica werkte evenmin. Pogingen om via de eerder genoemde Hogeschool in Enschede een schema en de soft-



De robot schenkt zonder te morsen een biertje volgens de etiketten van de horeca.

ware te bemachtigen mislukte.

De ontbrekende Meccano onderdelen zijn door de heren Herman van Baarzel uit Monster en Wim Jansen uit Rijswijk aangevuld.

De elektronica is door ondergetekende (Dré Jansen) in elkaar gezet.

Het belangrijkste, de software, is door Abraham Vreugdenhil geprogrammeerd.

Natuurlijk heb ik de Meccano constructie aangepast aan de huidige afmetingen van fles en glas. Het Meccano-werk duurde zodoende enkele dagen.

Het gebruik

Natuurlijk moet er geschonken worden, immers daartoe is het apparaat gebouwd.

Men plaatst een fles, koel helder bier. Let er op dat het bier goed gekoeld is, want warm bier schuimt veel meer waardoor de kans op morsen groter wordt.

Dat kan leiden tot drankmisbruik, hetgeen tegen de regels is.

Wanneer glas en fles geplaatst zijn, start het ritueel, de opener ontdoopt de fles, waarna vervolgens het glas wordt ingeschonken. Als het glas vol is, keert de fles terug in zijn verticale positie.

Glas uitnemen en leegdrinken.

Na ledigen, maar het kan ook na het nemen van enkele teugen bier, het glas terugzetten in de houder. Wanneer het niveau onder de maat is, zal dit middels het resterende gerstenat worden aangevuld.

Eerst voorzichtig kantelen, na enige tijd verder kantelen, want de robot weet niet of u een snelle drinker bent, of u het glas na een slok terugplaatste, dan wel geheel leeg terug heeft gezet.

Enfin, wanneer de fles in zijn uiterste stand is komen te staan, het glas is niet volledig gevuld, dan keert de fles terug in zijn verticale positie.

Hoe vaak het glas wordt uitgenomen doet er dan niet meer toe, want de fles is leeg. Wanneer er een verse fles wordt geplaatst, dan start de openlitorgie.

Natuurlijk kan de boel geflest worden, door vals te spelen.

De programmeur, Abraham, heeft natuurlijk vrijwel alle falsificaties getest, maar als het u lukt de boel te flessen, dan horen wij het graag, immers alles kan beter.

Meccanofeest in Almere

24 t/m 27 mei a.s

= 25 jarig bestaan Almere
+ 15 jaar Stoomfestival
+ 10 jaar Meccano op het
Stoomfestival
+ 100 jaar Meccano

= 150 jaar FEEST
met 30.000 bezoekers !!
Kom ook.
Gratis toegang met uw modellen!
Bel Han Schouenaar 036-5315849

Meccano S.A. France: van Gele Doos tot Motion System

De tekst is een bewerking van artikelen uit International Meccanomen, JMH aanvullingen en foto's door Willem Blauw

Wat er aan voorafging...

Het Nieuwe Meccano, zoals de slogan luidde in 1926, introduceerde kleuren in het systeem. Deze verandering werd sterk veroordeeld door de traditiegetrouwe Meccano-liefhebbers, die vonden dat Meccano verworpen was tot een opzichtig stuk speelgoed.

Wanneer we kijken naar de daarop volgende jaren, dan zien we dat er veel grotere veranderingen hebben plaatsgevonden dan alleen het kleuren van onderdelen.

De basis van het Meccano-systeem, een opeenvolgende reeks van dozen, volgde op de 'Mechanics Made Easy' serie uit het begin van de 20e eeuw. Elke doos werd geleverd met een handleiding van modellen die met de inhoud kan worden nagebouwd. Tevens konden alle modellen gemaakt worden die werden beschreven in de handleidingen van lager genummerde dozen. Om van een lager genummerde doos naar een hoger genummerde te komen waren accessoiredozen verkrijgbaar.

De laatste tien jaar voor de definitieve sluiting van de fabriek aan de Binns Road in 1979 werden er niet veel nieuwe onderdelen meer ontwikkeld. Wel werden er onderdelen uit productie genomen zoals de universele koppeling (140) en de buigzame platen.

De eerste tekenen van verandering begonnen na de sluiting van Binns Road, toen de 1000, 2000 en 3000 sets werden geïntroduceerd door Airfix en de "gele dozen" sets A, B, C, M1 en M2, die door Calais werden gemaakt en door Palitoy op de markt gezet. De accessoiresets waren niet langer verkrijgbaar, aangezien de dozen niet meer opvolgend waren maar alleen onderdelen bevatten die voor de modellen noodzakelijk waren die in de handleiding werden beschreven.

In 1986 werden de opeenvolgende dozen van nummer 1 tot en met 10 weer opnieuw geïntroduceerd, evenals de bijbehorende accessoiredozen. De inhoud van de verschillende dozen werd echter regelmatig veranderd waardoor het zeer moeilijk was te bepalen welke accessoiredoos men nu precies nodig had.

De 90-er jaren

De accessoiredozen werden uit het programma gehaald in 1996 toen de "Evolution" sets op de markt kwamen. Er was zeer weinig animo hiervoor ontstaan, ondanks de inspanningen van dealers om ze te promoten. Inmiddels waren er zoveel concurrerende soorten speelgoed op de markt, waardoor kinderen nauwelijks meer een band opbouwden met een bepaald merk of systeem. Tegen de tijd dat ouders een cadeau moesten kopen voor de verjaardag van het kind waren ze al weer vergeten welk nummer doos ze met kerstmis of sinterklaas hadden gegeven en kochten simpelweg datgene wat binnen het budget paste.

In 1997 werd de "Universe"-lijn geïntroduceerd. Het

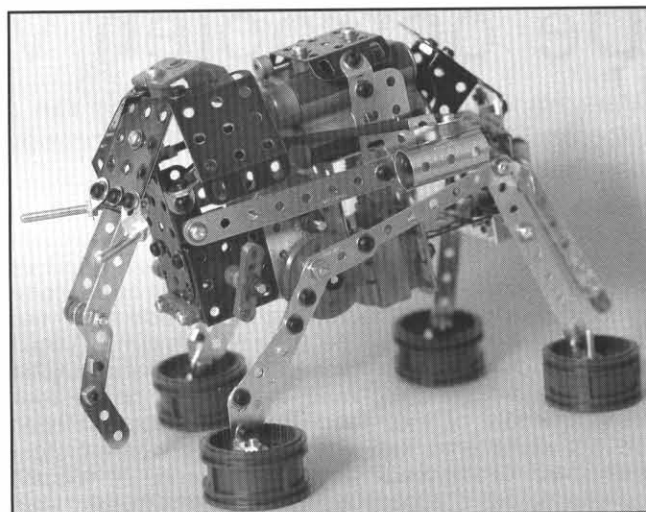
concept was zo gemaakt dat de consument werd aangemoedigd ook de andere dozen aan te schaffen. Elke doos bevatte één model van hetzelfde thema. Elk model was zo ontworpen dat het samen met de andere modellen een samenhangende serie vormde waarmee men kon spelen.

Kleur en afwerking van het plaatmateriaal waren altijd gestandaardiseerd vanaf het begin, tot en met de Evolution serie. Ook de modellen uit de Universe serie hadden hun eigen, karakteristieke uiterlijk. Tot dan toe was het niet mogelijk om losse onderdelen in de specifieke kleuren uit de nieuwe series aan te schaffen.

1998 bracht echter de Master Connection serie, waarin voor het eerst de 3-hoekige assen en bijbehorende onderdelen beschikbaar kwamen (hierover verderop meer). In doos 0060 zit zelfs een 19:1 verdragingskast. Met elke doos kan een ander model gemaakt worden, de thema's zijn echter zeer verschillend. Elk model heeft zijn eigen kenmerkende kleuren.

Met de introductie van de nieuwe serie verdwenen de "Evolution" dozen van het toneel, waarmee een einde kwam aan een tijdperk van een opeenvolgend systeem van dozen met een gestandaardiseerd kleursysteem voor de verschillende onderdelen.

Onaangekondigd verscheen in de herfst van 1998 ineens de Special Edition 7080 set op de markt. Het was ontwikkeld als een "top-of-the-range multi-model set". Hoewel het wel de nieuwe 3-hoekige assen met bijbehorende riemschijven bevat, is er vreemd genoeg in de hele doos geen tandwiel te vinden. Kort hierna worden de "Motion System" dozen in de winkels verkrijgbaar.



Het aandoenlijke olifantje uit de Motion Series (40 en 50) aangedreven door een 6-volts motortje. Poten, kop en staart laten zien waarom de dozen Motion heten.

De in 1999 geïntroduceerde nieuwe dozen uit de "Motion System" serie zijn genummerd naar gelang het aantal modellen dat beschreven wordt in het bijgevoegde instructieboek. De instructieboeken laten modellen zien met heel gedetailleerde stap-voor-stap instructies met daarop elke bout en moer, maar ook modellen met slechts een enkele afbeelding.

De "Collection" serie maakt plaats voor zes verschillende "Set 1" doosjes.

Verder zijn in het programma opgenomen twee "Set 5" dozen, een "Set 10", "Set 20", "Set 30", "Set 40" en "Set 50". Elke doos heeft een eigen kleurenschema voor het plaatwerk. Dit kan variëren van blauw tot paars en goudkleurig. De overige metalen onderdelen zijn uitgevoerd met een zink-coating. De plastic onderdelen zoals riemschijven en rondsels zijn uitgevoerd in een zeer felle oranje kleur. Wanneer men een model wil bouwen met onderdelen afkomstig uit de verschillende dozen dan zal een bontgekleurd geheel het resultaat zijn.

Buigzame platen zijn uit het programma verdwenen waardoor de modellen weer het skeletachtige uiterlijk krijgen zoals dat 70-jaar geleden ook het geval was. Zoals blijkt uit de productcatalogus van het vorige jaar (als bijlage meegestuurd met MN 18.4) is de 'Motion System' serie onveranderd gehandhaafd gebleven en in de diverse winkels verkrijgbaar.

Het nieuwe as-systeem

Dit is een van de meest belangrijke vernieuwingen van de afgelopen jaren geweest.

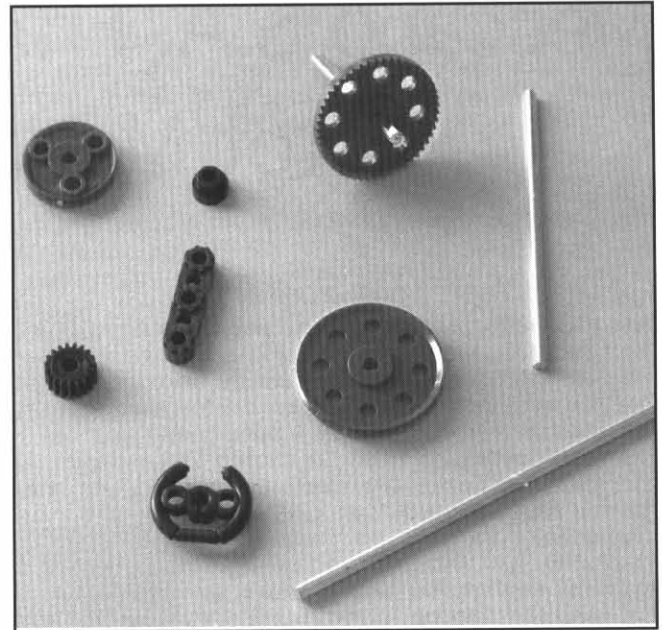
Net als bij de bestaande as met spiebaan (230) is het mogelijk dat de bijbehorende rondsels over de as kunnen schuiven en zo in elkaar grijpen.

In tegenstelling tot de as met spiebaan hebben de nieuwe assen 3 platte zijden.

De assen zijn systematisch genummerd door een 3 te plaatsen voor het standaard as-nummer, dus 315b, 316, 316b en 317.

De nieuwe rondsels 25b (12 tands), 25d (24 tands) en 25e (19 tands) hebben een gelijkgevoerd 3-hoekig gat waarin de assen gemakkelijk passen. Deze rondsels passen niet op de bestaande ronde assen.

Naast rondsels zijn ook het kroonwiel 28-3p, riem-



Een aantal van de onderdelen van het drie-hoekige assysteem. Boven het stuurwiel onderdeel 260c

schijven 21p3p, 22cp3p en 23b3p en askoppeling 213d3p (met in het midden een 12 tands ronsel) uitgevoerd met het 3-hoekige gat.

Verder bevat het as-systeem een rally stuurwiel 321a (afkomstig uit de dozen 0020 en 0050) en een scheepsschroef 41b (doos 0040).

Aandrijfklaauw 144c is ontworpen in combinatie met de wielvelgen 187b en 187c. Dit onderdeel is tevens te gebruiken in combinatie met de kleine strook met 5 gaten 260c. Dit nuttige onderdeel is 1 5/16" lang en 1/4" breed. Het heeft 5 gaten op 1/4" afstand van elkaar. 144c past op de buitenste en middelste gaten. Het laat zich goed combineren met bestaande onderdelen in constructies zoals versnellingsbakken etc. De redactie houdt zich aanbevolen voor interessante toepassingen van de nieuwe onderdelen.

14

De octrooien van Frank Hornby

Mark Hageman, specialist op het gebied van octrooien, heeft een aantal artikelen geschreven voor Meccano Nieuws over de verschillende octrooiaanvragen van Frank Hornby voor zijn systeem. In dit nummer het eerste deel.

Een octrooisysteem dient twee doelen: het geeft de uitvinder loon naar werken en het laat de maatschappij profiteren van de uitvinding. Een octrooi geeft de houder ervan het alleenrecht (monopolie) op de commercialisering van de uitvinding gedurende maximaal twintig jaar, na die periode is de kennis vrij beschikbaar. Een octrooi geeft bescherming in die landen waar het is verleend. Octrooiverlening behoort tot de taak van nationale of internationale overheidsinstellingen en het recht erop kan via de rechter worden afgedwongen. Om octrooi moet daadwerkelijk worden gevraagd, dit in tegenstelling tot auteursrecht - een andere vorm van geestelijk eigendom -, dat de schrijver of componist automatisch verkrijgt door publicatie. Het merken- en modellenrecht geeft de aanvrager alleenrecht op het gebruik van merknamen, logo's en dergelijke. Wil een uitvinding vatbaar zijn voor octrooi,

dan moet ze aan drie eisen voldaan t.w.: ze moet nieuw zijn, ze moet inventief zijn, en ze moet industrieel toepasbaar zijn. Een aantal effecten van octrooien zijn: terugverdienen van researchkosten; markten concurrentiepositie versterken; nieuwe technische kennis verspreiden; technische innovatie stimuleren; voorkomen van overlapping van research.

MECCANO

Frank Hornby diende op 9 januari 1901 een octrooiaanvraag in bij het British Patent Office, voor "Verbeteringen in speel- of opvoedkundige middelen voor kinderen of jonge mensen". Het octrooi werd op 30 november 1901 verleend onder nummer: 587 A.D. 1901 (zie afbeelding 1).

De vier claims, waarin de uitvinding is samengevat, omvatten het volgende:

N^o 587

A.D. 1901

Date of Application, 9th Jan., 1901

Complete Specification Left, 9th Oct., 1901—Accepted, 30th Nov., 1901

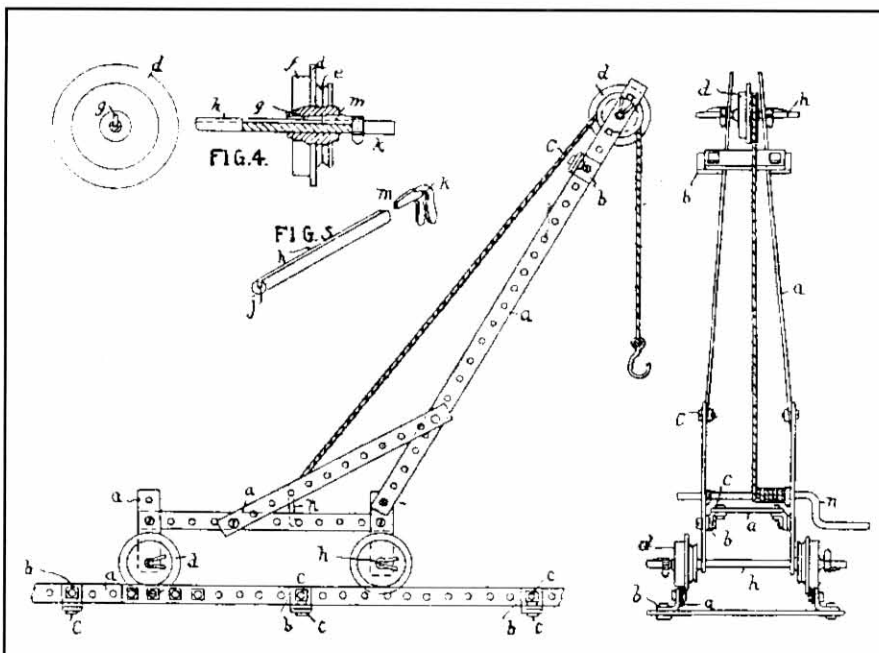
PROVISIONAL SPECIFICATION.

"Improvements in Toy or Educational Devices for Children and Young People."

I. FRANK HORNBY of 10, Elmbank Road, Sefton Park, Liverpool in the County of Lancaster, Manager, do hereby declare the nature of this invention to be as follows:—

This invention has for its object a toy or educational device for children. There has been a long felt want among young people for some device which will enable them to construct mechanical objects without the laboriousness of turning, boring, and careful adjustment. The present invention is designed

Afbeelding 1 toont een gedeelte van de tekst. Uiteindelijk werd het octrooi verleend op 30 november 1901. Voor de officiële viering van het 100 jarige jubileum zullen we dus tot eind november dit jaar moeten wachten. Afbeelding 2 is hieronder afgedrukt.



1. Vlakke strippen met series van gaatjes op gelijke afstanden, gecombineerd met uitwisselbare pennen of schroeven en hoeksteunen.

2. Reeksen van strippen en hoeksteunen met gaatjes op gelijke afstanden, ronde staven als assen, schijven als wielen, hulzen als schoorstenen, die kunnen worden samengevoegd om mechanische constructies te maken.

3. Middelen om wielen aan assen vast te maken met behulp van veerclips, die aangrijpen in groeven in zowel de as als het wiel.

4. Een reeks onderdelen zoals beschreven, waarvan door het uitoefenen van vindingrijk vernuft (!) mechanisch speelgoed kan worden gemaakt.

OCTROOIEN

Binnen één jaar na het indienen van een aanvraag voor een octrooi kan men met behoud van de prioriteitsdatum dezelfde aanvraag ook indienen in andere landen. Met andere woorden: voor dezelfde uitvinding kan men binnen een jaar in alle landen, die men wenst, octrooi aanvragen. Elk land zal dan de uitvinding toetsen aan de eigen octrooiwetgeving en beslissen, of octrooi kan worden verleend of niet.

Hornby diende zijn octrooiaanvraag in de Verenigde Staten in op 22 Juli 1901. Aldaar was men van mening dat een reeks strippen met gaatjes niet kan worden gezien als een uitvinding: aldus reesterde alleen bovengenoemde claim 3 met betrekking tot de bevestiging van wielen op assen met veerclips zoals te zien is op afbeelding 2.

~ ~ ~

15

Meccano-uil (foto op achterpagina)

Bouw en beschrijving door Jan Weststrate, foto Willem Blauw

Het ontwerp van deze uil is afkomstig uit een oud Meccano magazine. Het lijf, hoofd en vleugels liggen allemaal in hetzelfde vlak en zijn opgebouwd met stroken (het hoofd met gebogen stroken).

Voor elke poot wordt gebruik gemaakt van drie 1 1/2" strips (6a) die bevestigd zijn met hoeksteunen (12).

De ogen zijn gemaakt van een pulley (22) voorzien van een Dunlop-bandje. In de naaf van de 22 zit een splitpen (verkrijgbaar bij de kantoorboekhandel). Deze ogen worden op hun plaats gehouden m.b.v. een 1" draadstang, geschroefd in het tapgat van de 22 en bevestigd aan een hoeksteun (12) achter de kop.

De snavel wordt bevestigd met een bout 111a.

lets over IsoMec

door Co Stevens

In deze editie en ook al in eerdere nummers van M.N. treft u tekeningen van Meccanoconstructies en -mechanismen aan, die zijn gemaakt op de computer, met behulp van het tekenprogramma CorelDraw en het Meccano-onderdelenbestand IsoMec. Schrijver dezes heeft zich al enige tijd met deze materie beziggehouden met de bedoeling rubrieken en artikelen in ons blad te illustreren met tekeningen die de tekst verduidelijken.

IsoMec is een computerbestand van (bijna) alle standaardonderdelen van Meccano, die zijn uitgetekend met de tekenapplicatie CorelDraw, allemaal in dezelfde schaal. Om met IsoMec te kunnen werken is het vereist dat het programma CorelDraw in de computer is geïnstalleerd.

De samensteller van IsoMec, Roger Hill (die lange tijd in Zuid-Afrika heeft gewoond, maar nu in Engeland vertoeft) is rond het jaar 1992 met zijn werk begonnen. Hij had voor CorelDraw gekozen, omdat het op dat moment het enige wereldwijd beschikbare tekenprogramma was, dat voor relatief weinig geld te koop was en dat was een eerste vereiste, wilde hij zijn werk tot een succes maken. Het werken ermee is echter niet eenvoudig, zoals overigens met de meeste tekenprogramma's. Er is nogal wat parate kennis nodig van de diverse basisfiguren (lijnen en lijnstukken, cirkels en ellipsen, veelhoeken, enz.) en manipulaties (dimensioneren, roteren, vervormen, spiegelen enz.), gepaard aan vindingrijkheid, om een tekening op het scherm te krijgen (Roger Hill moet bovendien over een grote dosis geduld beschikken).

Het maken van een tekening in IsoMec is enigszins te vergelijken met wat een tekenaar doet, die met tekenhaak, passer en driehoek werkt: het op een vel papier maken van een aanzicht van het te tekenen object, waarbij alles wat vanuit een zeker standpunt zichtbaar is wordt weergegeven: de boutkop op de onderlegging, dat samen op de strook, de strook op de balk, de moer aan de achterkant moet er worden bijgedacht. Als dat niet duidelijk is, kan daarbij een zgn "exploded view" worden gevoegd (zie de tekeningen in het vorige nummer van M.N.). Het maken van allerlei mooie doorzichten of roterende beelden, die in

televisieprogramma's wel eens te zien zijn, is met IsoMec niet mogelijk.

Uit de naam "IsoMec" zijn enkele dingen af te leiden. Waarop het woorddeel "Mec" slaat zal iedereen duidelijk zijn. Het deel "Iso" vindt zijn oorsprong in het Grieks, het is afgeleid van het griekse woord "isos", dat betekent "gelijk". Daarmee komen we in de buurt van de methode waarmee de tekeningen zijn weergegeven. Dat is het zgn isometrisch perspectief. Het woord "isometrisch" betekent "van gelijke afmeting". Bij perspectief tekenen worden op het tekenveld verdwijnpunten op de horizonlijn gekozen. Alle lijnen, die in werkelijkheid (dus in de driedimensionale wereld) evenwijdig lopen, komen op de tekening in de verdwijnpunten samen. Bij isometrisch perspectief liggen die verdwijnpunten in het oneindige. Dat betekent dat lijnen, die in werkelijkheid evenwijdig lopen, dat in de tekening ook doen. Dat is de oorzaak van de "vertekende" indruk die de afbeeldingen maken. Deze manier van tekenen heeft echter een zeer groot voordeel en daarom is voor deze methode gekozen: de grootte van het getekende onderdeel hoeft niet te worden aangepast aan het perspectief, anders gezegd: vooraan groot, achteraan klein, integendeel: het blijft isometrisch, ofwel van gelijke afmeting. Dat betekent een aanzienlijke vereenvoudiging van het tekenwerk.

Niettemin is het maken van een tekening met de computer tamelijk gecompliceerd en kost veel tijd. Men moet goed op de hoogte zijn van de werking van de applicatie CorelDraw, en men moet zich de moeite getroosten veel tijd te steken in het uitzoeken van de opbouw van de IsoMectekeningen van de Meccano-onderdelen om in staat te zijn ze op de juiste positie in de constructie te kunnen plaatsen (bestudeer nog maar eens de eerder genoemde tekeningen).

Het eindresultaat loont echter de moeite. De computer krijgt voor elkaar, wat geen enkele tekenaar, die werkt met tekenhaak, driehoek en passer of met tekenmachine, voor elkaar krijgt: de tekening volkomen foutloos, zonder gummen of radëren, met exact de juiste en overal gelijke lijndikte en zwarting op papier te zetten. Het voorbereidende werk wordt allemaal met de computer gedaan: het trekken van hulplijnen (die naderhand weer weg moeten!), het corrigeren van fouten, het uitbreiden of veranderen van de constructie of wat dan ook. En wees ervan overtuigd: het schenkt grote voldoening na al dat werk het eindresultaat perfect op papier uit de printer te zien lopen!

Meccano-ontwerpen mbv de computer

door Willem Blauw

Op Spanner, de e-mail-groep aangaande alles wat met Meccano te maken heeft, is recentelijk een discussie gevoerd over de stand van zaken mbt het ontwerpen van modellen met de computer. Hieruit blijkt dat er op verschillende plaatsen in de wereld hard aan een aantal systemen gewerkt wordt. Hieronder een kort overzicht.

IsoMec, de Meccano-tekeningen gemaakt voor gebruik met het programma CorelDraw (zie verhaal hierboven), geeft duidelijke ontwerpen waarvan het nabouwen niet al teveel problemen oplevert. Constructies en modellen hiermee gemaakt worden regelmatig afgedrukt in Meccano Nieuws. De gebruikers ervan klagen wel over het niet al te gebruiksvriendelijke karakter van CorelDraw. Hiervan bestaat ook een 3D-versie,

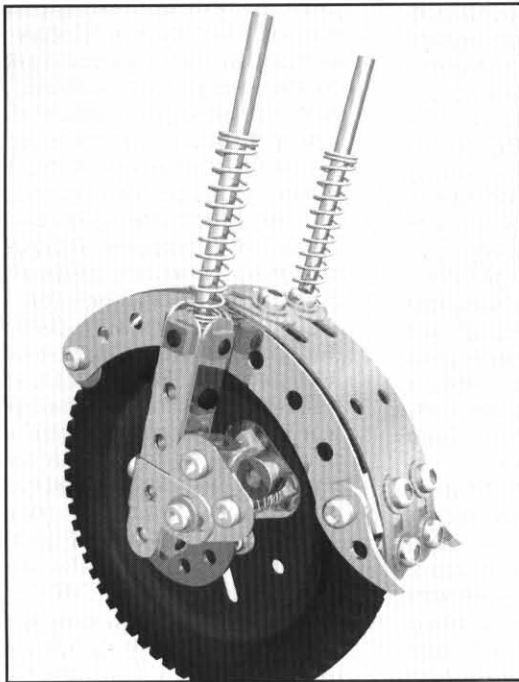
waarvoor men echter weer het programma CorelCad nodig heeft. Het resultaat is dan wel een fotorealistische weergave van het model, maar deze afbeeldingen zijn weer minder geschikt om als bouwtekening te gebruiken.

Anthony Els van de Johannesburg Meccano Hobbyists heeft tekeningen van verscheidene onderdelen gemaakt voor het programma Pro Desktop. Hij vindt het tekenen van onderdelen met dit programma eenvoudig. De tekeningen laten zich bovendien makkelijk bewerken en de constructies komen redelijk eenvoudig tot stand. Heeft men eenmaal een constructie getekend, dan is het zelfs mogelijk het geheel de bedoelde bewegingen te laten maken. Nadeel is dat rondingen een beetje blokkerig overkomen. De te gebruiken computer moet overigens wel zijn mannetje kunnen staan: een ontwerp met meer

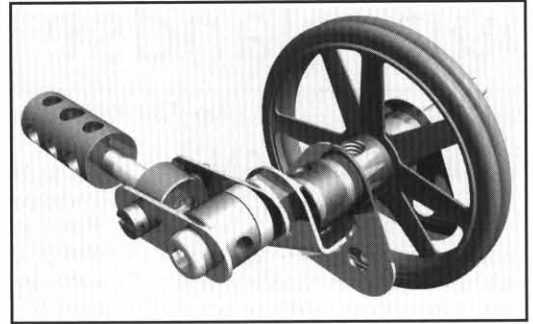
dan 400 onderdelen vraagt 400 MB RAM om "real-time" te kunnen werken. Met een goede planning en juiste instellingen van de computer komt men echter met 96 MB RAM ook al een eind. Momenteel heeft Anthony 167 onderdelen getekend. Deze zijn gratis te downloaden van internet. Hiervoor kan men contact opnemen met de JMH.

Ook bij onze tegenvoeters in Nieuw Zeeland is men actief met het computertekenen van Meccano-constructies.

Paul Robberts gebruikt het populaire Autocad (en de LT-versie hiervan) als basis. Dit is pittig geprijsde programmatuur, maar wel overal ter wereld toegepast en verkrijgbaar. De software die hij gemaakt heeft heet Automecc en bevat bijna 800 (!) tekeningen van onderdelen, inclusief multikit, special parts, electric,



Anthony Els heeft deze tekeningen beschikbaar gesteld voor publicatie in ons blad. Bovenstaande voorvork is tot nu toe zijn grootste tekening gemaakt met ProDesktop.



clockkit en obsolete parts. Sommige hiervan waren heel moeilijk te tekenen, met name de astronaut uit de 2501 Space Set. Van elke buigzame plaat zijn er 30 verschillende voorgebogen variaties voorhanden. Is het model eenmaal getekend, dan kan gekozen worden uit een aantal kleurschema's. Het resultaat is uiteindelijk een foto-realistische weergave. Om de mogelijkheden van zijn pakket te demonstreren heeft Paul een aantal modellen getekend, waaronder de kist 10- "Lifting Shovel".

Leest men zo de specificaties, dan lijkt dit het ultieme pakket om te gebruiken, ware het niet dat Meccano SA in Frankrijk er vanwege de verschillende gedeponeerde patenten een stokje voor gestoken heeft. Paul heeft een officieel schrijven van de fabriek ontvangen waarin gerechtelijke stappen worden aangekondigd indien hij toch tot verkoop of gebruik van de software overgaat. Wellicht zullen we dus nooit zijn huzarenstukje te zien krijgen.

Wat de officiële status van IsoMec is weet ik niet, maar dit is in tegenstelling tot Automecc wel vrijelijk in de handel verkrijgbaar.

Tot slot nog een blik in de toekomst van Spanner-lid Bob Cannon: "Modelbeschrijvingen op papier is iets uit het verleden, die van de toekomst zullen meer en meer een "multimedia-ervaring" zijn. Ze zullen bestaan uit video-beelden van het prototype in actie, vergezeld van tekst en geluid, "virtual reality" 3D presentaties van het model, dat uit elke hoek bekeken kan worden, terwijl moeilijke constructies verduidelijkt worden met animatiebeelden. De modelbeschrijvingen zullen beschikbaar zijn op CD ROM of te downloaden van het Internet."



Nieuwe Meccano-dozen

Eind dit jaar moeten de nieuwe "Crazy Inventor" dozen van Meccano verschijnen. Het zijn fantasiemodellen van een helikopter, een luchtschip en een stoomvoertuig.

De dozen zullen niet in de reguliere handel te verkrijgen zijn. De prijzen zijn momenteel nog niet bekend. Nikko heeft toegezegd voor MGN-leden een speciaal aanbod te maken wanneer er centraal besteld kan worden. Meer hierover in een volgend MN.

Aangaande de levering van losse onderdelen: een aantal onderdelen zijn uitverkocht, de rest is leverbaar tot de voorraad strekt. Momenteel weet men nog niet of de productie hiervan hervat zal worden.

buitenlandse bladen

door Frits Willems

Magazine du CAM

Nummer 73 (2000-1)

Eind september vond te Novegro (It.) de jaarlijkse tentoonstelling van de Italiaanse Meccanoclub GAMM plaats. Marcel Pahin maakte een beknopt verslag met dertien mooie kleurenfoto's verspreid over de vier omslagpagina's. Guy Gimel bouwde een leuk model, schaal 1:20, van een diesellocomotiefje dat door de Franse spoorwegen gebruikt wordt bij het onderhoud van de spoorbaan. De beschrijving beslaat vier pagina's met vijf schetsen en vijftien scherpe zw/w foto's. Een elektrische klok werd gebouwd door Marcel Pahin en uitvoerig beschreven: zes bladzijden en achttien goede zw/w foto's.

The International Meccanoman

18 *Nummer 32 (september 2001)*

Op initiatief van - en gesponsord door - André Welti heeft de International Society of Meccanomen de jaarlijks toe te kennen 'Golden Spanner Award' ingesteld uit erkentelijkheid voor uitzonderlijke bijdragen en activiteiten die de winnaar heeft geleverd voor de bloei van Meccano als hobby op zowel nationaal als internationaal niveau. De 'Award' bestaat uit een door een Zwitserse goudsmid vervaardigd rechthoekig zuiltje bekroond door een gouden moersleutel, en een persoonlijke draagspeld in de vorm van een verguld zilveren moersleutel. In de toelichting staat o.a. dat het woord 'Meccanoman' zowel mannelijk als vrouwelijk is, en dat als een kandidaat met Stokys, Erector, Märklin, of enig ander fatsoenlijk systeem bouwt, dit niet tot disqualificatie zal hoeven te leiden. Ook is het lidmaatschap van de ISM niet verplicht. De jury bestaat uit het bestuurscomité (met o.a. Kees Trommel) en de heer Welti. Een korte bijdrage van Michael Adler gaat over de elektronische snelheidsregeling van Meccanomotoren met behulp van variabele pulsbreedte; voor meer bijzonderheden wordt verwezen naar MW Models te Henley. De rubriek 'Modelbuilding Technology', ver-

zorgd door Philip Webb, telt acht onderwerpen. Michael Adler wijdt zijn rubriek 'Engineering in Miniature' ditmaal aan het bouwen van klokken met Meccano, terwijl op dit thema wordt voortgeborduurd in een aanpalende bijdrage van Mike Blayney onder de titel 'Het Bouwen van Meccano Klokken'. En tot slot wordt in 'Meet the Meccanoman' ons Belgische MGN-lid Harry Mariën verdiend in het zonnetje gezet door ISM-voorzitter Adrian Williams.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 72 (december 2000)

Een uitvoerig verslag van de herfstbijeenkomst tevens jaarvergadering op 14 oktober, met veel doorgaans niet al te beste foto's die echter de hoofden laten zien van vele aanwezige prominenten. En dat is best leuk. Van Joe Carr is er een compacte verdragingsbak (24:1), zonder gebruik van wormoverbrengingen. Het geheel past in een frame van 5x5x11 gaatjes en er wordt gebruik gemaakt van enkele moderne onderdelen, zoals een 24-t plastic rondsel en een driehoekige as. Voor de vertraging gebruikt Carr het verschil van één tand met een gewoon 25-t metalen rondsel. Illustraties: een duidelijke tekening en een viertal goede foto's.

Het eerste deel van een uitvoerige bouwbeschrijving van een rupsvoertuig dat wordt aangedreven door twee naast elkaar opgestelde stoommachines ('Super-steampillar') De bouwer/auteur is John Williams, die zijn schepping bovendien heeft voorzien van Meccano's infrarood-afstandsbediening. Veel foto's en een onderdelenlijst. Het tweede deel verschijnt in SMGJ nr. 73 (maart 2001). In de rubriek 'Internationaal Meccano Nieuws' wordt veel aandacht gegeven aan ons MN 18.3 met o.a. de sexy metal outfit van Alex de Jong, de machine-rieën van Jan Weststrate en de klok-plus-kalenderinstallatie van Bas de Beer. Er zitten best aardige lui in die SMGJ-redactie. Tot slot is er nog een compacte cen-

trifugaalkoppeling van John Ozyer-Key (met tekening, foto's en onderdelenlijst), gevolgd door een uiteenzetting van Allan Palmer over de veranderingen die hij aanbracht in Model 6.32, de balansstoommachine van Watt.

Canadian MeccaNotes

Nummer 20 (december 2000)

Scott Pitts bouwde een labyrint met afstandsbediening; Colin Hoare verzorgde de bouwstructies. Het model was te bewonderen op de Toronto Hobby Show 2000; een kleine kleurenfoto staat op de omslag van het blad.

Het betreft een vierkant plateau van plexiglas, ondersteund door een draagframe van Meccano. Het geheel staat op vier poten. In het plexiglas is een aantal gaten geboord. Ertussenin staan allerlei obstakels. Aan één zijde van het plateau bevindt zich een toren, waarin een spiraal (schroef van Archimedes), die al draaiend knikers omhoog kan voeren, die via een soort slurf boven het plateau worden uitgespuugd, om vervolgens een weg te zoeken over het plateau en via de gaten weer beneden te belanden, alwaar ze naar het onderend van de schroeflift kunnen rollen. Wat precies de grap is, weet ik nog niet: dat komt in deel 2 aan de orde, waar ook aard en functie van de radiobesturing uit de doeken zullen worden gedaan. Voor liefhebbers van gokspelen ziet het er belangwekkend uit. Er zijn zeven redelijk goede zw/w foto's en een tekening.

Constructor Quarterly

Nummer 50 (december 2000)

Op de omslag poseert, als schitterende blikvanger, een galjoen geheel in geel tegen een donkerblauwe achtergrond. Het is een product van Brian Gulley die er verderop een beknopte beschrijving van geeft. Rob Mitchell vertoonde op SkegEx 2000 zijn kunstzinnige en technisch vernuftige interpretatie van een zigzaggende rups. De beschrijving is uitvoerig en wordt begeleid door een negental kleurenfoto's. Van Bernard Périer het derde deel van de serie over vrachtwagens met geprefabriceerde cabine: een

kraanwagen die er in rood en zilver mooi uitziet.

Een beschrijving van de Kaessbohrer Pisten Bully gebouwd door Guy Kind. Het is een groot model van een populair type sneeuwschuiver dat in Alpenlanden wordt ingezet voor het effenen van de pistes. Het ziet er beduidend onschuldiger uit dan de naam zou doen vermoeden! De tekst vormt eerder een aanvulling op een aantal scherpe kleurenfoto's dan omgekeerd.

Stephen Miles beschrijft een apparaat dat op een ingewikkelde manier een balletje over een kronkelig pad doet rollen en automatisch terugkeert op zijn vertrekpunt. Het artikel heet: 'An unfinished prototype', onvoltooid dus omdat de bouwer nog een toestand wil toevoegen waardoor het geval door inworp van een munt kan worden gestart. Het grootste beschreven model is de door Darren L. Bonner gebouwde Titanic, met een lengte van bijna 230 cm! Onnavolgbaar gedetailleerd. Darren begon ermee nadat hij in 1998 op een aan de Titanic gewijde samenkomst een model zag dat uit Lego was opgetrokken. Dat was voor hem een uitdaging die hij niet kon weerstaan.

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 44 (october 2000)

Ons vroegere lid Tony Rednall, die nu weer terug is in Engeland (of liever: Cornwall), biedt een completering aan van de reeks koppelingen nrs. 63, 63d en 63f (MW) respectievelijk twee, drie en vier gaten lang. Ook Mike Dennis laat van zich horen met drie verschillende sets voor de bouw van imitatie hydraulische cilinders al of niet met aandrijving.

Van de serie 'Computer Control and Meccano' die door Michael Adler van het internet is gehaald, is hier het derde deel. Mike Dennis ontwierp een Meccano model op schaal 1:6 van de stoommachine met gebogen cilinder van M'A de Polignac uit 1870. De beschrijving is nogal beknopt en de vier zw/w foto's zijn helaas niet scherp afgedrukt. Van de welbekende Hongaarse constructeur Andreas Konkoly is er een serie van zes slimme modelletjes, die tezamen het Wetenschappelijke Meccano Pakket worden genoemd. En verder een bijdrage van John Thorpe over het verven van Meccano onderdelen.

Meccano & Erector Club Newsletter (S. California)

Nummer XXIV-4 (4e kwartaal 2000)

Een uitvoerig artikel over de elektromotoren van Meccano in de V.S. van Kendrick Bisset dat me vooral interessant lijkt voor de verzamelaars onder ons.

The Meccano Newsmag

(North Midlands Meccano Guild)

Nummer 88 (november 2000)

Op de voorpagina staat een kleurenfoto van de Brough Superior motorfiets, waarmee Terry Allen de vierde prijs won op SkegEx 2000. Een naafvertragsmechanisme wordt beschreven door Anthony Clark. Met als titel: 'Meccano-modellen van commerciële voertuigen' bespreekt Bill Charleson het commentaar dat hij ontving op zijn artikel over de AEC Matador bomensleper, en vertelt hij hoe hij zijn model naar aanleiding daarvan heeft aangepast (zie ook MN 18.3, blz. 15).

Mike Hooper beschrijft de tweede versie van zijn echt vliegende heli-copter, die ook al te zien was op SkegEx 2000. De foto's zijn niet erg geslaagd.

Margaret Barrett legt haar opgekropte frustraties over bezeten Meccanomannen neer in een gevoelig gedicht. Een groot deel van dit nummer is ten slotte gewijd aan SkegEx 2000 en de bijeenkomst te Oxton in september, in de vorm van uitvoerige teksten en een groot aantal foto's.

Te koop

- . kleine poelie Ø 3/8"
- . kleine druklagers passend op Meccano
- . koppelingen, type '63' en varianten ervan
- . differentiëlen in overleg
- . sterke 12 V DC electromotoren direct passend op Meccano

Tevens informatie over RC afstands besturingen, zendfrequentie en kanaal.

H.M. Kroon (190), Oss, tel: 0412-632296

Oproep

Heeft een van onze leden een fookopie van een bouwvoorbeeld voor Meccavignon vliegtuig of documentatie. Gaarne uw reactie. Kosten worden uiteraard vergoed.

H.A. van Oosterhout
Leidsekade 85 I
1017 PN Amsterdam
020-6230755

Correctie

In MN 18.4 heeft per ongeluk een verkeerd onderschrift gestaan bij de foto van Westermann's versnellingsbak op blz. 9 rechts onderaan. De juiste tekst voor de gepubliceerde foto had moeten zijn:

"3 versnellingen vooruit en 1 achteruit, en door de ingebouwd hoge en lage gearing onstaat een combinatie van 6 vooruit en 2 achteruit".

Gezocht

leden die FAC-onderdelen en documentatie hebben en die daarover informatie willen uitwisselen.

Gaarne contact opnemen met Jan Schroef 071-5411945

Aangeboden

ongeveer 3,5 kilo oude Meccano (nikkel)
met Frans modellenboekje
vermoedelijk uit 1925,
tel: 0341-357553

Gevraagd

Donkerblauwe-Meccano uit de periode 1978-1979
In dozen of losse onderdelen
Aanbiedingen bij:
Jan Schroef
tel:071-5411945

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

Ede

zaterdag 31 maart 2001
Voorjaarsbijeenkomst +
Algemene Jaarvergadering
NIMAC Galvanistraat 13
6716 AE Ede (0318-633876)
zaal open: 09:30 uur

Leiden

zaterdag 28 april 2001
Kantine van Stokkermans
Rooseveltstraat 8
Leiden
Vanaf A4 richting Katwijk 206
industrieterrein Roosevelt
Vanaf A4 richting Utrecht 206
5 Meilaan, einde rotonde rechts

Benthuizen

zaterdag 12 mei 2001
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE BENTHUIZEN
aanvang 10.00 uur

Kerk-Avezaath

zaterdag 16 juni 2001
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.

Mechelen, België

zaterdag 8 september 2001
Museum voor Speelgoed en
Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen
zaal open: 10.00-16.30 uur

Ede

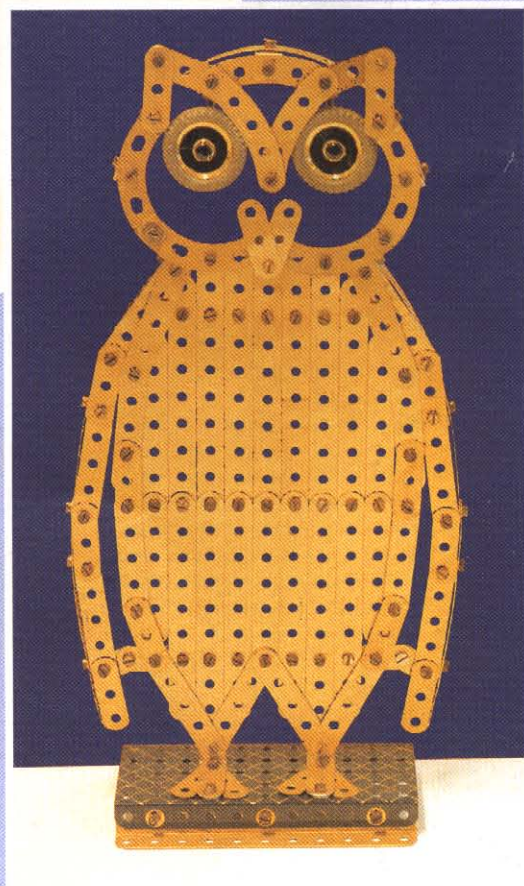
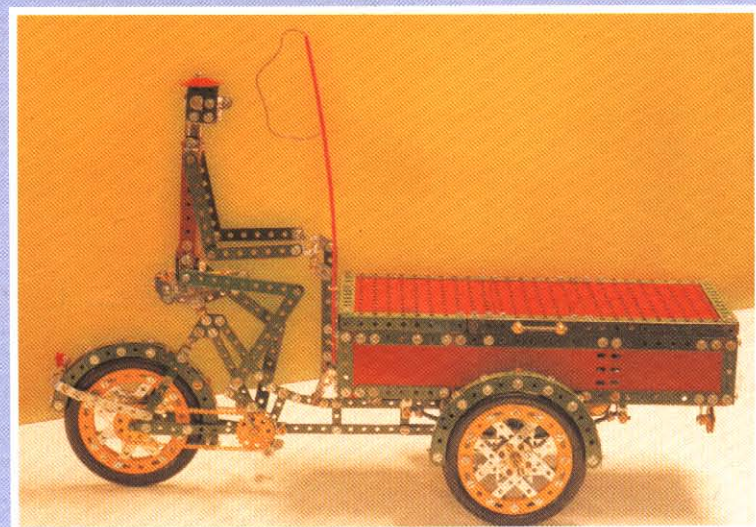
zaterdag 22 september 2001
Najaarsbijeenkomst NIMAC
Galvanistraat 13
6716 AE Ede (0318-633876)
zaal open: 09:30 uur

Foto's Benthuizen

Op de bijeenkomst in Benthuizen van 27 januari jl waren o.a. onderstaande modellen te zien.

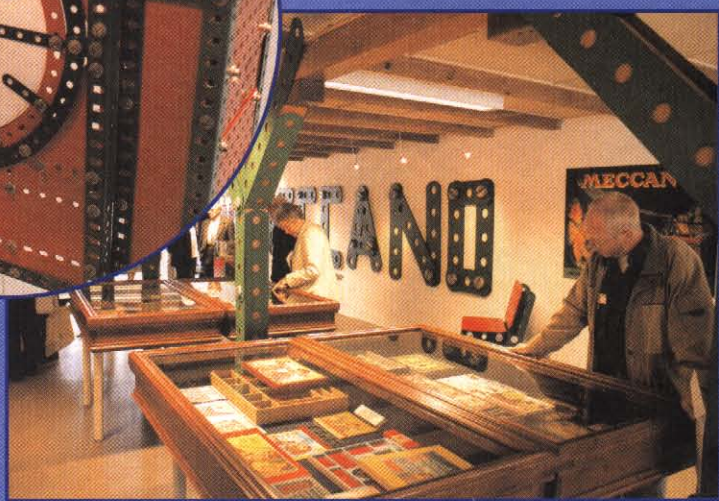
De helikopter van Henk Verhoef is gemodelleerd naar een Alouette III, een van de meest gebruikte helikopters ter wereld. De bakfiets is van Piet van Bommel en volledig RC-bestuurd.

Hoe Jan Weststrate zijn uil bouwde is te lezen op pagina 15.



meccano **nieuws**

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



100 jaar Meccano

expositie in Hoorn van 19 mei t/m 2 september 2001

- 4 *excuses aan Frank Hornby*
- 6 *de wereld van Meccano*
- 10 *de bouw van een RC-bestuurd automodel*

- 13 *een hollandse Meccano jongen*
- 15 *millennium kalenderklok*
- 16 *fotoverslag Ede*

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 bij de voorzitter, zie hierna.

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:
pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

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

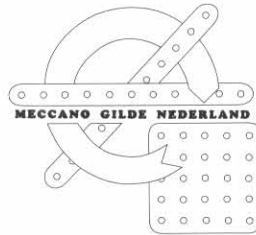
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135

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.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de

redactie...

Er gaat geen week voorbij of er arriveert weer nieuwe kopij op mijn bureau met de vraag: "of dat in een verloren hoekje ook nog mee kan".

Helaas, de deadline is reeds lang verstreken en dit nummer is weer overvol. Wel zijn we natuurlijk erg blij dat er van alle kanten teksten, tekeningen en

foto's worden aangeleverd en laat u vooral niet weerhouden hier mee door te gaan! Komt het niet in dit nummer, dan wel in een volgend. Zo is deze ruimte tot op het allerlaatste moment nog vrijgehouden om ook de opening van "onze" tentoonstelling in Hoorn mee te kunnen nemen. Zaterdag 19 mei jl vond die plaats in aanwezigheid van een grote schare leden. De aanleiding voor deze tentoonstelling vond plaats in 1985. De directeur van het Museum van de Twintigste Eeuw, Hans Stuijffbergen, kreeg in dat jaar een exemplaar van Meccano Nieuws aangeboden met het verzoek "daar eens wat mee te doen". Met hulp van de medewerkers van het museum en Sjaak van de Ruit namens het Gilde, hebben ze er een prachtige expositie van gemaakt. In de vitrines op de bovenste verdieping van het voormalige kaaspakhuis is een overzicht te zien van wat Meccano allemaal op de markt heeft gebracht de afgelopen 100 jaar. Zelfs de allereerste doos "Mechanics Made Easy" ontbreekt niet, maar ook een schitterend, gevuld "Dealers Cabinet" uit de 20er jaren, Aeroplane en Motor Car Outfits en dozen uit de verschillende perioden. Met dank aan Henk Brouwer die een groot deel van zijn collectie in bruikleen heeft gegeven.

Maar wat is Meccano zonder modellen? Ook daaraan ontbreekt het niet in Hoorn. Zelfs bijdragen uit Calais zijn te bewonderen: bij de ingang buiten een manshoge Eiffeltoren (waarschijnlijk te omvangrijk om binnen te plaatsen) en binnen een aantal bijzondere "Display Models".

Van leden een ruime bijdrage aan kranen, treinen, auto's, vliegtuigen en overige zaken die onze Meccano fantasie prikkelen.

De Amsterdamse kunstenaar Dirk Maurits Polak stelt kunstwerken gemaakt van Meccano tentoon. In een volgend nummer hopen we hier meer aandacht aan te kunnen besteden.

Jan Schurink, bij de opening namens het bestuur het woord voerend, toonde ons het nieuwste Meccano model, een "Brainpowered GSM-toestel". Wie durft nog te beweren dat Meccano niet inspeelt op moderne trends? En dat het toestel echt werkt bleek wel toen er een telefoontje binnen kwam van niemand minder dan Frank Hornby himself!

Voor elke Meccano liefhebber is Hoorn een bezoek meer dan waard. Geopend tot en met 2 september 2001, van dinsdag t/m zondag van 10.00 tot 17.00 uur.

Tot slot alvast een vooraankondiging aangaande de najaarsbijeenkomst in Ede, die dit keer in samenwerking met de Fischertechnik Club Nederland zal worden georganiseerd. In het volgende MN 19.3 meer hierover.

Willem Blauw

van de

voorzitter

Beste Meccano vrienden en vriendeninnen.

Hartelijk dank voor alle reacties naar aanleiding van de geheel onverwachte hartoperatie van Ans.

Meccano Nieuws 19.3

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

De vele handtekeningen, kaarten, telefoontjes en bezoeken zijn door ons zeer op prijs gesteld. Vooral de bladzijden met Meccano handtekeningen waren wel heel speciaal.

De by-pass operatie is goed verlopen, Ans maakt het nu goed. Het zal overigens nog zeker 6 maanden duren voordat van normale mobiliteit weer sprake is. De Meccano activiteiten staan hierdoor op een laag pitje zult u begrijpen.

Graag tot ziens bij een Meccano bijeenkomst en hartelijke groet,

Gerard Anink en Ans.

van de penningmeester

Toelichting contributiebetaling 2002

In Meccano Nieuws 18.3 en 18.4 is aangegeven waarom de inning van de contributie voor 2002 met drie maanden wordt vervroegd.

Voor het bereiken van het doel om per 1 januari 2002 een eenvoudige soepele omschakeling van gulden *f* naar euro's € te realiseren is uw aller medewerking echt noodzakelijk. Om die reden informeer ik u vroegtijdig.

De door de Algemene Ledenvergadering goedgekeurde contributiebedragen voor 2002 van € 22 en € 10 zijn in gulden uitgedrukt niet mooi rond voor administratieve verwerking. In de jaarstukken zag u al dat het gaat om *f* 48,48 en *f* 22,04.

Om die reden -en mede gezien het feit dat ten minste enkelen van u gevoelig zijn voor een financiële prikkel- zullen de te innen bedragen in gulden met ± 5% worden verlaagd tot *f* 46 en *f* 21!

Deze verlaagde bedragen zullen uitsluitend van toepassing zijn bij betaling vóór de op de acceptgiro's vermelde datum!

Indien aansluitend toch nog reminders moeten worden verstuurd dan vervalt automatisch de stimuleringspremie én worden bovendien € 3 wegens extra kosten in rekening gebracht.

Het totaal bedrag wordt dan € 25, afgerond op hele gulden *f* 55. Bij een onverhoopte tweede reminder wordt het bedrag € 28, afgerond op hele gulden *f* 62.

IEDEREEN IS NU PRECIËS OP DE HOOGTE van de spelregels.

Een gewaarschuwd lid telt voor twee, maar hoeft slechts éénmaal contributie te betalen! (Een extra financiële gift daarnaast wordt niet geweigerd).

Paying membership for 2002.

The membership fee 2002 will be lowered to € 22 (*≈ f* 48,48). For easy going over from Dutch guilders to euro currency at January 1st., 2002 the membership fee will be collected in September next. In order to stimulate everybody to pay directly on request in September about 5% discount will be given (you pay only *f* 46), but only to those members really paying before the ultimate date indicated at that moment. In cases reminders are necessary the discount vanishes and additional (penalty) costs are added: first time total being *f* 55, last chance

f 62!!

NOW YOU KNOW THE RULES EXACTLY. See MN issue 19.3.

Van de Algemene Ledenvergadering

a. Tafelverdeling op bijeenkomsten.

Op de (meeste) MGN bijeenkomsten heeft zich in de afgelopen jaren een ontwikkeling voorgedaan waarbij naast de modellen ook de handel goed tot steeds meer is vertegenwoordigd.

Het bestuur is van mening dat deze ontwikkeling zeker bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van de bijeenkomsten.

De laatste tijd gaat de trend nogal eens in een richting waarbij de handel zoveel ruimte inneemt dat voor modellen geen tafel(s) meer beschikbaar was (waren) en leden teleurgesteld hun modellen - ongetoond - weer moesten meenemen.

Het bestuur betreurt deze gang van zaken ten zeerste en wil daarom nadere afspraken hierover vastleggen.

Of beter herbevestigen want reeds in de beginperiode van het MGN is in een AV een besluit genomen dat de door leden ingebrachte modellen de absolute voorrang dienen te hebben bij de verdeling van de beschikbare tafels. Helaas is dit besluit niet meer in de stukken terug te vinden maar de secretaris weet zeker (en sommige leden uit de beginperiode zullen zich dit ook nog wel kunnen herinneren) dat zo'n besluit eind 80-er jaren is genomen n.a.v. vergelijkbare problemen.

Van oorsprong zijn de bijeenkomsten ook altijd bedoeld geweest om elkaars modellen te kunnen bewonderen, bediscussiëren etc en vormde de handel een prettige en ook zeer nuttige bijkomstigheid. Wij willen dan ook zeker niet het belang van de handel in onderdelen ontkennen.

De Algemene Ledenvergadering heeft het streven van het Bestuur om de hiervoor vermelde doelstelling voor de bijeenkomsten weer in ere te herstellen ondersteund door te besluiten dat in het vervolg op de bijeenkomsten van het MGN de volgende regels voor wat betreft de tafelverdeling zullen worden toegepast:

1. Op (regionale) bijeenkomsten is het beschikbare aantal tafels bestemd om te worden verdeeld in een verhouding van maximaal

50 % handel en de rest modellen.
2. Onder handel wordt hier verstaan iedere vorm van overdracht van goederen tegen geld.

3. Indien bij aanvang van of later, tijdens de duur van de bijeenkomst het aantal modellen het aantal beschikbare tafels overschrijdt, dienen de aan de handel ter beschikking gestelde tafels te worden "ingedikt" m.a.w. de handel dient tafelruimte af te staan aan de modellen.

4. De organisator van de (lokale) bijeenkomst is verantwoordelijk voor de onder 1 en 3 vastgestelde verdeling.

b. Roken tijdens bijeenkomsten

Naar aanleiding van de vraag over roken gesteld tijdens de rondvraag een jaar geleden en de toezegging van het bestuur daaraan de nodige aandacht te besteden heeft het bestuur op de dag van de Algemene Ledenvergadering verzocht de vergaderruimte reeds geheel rookvrij te houden tot na de vergadering.

Vele leden hebben echter ook in de ruimte met de modellen last van tabaksrook. Het voorstel van het bestuur om alle eigen Gilde manifestaties voortaan rookvrij te laten verlopen werd door de Algemene Vergadering overgenomen.

Over beide hiervoor genoemde punten bestaat voortaan voor iedereen duidelijkheid. Het geeft ook (lokale) organisatoren een goed houvast.

mutaties ledenbestand

Mutaties in het ledenbestand. De stand per 3 mei 2001.

Wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden

- 1097 J. Verloop
Wenst geen vermelding.
1098 J.M. de Goede
Bonkenburg 10
1911 CJ Uitgeest
0251 312688
1099 P.J.C. Keulemans
Boezemsingel 38
3261 BD Oud-Beierland
0186 613121

Opnieuw Lid

- 415 W.C.M. Swinkels
1e Helmersstraat 142 hs
1054 EJ Amsterdam
020 6836458
1100 H. Wijnberg
Meerwijk 1
9475 TC Midlaren
050 4096221

- 1101 S.G. Lamers
Majoraan 17
7443 JA Nijverdal
0548 615065
- 1102 Hans Slemmer
Witte de Withstraat 86 (3h)
1057 ZE Amsterdam
020 6120063

Adres- en/of telefoonwijzigingen

- 573 H.L. Bakker
Leeuwerikstraat 23
2352 ER Leiderdorp
071 5424899
- 1012 J. Liefink
Ambonstraat 50
2405 EP Alphen a/d Rijn
- 1087 S.B. Wanders
Markeloplatz 4
D 48480 Spelle
B.R.DEUTSCHLAND
0049 5111615497

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd:

- 1006a Joris Cornelis,
Aartselaar, BELGIE.
- 205 H. Rompelman, Huizen.
- 875 J. Bernal Moreno,
Barcelona, ESPAÑA.
- 809 F. Engelhard, Arnhem.
- 776 T.F. Haffter, Baden,
SWITSERLAND.
- 1065 Ernst Leuthold,
Schaffhausen, SWITSERLAND.
- 957 J. Linder (Marble Arch),
Telford, UNITED KINGDOM,
Shropshire.
- 237 F.W. Meijer, Delft.
- 893 G. Ripoll Humet,
Barcelona, ESPAÑA.
- 805 G. Tankink, Harreveld.
- 610 M. Warren, Uitgeest.
- 467 J.P. van Waveren,
Hazerswoude Dorp.

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

- 385 C.E. Schuyt, Apeldoorn.
279 J.H.W.P.J.M. Ghijzels,
Retranchement.

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 601.

correctie:

e-mailadres van Harry Mariën
harry@meccano.org

Sorry Frank Hornby

Drs. A.G.W.Nijs, pr.

Het vorige nummer van Meccano Nieuws bevatte verschillende artikelen over de toepassing van de computer bij het bouwen met Meccano. Naar aanleiding hiervan is er een ingezonden brief binnen gekomen bij de redactie waarin nog eens duidelijk de basisprincipes van de metaalconstructiebouw uit de doeken wordt gedaan.

Naar aanleiding van de vele artikelen over meccanomodellen, die computer gestuurd zijn of door de computer zijn getekend (IsoMec), het volgende:

Toen ik in 1987 lid van het Meccanogilde werd, heb ik enige "heilige" wetten geleerd ten aanzien van het Meccano-systeem:

1. Het is verboden gaatjes bij te boren, ook als je ze nodig hebt. Dan moet je maar een andere constructie bedenken, zonder het materiaal geweld aan te doen.
2. Het is verboden stukken van Meccano-onderdelen af te zagen, omdat je dan het systeem aantast.
3. Gebruik zo weinig mogelijk niet-Meccano-onderdelen (liefst geen) en ontdek de vele mogelijkheden, die Hornby in zijn systeem heeft ingebouwd.

En nu komt de hamvraag! Laat ik vooropstellen, dat ik niet tegen computers ben: ik heb zelf als wiskundeleraar in de beginjaren zestig de eerste computerlessen gegeven, de leerlingen geleerd programmaatjes te schrijven in een computertaal (als ik mij goed herinner: Algol en Basic).

Maar ik ben wel tegen toepassingen van de computer, waarbij de menselijke fantasie wordt uitgeschakeld en wat Meccano betreft, mechanische schakelingen worden vervangen door computerbesturing.

Soms is het nodig bepaalde menselijke handelingen heel versneld uit te voeren en dan denk ik aan ruimtevaart moderne vervoermiddelen. Maar waarom hebben wij zo'n haast? Om vol stress de VUT-leeftijd te bereiken, om dan niet te weten hoe wij onze tijd moeten doorbrengen?

Terug naar het gebruik van de computer als besturing van Meccanomodellen: U zou Het artikel van R.Beijersbergen in Meccano Nieuws 19.1, blz.5,6 nog

eens moeten lezen. Dan zoudt het U opvallen, hoe weinig Meccano-onderdelen hij gebruikt. Zo gauw iets niet in zijn computerkraam te pas komt, grijpt hij naar hulpmiddelen uit de hobbywinkel. Als de Meccano-motoren niet deugen, omdat ze niet sterk genoeg zijn, (ze stonden N.B. in de handleiding van dozen 7 en 8!) grijpt hij naar motoren uit de hobbywinkel (terwijl een andere mechanische schakeling het probleem had kunnen oplossen) Dito als de afstanden van de gaten van een eindschakelaar niet overeenkomen met de standaardafstand van Meccanogaten. enz.

Ik vind, dat je dan geen recht doet aan het prachtige systeem van Hornby: gebruik dan maar allerlei zaken uit de Hornby, maar maak geen combinatie van echte Meccano-onderdelen met de 'handzame' Hobby-onderdelen. Ik weet niet, of u al bouwend met Meccano, telkens opnieuw ontdekt heeft hoeveel mogelijkheden dit prachtige systeem bevat. Ik kom op voor Meccano en daarom zette ik boven dit artikel: Sorry, Frank Hornby. Bovendien zou ik graag de fantasie van iedereen prikkelen, om uit het systeem van Hornby te halen wat er in zit. Laat ik u een herinnering vertellen uit 1990:

Ik ontwierp een model om zogenoemd aan te tonen dat voorwerpen omhoog kunnen vallen.

Ik noemde het: 'Ik rol omhoog'. Het is gepubliceerd geweest in jaargang 7 III, blz.13 t/m 15.

Het stond ook in het jubileumboek (10 jaar M.G.N.) op blz.38.

Maar wat U waarschijnlijk niet is opgevallen, is dat die foto, die daarin staat niet van mijn model is maar van het model van Keith W. Cameron uit Spring Hill in Florida. Hij had mijn model gezien in Constructor Quaterly en het nagebouwd.

In zijn dankbrief aan mij, waarin hij zijn model met foto's opstuurt vraagt hij excuus:

"Probably it is my fault that I did not get the mechanical reverse (uit mijn model) to work well. But I include a copy of your reverse mechanism because I'm sure many builders will prefer it to the electrical method, and they probably are more experienced than I am in that sort of thing".

Kijk, dat waardeer ik van deze beroemde "Meccanobuilder", hij laat merken, dat mijn mechanische constructie ver te verkiezen is boven deze elek-

trische c.q. elektronische- of computeroplossing. Beste mensen, velen zullen het niet eens met mij zijn maar misschien dat dit artikel sommigen van u kan helpen uw fantasie te gebruiken om de vele mogelijkheden die in Hornby's ontwerp zijn gelegen, te ontdekken.

Laten wij de computerfanaten maar toepassingen van de computer laten gebruiken wanneer dat echt nodig is.

My name is Dave Bradley

Door Dave Bradley, vertaling en foto Willem Blauw

In dit verhaal stellen we het Meccano-lid Dave Bradley voor. Hij is een van onze buitenlandse Gilde leden. Wat zijn zijn ervaringen met Meccano en welke modellen bouwt hij het liefst? Onderstaand verhaal is een vertaling en samenvatting van een artikel dat hij voor MN schreef.

Ik ben geboren in Birmingham. Ik groeide op in Cradley Heath in Black Country en woon daar nog steeds. Ik ben CNC machinist van beroep en een supporter van Arsenal F.C.

In augustus 1974 kocht ik mijn eerste Meccano doos toen ik negen jaar oud was. Mijn vader raadde me aan klein te beginnen. Het was Pocket Meccano en ik was onder de indruk van het systeem. Een paar dagen later kocht ik een doos nummer 3. Het eerste model dat ik bouwde was een Jeep.

Met kerst 1975 kreeg ik een doos nummer 5, waardoor mijn collectie begon te groeien. Kist nummer 10 bleef echter een verre droom.

gedurende de tachtiger jaren had ik weinig interesse meer in Meccano; ik beëindigde mijn schooltijd, leerde autorijden, ging met meisjes uit en moest een carrière opbouwen.

In 1994 bezocht ik, op aandringen van mijn vader, John Linder's Meccano tentoonstelling in Telford. Hij had ook een winkel, waarin ik alle Meccano onderdelen weer opnieuw ontdekte, terwijl ik altijd gedacht had dat Meccano na de sluiting van de fabriek in 1979 niet meer gemaakt werd. Ik begreep dat Meccano nu in Frankrijk werd geproduceerd en dat er ook een boel nieuwe onderdelen op de markt waren gebracht.

Na het bezoek aan de winkel ging ik meteen op zoek naar mijn oude Meccano, dat ergens ver weg op zolder weggeborgen was. Ik begon weer te bouwen en kwam tot de ontdekking dat ik een hoop dingen meer kon maken dan ten tijde van mijn jeugd, omdat ik een hoop technische vaardigheden tijdens mijn werk had opgedaan.

In de jaren die daar op volgden werd ik lid van: de North Midlands Meccano Guild, de International Society of Meccanomen, de Club des Amis du Meccano en werd ere-lid van de Amateurs fur Metallmodelbau in der Schweiz.

In 1998 ontmoete ik mijn vrouw met wie ik nu alle bij-



eenkomsten en tentoonstellingen bezoek.

In dat jaar bezocht ik ook Skegness, waar ik door mijn goede vriend Kees Trommel Jan Schurink ontmoette en werd lid van het Meccano Gilde Nederland.

Naast Meccano ontdekte ik hoe belangrijk computers zijn in het dagelijks leven. Ik denk dat het net zo belangrijk is om met een computer te kunnen werken als te kunnen lezen en schrijven. Ik leerde er mee omgaan en werd lid van mijn negende Meccano-club Spanner.

Sinds 1994 is Meccano een belangrijk onderdeel van mijn leven geworden. Het begon in 1974 met Pocket Meccano. Nu heb ik 250 kg aan onderdelen in mijn bezit, een hoeveelheid die ik in 25 jaar bij elkaar heb gekregen. Ik heb er nooit spijt van gehad. Ik heb er veel mensen door ontmoet van allerlei pluimage en van over de gehele wereld.

De meeste modellen die ik bouw zijn voertuigen omdat ik daar sinds mijn jeugd altijd in geïnteresseerd ben geweest. Mijn favoriete modellen zijn de stads auto die ik maakte in 1997 en de Isetta 300. Deze waren ook het succesvolst bij de Telford tentoonstelling voor het publiek. De Isetta heb ik nog niet gedomonteerd en is nog niet helemaal af.

Nu ben ik lid van negen verschillende clubs in vier verschillende landen. Meccano is een hobby die ik niet met een andere zou willen verruilen. Mijn vrouw Mary heeft eens tegen een vriendin van haar gezegd: "De enige die achter mijn rug om een relatie kan beginnen met Dave is zijn Meccano".

De wereld van Meccano

Door Marten Minkema

Het gebeurt zelden dat er in de media aandacht wordt besteed aan Meccano. In december van het vorige jaar maakte Marten Minkema echter een radio programma voor de VPRO geheel gewijd aan het constructie-speelgoed van Frank Hornby. Op weg geholpen door de MGN-leden Kees Trommel en Hans Klarenbeek reisde hij af naar Engeland, Duitsland en Frankrijk. Voor de VPRO gids maakte hij een verhaal, dat hieronder in zijn geheel wordt afgedrukt.

Wie de neergang van Meccano wil begrijpen, moet allereerst op reis naar Liverpool en onderweg goed opletten. Ik neem de snelboot van Stena Lines, die tweemaal daags vertrekt van Hoek van Holland naar Harwich. Eigenlijk is dit geen boot, maar een opgevoerd koekblik. De binnenkant is een grote hal waarin de passagiers als ballen in een flipperkast heen en weer rollen tussen fastfoodbalies en spelcomputers. Door de ramen kijken lukt niet door supersonisch watergespetter tegen het glas. Buiten is sowieso afgeschaft, op een minuscuul achterdek met hoge hekken na, waar je onder oorverdovend lawaai wegwaait. Dit ding vaart niet; nee, deze lelijke bak neemt de zee alsof die er niet is.

Waar is de geur van zilt op scheepshuid? Wie bekomert zich om de rondingen van de romp? Zijn hier nog kinderen die een Meccano-constructiedoos voor Sinterklaas vragen om zoiets na te bouwen?

Aangekomen in Harwich blijken de Britse spoorwegen in opperste staat van ontreding 'De ergste vertragingen in vredestijd,' kopt The Independent en dat vanwege een landelijke controle op gevaarlijke haarscheuren in de rails. Ten slotte vertrekt dan toch de trein naar Liverpool en passeert in slakkengang talloze oude spoorviaducten. Vanuit een coupé bekeken hangt dit hele rijk aan elkaar van antiek staal met bouten en moeren. De naden van de schroefkoppen zijn keurig boven en naast elkaar in het gelid gedraaid, want vroeger was skeletbouw algemeen erkende schoonheid. Maar nu zitten alle bruggen onder dikke lagen smeer. Dus nogmaals; welk kind wil zoiets nog in elkaar sleutelen met Meccano?

6

Uitvinder van het ooit immens populaire constructie systeem is Frank Hornby (1863-1936), die begin vorige eeuw als boekhouder werkte bij een vleesimporteur in Liverpool. Jarenlang schaaftde hij in zijn schuurtje aan de prototypen van metalen stripjes met gaatjes, zodat zijn kinderen de havenkranen konden kopiëren die in lange rijen langs de dokken aan de Mersey stonden. Hornby vroeg octrooi aan en vanaf 1902 lagen blikken dozen in de winkel met stangen, wielen en schroeven onder de naam Mechanics Made Easy. Hoe de naamsverandering naar Meccano in 1907 tot stand kwam is niet bekend, maar het zou een samenvoeging van Mechanics en Make And Know kunnen zijn. Het snelle succes daarna is vooral te danken aan de slimme marketing van Hornby. Zo werden de Meccano-bouwsels in advertenties altijd veel te groot afgebeeld naast veel te kleine jongens. Zoiets is tegenwoordig verboden, want het maakt kinderen erg hebberig. Hornby brak zich niet het hoofd over nieuwe modellen, maar schreef simpelweg prijsvragen uit. Door thuis maandenlang te zweegen op een nieuw ingenieus model van een kraan, draaimolen of hefbrug kon je het fortuin van vijftig pond winnen. De rechten gingen dan wel meteen naar Meccano, die de bouwte-

keningen afdruckte in modelboeken waarvan er duizenden over de toonbank vlogen tegen gepeperde prijzen. Alles van Meccano was trouwens duur, maar de vraag steeg desondanks explosief en Hornby opende nog vóór de Eerste Wereldoorlog filialen in Berlijn en Parijs en magazijnen tot in Bombay, Buenos Aires, Sydney en Johannesburg. De serie bouwdozen, en daarmee het aantal verschillende onderdelen groeide tot enige honderden. Meccano kwam zelfs met een bloedlink cirkelzaagje op de markt dat (en dat is op de overgebleven vingers na te tellen) maar een paar seizoenen in productie is geweest. Naast de metaalbouwkiten produceerde Hornby ook nog modeltreinen, miniaturboten en tegen het eind van zijn leven startte hij de productie van de wereldberoemde Dinky Toys. En dat allemaal vanuit zijn kleine fabriek aan Binns Road in Liverpool. Ik zag ergens een oude foto van een hoekje in Hornby's bedrijf, waar precies eenenzeventig van de twaalfhonderd arbeiders schouder aan schouder aan de tafels werken. Naar die plek wil ik toe, hoewel ik weet dat er geen muur meer overeind staat. Toch is het een schok om te zien dat er zelfs helemaal niets meer herinnert aan Meccano. Geen bescheiden monument, niks.

Langs Binns Road gaapt nu nieuwbouw. Gamma-achtige hallen, een grote bioscoop en een fitness-paradijs, waar niemand precies weet waar de fabriek ooit stond. Ten slotte spreek ik Lill en Bill Glover, die bovenaan Binns Road wonen en allebei voor Meccano werkten. Bill vertelt hoe de arbeiders hier vroeger heuvelafwaarts richting fabrieken liepen. Met z'n tienden naast elkaar zodat er geen ruimte meer was voor ander verkeer. Lill voegt toe dat ze hun jonge kinderen 's middags binnen moesten halen omdat het dan weer tien breed heuvelopwaarts ging. En ja, ze heeft gehuild toen de fabriek sloot in november 1979. De Glovers wijzen naar een parkeerterrein met aan weerszijden barakken voor kleine bedrijven. Daar was het dus. Ik hoor gebeitel vanachter een deur. Het blijkt een atelier voor grafzerken, maar de steenwerker heeft er nooit aan gedacht een gedenkplaat voor Hornby te hakken en bijvoorbeeld in de stoep te metselen. Hoe is dit mogelijk? De Engelsen zijn verliefd op hun geschiedenis, maar hier laten ze toch iets schieten. Want Meccano, dat was gebouwd en gedroomd Engeland in pocketformaat. Je kon er een hijskraan mee bouwen, maar er evengoed je frustratie mee te lijf zoals Winston Churchill deed toen hij in 1915 was afgetreden als minister van Marine. Zijn militaire nederlaag bij de Dardanellen was zo smadelijk geweest dat hij zich depressief terugtrok op zijn landgoed en dagelijks taxi-ladingen vol Meccano liet aanvoeren. Het is volstrekt onbekend wat hij daarmee in elkaar heeft gezet, maar het zullen wellicht onoverwinnelijke slagschepen zijn geweest. En wat geldt voor de metaalbouwkiten gaat natuurlijk ook op voor de Dinky Toys. Het modellenpark van Binns

Road reikte van grijze stadsbussen tot en met de roze Thunderbird Rolls Royce van Lady Penelope, compleet met chauffeur Parker en lanceerbare raketten. Op het parkeerterrein gaat het regenen en ik zie een waarschuwingsbord op de zijmuur van een aanpalend huis. NO BALLGAMES ALLOWED luidt de weinig kindvriendelijke tekst en is ondertekend met 'Hornby Homes'. Toch een teken misschien? Maar nee, het gaat hier om een hele andere familie Hornby en de Glovers raden mij aan om een eindje verderop binnen te gaan bij de Railway Pub. Daar schijnen ze nog een foto te hebben van de fabriek. Helaas, de foto is vorig jaar gejat en er hangt nu een lege lijst naast de deur.

In het Museum of Liverpool Life aan het Albert Dock kunnen ze niet veel meer vertellen. Tussen foto's van havenleven en Beatles in staat een kleine vitrine met wat Dinky Toys. Voor een mooie Meccano-blokzetterkraan was blijkbaar geen plaats meer. Misschien als de voltallige directie toestemt, komt er volgend jaar een tentoonstelling vanwege honderd jaar Meccano. Jim Gamble haalt er zijn schouders over op. Gamble is nog niets gevraagd, terwijl hij de grootste Hornby-expert is. Thuis op de bank in Nottingham ergert hij zich groen en geel aan het apathische museum. Gamble zou zich nog krachtiger kunnen uitdrukken, maar is daarvoor veel te beleefd. Hij verzekert in ieder geval dat daar aan de Mersey heel veel schitterend Meccano ongebruikt in de kelder staat. Waarom eigenlijk? Is het soms te pijnlijk voor de Britten om te worden geconfronteerd met een verdwenen symbool dat stond voor het op schaal nabouwen van andere inmiddels eveneens verdwenen Britse symbolen?

Gamble vindt het een interessante gedachte, maar kan het antwoord ook niet geven. Zelf heeft hij een zolder vol materiaal en die kan je alleen bereiken via een brandladder en een luik. Nee, liever geen foto van hem op die ladder, want Gamble wil niet overkomen als de gek op zijn dakkamer. Boven wordt duidelijk hoe actief de afdeling productontwikkeling aan Binns Road is geweest. De tafels, wanden en vloeren staan en hangen vol met honderden modellen, bouwkasten, Dinky Toys, treinen, speedboten, Meccano-radio's, reclameverlichting en dat alles gelakt in alle mogelijke kleuren en goed gerangschikt. Gamble wijst naar een staande Meccano-klok in de hoek. De bouwtekeningen voor dat uurwerk komen uit 1914, maar waren zo ingewikkeld dat het tweeënzeventig jaar heeft geduurd voordat iemand er daadwerkelijk in slaagde het ding nogmaals in elkaar te draaien. En in de andere hoek staan een paar ladenkasten met wat rest van de originele Meccano-archieven. Gamble vertelt hoe de fabriek in 1965 werd verkocht door de familie Hornby en in de jaren erna langzaam kapot ging door overnames, star management en vakbondsgekonkel.

Meccano had de extra handicap dat haar merknaam was geworden tot soortnaam. Dat maakte het concurreren met de vierhonderd (!) hele en halve kopieën over de hele wereld nog moeilijker. Zo had je Temsi, Constructor en Necobo uit Nederland, Stokys uit Zwitserland, Exacto uit Argentinië en Trix uit Engeland en Duitsland, die in de ogen van de leek allemaal Meccano heetten. De metaalbouwsystemen verkochten sowieso steeds minder ten gunste van Lego en de te dure Dinky Toys werden uit de markt geprijsd. Eind 1979 was er geen houden meer aan en de arbeiders kregen van de ene op de andere dag te horen dat ze niet meer terug hoefden te komen. Hun bezetting van de failliete fabriek mocht niet baten en de slopers stonden al klaar. Jim Gamble kreeg toestemming om

precies een uur rond te lopen en te redden wat er te redden viel. Hij wist niet hoe snel hij de trappen op en neer moest rennen om showmodellen en rondslingerende documenten bijeen te grissen. Niemand was verder nog geïnteresseerd in de originele reclametekeningen, bouwschema's en schetsen en wat Gamble niet op tijd kon meeslepen kwam op de schroothoop terecht. Een ontluisterend einde van de meest innovatieve speelgoedfabriek ter wereld. Maar nog niet het einde van Meccano als merk. Want hoe was het de filialen in Duitsland en Frankrijk inmiddels vergaan?

Met Meccano in Berlijn was het snel afgelopen. Bij het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog confisqueerde de Duitse overheid het Engelse bedrijf en verkocht de boedel aan modeltreinfabrikant Märklin uit Göppingen bij Stuttgart. Hornby moest tanden-



De eerste pagina van het artikel van Marten in de VPRO gids no. 49 van het jaar 2000

knarsend toekijken hoe zijn Meccanodozen na korte tijd weer op de Duitse markt verschenen maar nu in iets andere kleuren en onder de naam Metall. Märklin liet zelfs het Britse maatsysteem van inches intact, waardoor Metall altijd volledig uitwisselbaar is gebleven met Meccano. Zonder overdrijving kun je zeggen dat de Britse ontwerpers van de Spitfire en de Duitse ingenieurs achter de Messerschmitt met precies hetzelfde speelgoed zijn opgegroeid. In 1999 heeft Märklin de productie van Metall na 85 jaar stopgezet, omdat de verkoop dramatisch kelderde. Een jeugdtijdschrift deed nog een oproep protesten naar Göppingen te sturen, maar meer dan een paar brieven leverde dat niet op. Meccano France bestaat nog altijd en houdt honderdveertig mensen in Calais aan het werk.

Ik sta er op een ochtend voor de poort in de wetenschap dat de fabriek er ook hier niet florissant voorstaat. Het bedrijf krijgt regelmatig een nieuwe eigenaar en was in mei van dit jaar op sterven na dood toen de Japanse fabrikant van radiografisch bestuurbaar speelgoed Nikko een reddend bod deed. De naam Meccano is blijkbaar nog steeds geld waard en Nikko ziet toekomst in de verkoop van plastic Meccano-poppetjes die City Builders heten en rondrijden in stoere auto's die je naar believen kunt verbou-

wen. De City Builders combineren de stevigheid van Playmobil met de constructiemogelijkheden van Lego en Nikko hoopt op een hit. En hoe staat het dan met de voormalige corebusiness van Meccano, de metalen onderdelen die tegenwoordig in Multi-Model themadozen naar de speelgoedwinkel gaan?

PR-medewerker Muriel Courtois spreekt over een 'niche' en rekent voor dat het marktaandeel minimaal is. Alle constructiebouwsystemen (inclusief Lego) dekken zes procent van de totale speelgoedverkoop in Frankrijk. Van die zes procent heeft Meccano een tiende in handen en de metalen themadozen dekken daarvan een derde. Al met al is het totale aandeel van Meccano-metaal in de Franse speelgoedwinkels dus 0,2 procent; dat is één op de vijfhonderd kartonnen in de schappen. En Multi-Modeldozen komen dan ook nog eens met veel plastic onderdelen zoals fel oranje strips en draaiwielen. Maar het punt is vooral dat de mogelijkheden met de themadozen beperkt zijn. Ze prikkelen de fantasie niet, want je kunt precies op de doos zien wat je kunt maken en de juiste basisonderdelen voor eigen inbreng zoals bijvoorbeeld een uurwerk of de Eiffeltoren ontbreken.

Courtois legt uit dat de kinderen van nu veel minder tijd en geduld hebben dan dertig jaar geleden. Ze willen precies op explosietekeningen zien hoe een bepaald model in elkaar te zetten en dat moet dan binnen een uurtje klaar zijn. Zelf denken is er niet meer bij, hoewel er nog wel bestellingen binnenkomen van volwassenen voor oude, specifieke onderdelen.

Courtois neemt me mee langs lange productielijnen waar werknemers in een hypnotiserende kadans onderdelen als schroeven en wielen tellen en in bakjes gooien. Achterin is een ruimte met lange schappen en houten kisten waarop een ouderwets Meccano-logo.

In iedere kist liggen zeldzame metalen onderdelen als radertjes, gekromde hoekstukken en platen met afwijkende maten. Dit is de laatste plek waar alles van Meccano te krijgen is zolang de voorraad strekt. Een schatkamer voor de paar duizend 40-plussers die zich voornamelijk in Frankrijk, Engeland, Nederland en België hebben verenigd in Meccano Gilden.

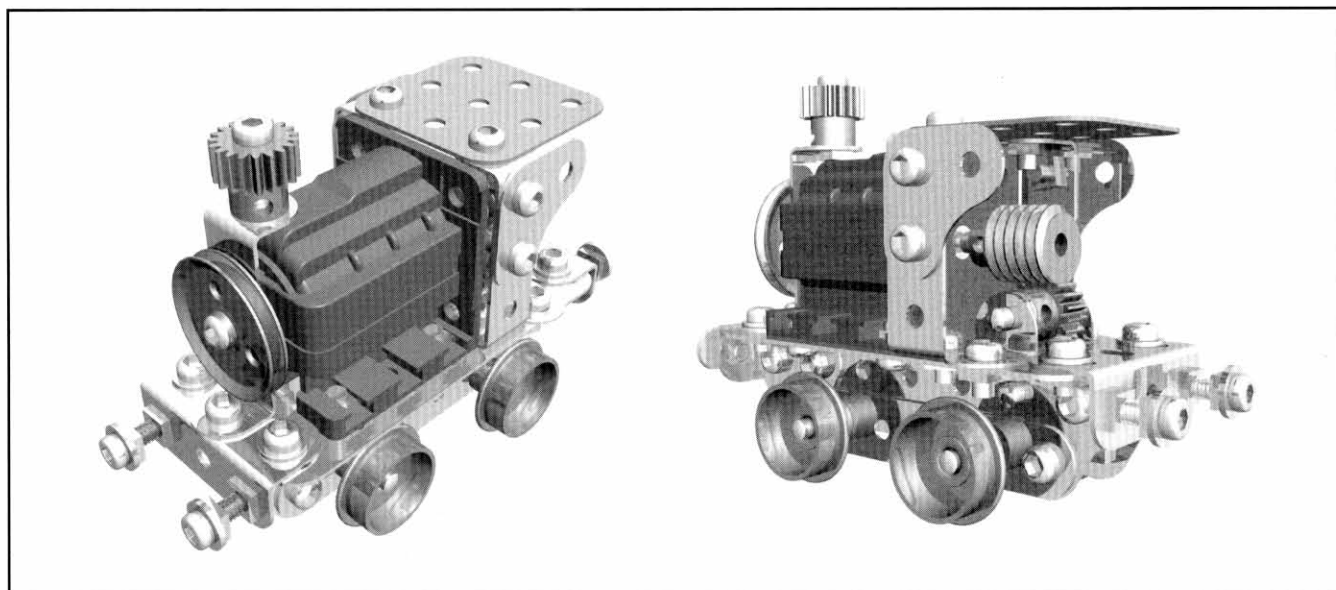
Courtois haast zich te zeggen dat ieder onderdeel nog steeds kan worden bijgemaakt, maar dan moet het wel passen in een themadoos of bijvoorbeeld een jubileumkist. Ze geeft me een Multi Modeldoos mee waarvan ik een helikopter of een race-auto kan bouwen. Ik open het karton en zie hoe de onderdelen zwemmen in spierwitte piepschuimen vakken. Ik wens Meccano het allerbeste toe en hoop dat ze nog lang themadozen mogen produceren maar dit lijkt natuurlijk in niets meer op de meesterlijke verpakkingen zoals Jim Gamble op zolder heeft staan. Sjieke zwarte deksels met een mooie tekening in het midden. En van binnen een kanariegele of hemelsblauwe ondergrond waarop de rode wieltjes, groene strips en messing tandwielen zorgvuldig gerangschikt vastgeklemd zitten met elastieken. Zonde om uit te pakken, zonde om er niet mee te bouwen. En de hele doos lijkt te roepen: koop mij, KOOP MIJ. Maar dat kan nu niet meer en wij dalen de gammele brandtrap af, Gamble draait het licht uit, sluit het zolderluik met een bons en dompelt al dat moois in duisternis.

Met dank aan Marten Minkema en de redactie van de VPRO gids voor het belangeloos afstaan van dit artikel aan Meccano Nieuws.

Mini-locomotief

- 8 Deze locomotief is gebouwd door Dave Heathcote uit Zuid Afrika. De computer tekeningen zijn gemaakt door Anthony Els van de JMH. De bovenkant van het chassis is opgebouwd uit 3.5" en 1.5" hoekbalken, de onderkant bestaat uit 2.5" stro-

ken en 1" driehoekige strook. Om de tandwielen goed met elkaar in te laten grijpen kan gebruik gemaakt worden van hoeksteunen of fish-plates. De motor kan haar stroom aftakken van de rails. De wielen moeten in dat geval goed geïsoleerd worden, bv door gebruik te maken van de plastic Meccano-assen. De spoorbreedte van deze trein komt ongeveer overeen met die van Lego.



T.R Special Compatibles

door Kees Trommel

Wie maakt er wel eens gebruik van de klauwkoppeling onderdeel 144 (dogclutch) ? Ik denk dat onbestemde aantallen van dit onderdeel (of eigenlijk twee onderdelen) bij veel leden in een hoekje stilletjes liggen te wachten op mogelijke, nuttige toepassingen. Feitelijk is er maar één, namelijk het koppelen of ontkoppelen van twee assen maar deze is zo weinig verfijnd dat veel bouwers hier kiezen voor andere (koppel) oplossingen.

Tony Rednall in Engeland, vroeger ook lid van het Meccano Gilde Nederland, levert nu een set "crossover couplers" door mij vertaald als koppelstukjes waarmee onderdeel 144 ineens een veel nuttiger toepassing krijgt. In Meccanoland was het altijd al (en waarschijnlijk nog steeds) moeilijk om echt rechte Meccano-assen te vinden. Dit geeft problemen met uitlijning en het koppelen van assen. In voorgaande afleveringen van het Meccano Nieuws zijn diverse constructies voorgesteld, die een uitlijn- en koppeloplossing kunnen bieden gebaseerd op de Hooke's Oldham koppeling. Het kenmerk daarvan is echter dat ze nogal groot zijn en (daardoor ook) niet overal toepasbaar. De hier bedoelde koppelstukjes bieden eenzelfde oplossing maar zijn kleiner en daardoor beter toepas-

baar in krappe constructies. Zoals in bijgaande afbeeldingen getoond gaat het om drie koppelstukjes t.w.:

1 x met aan beide zijden een gleuf

1 x met aan beide zijden een nok

1 x met aan één kant een gleuf en aan de andere kant een nok.

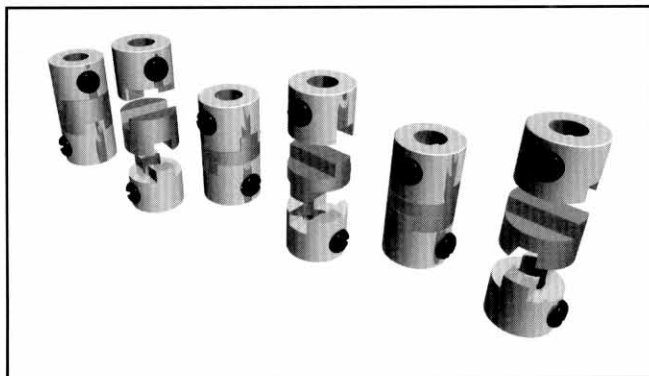
Met deze combinatie kunnen dus ook incomplete klauwkoppelingen een nuttige(r) toepassing krijgen.

Het maximaal te overbruggen verschil in uitlijning met deze koppelstukjes is ongeveer 1,5 tot 2 mm.

Belangrijk: Om goed te werken moet het koppelstukje zo **exact mogelijk passen** in de te gebruiken klauwkoppelingen. Dus zo **weinig mogelijk speling**.

Maar let op: De productie van de klauwkoppelingen heeft in de loop der jaren nogal **gevarieerd** waardoor met op het oog gelijk lijkende klauwkoppelingen toch **geen exacte passing kan worden bereikt**. De oplossing hierbij is simpel: **passend maken** met een vijltje. De set is te koop voor £ 8,- (plus 10 % verzendkosten) (prijs per 30-01-01) bij Tony Rednall, Cherantone Cottage, Altarnun, Launceston PL15 7SJ, Cornwall Engeland.

e-mail: tony@cherantone.freemove.co.uk



De drie koppelstukken, in de tekening donkerder gekleurd, gecombineerd met de twee elementen van de dogclutch.

De tekening is gemaakt door Anthony Els van het JMHN.

Encyclopedia of Meccano Parts

Wie voor de vakantie nog op zoek is naar lectuur, alles over Meccano wil weten en bovendien nog wat bagageruimte over heeft dient zich de EMP aan te schaffen. De afkorting EMP staat voor "Encyclopedia of Meccano Parts". Dit lijvige naslagwerk bestaat uit 6 delen met in totaal 1900 pagina's!

Het is samengesteld en uitgegeven door Don Blakeborough uit Nieuw Zeeland, die er zes jaar aan gewerkt heeft.

De titels van de verschillende delen zijn:

- Encyclopedia of Meccano Parts - Volume 1 - Meccano Standard Parts from 1901 - Parts 1 to 59.
- Encyclopedia of Meccano Parts - Volume 2 - Meccano Standard Parts from 1901 - Parts 61 to 140y.
- Encyclopedia of Meccano Parts - Volume 3 - Meccano Standard Parts from 1901 - Parts 141 to 518.
- Encyclopedia of Meccano Sets - Volume 4 - Meccano Construction Sets from 1901.
- Encyclopedia of Meccano Motors & Accessories - Volume 5 - Meccano Motors & Associated Equipment from 1901.

- Encyclopedia of Meccano Manuals - Volume 6 - Meccano Instruction Manuals from 1907.

Elk Meccano-onderdeel wordt uitvoerig beschreven en gaat vergezeld van tekeningen.

Elk deel heeft een harde kaft en is gebonden met een spiraal. De bladzijden zijn echter niet gedrukt maar gekopieerd.

Per deel gaat de EMP ongeveer f 50,- kosten; dit is inclusief de verzendkosten.

Don heeft echter een voorstel gedaan aan het MGN. Wij kunnen een zogenaamde 'Master Copy' kopen voor f 350,-. Het Gilde moet dan zelf voor het kopieerwerk zorgen en de financiële afhandeling voor haar rekening nemen. Op deze manier kan er aanzienlijk bespaard worden op een set van zes delen.

Vraag is wie van de leden dit kopiëren en distribueren voor zijn of haar rekening wil nemen.

Svp contact opnemen met: Willem Blauw 076-5652522 of e-mail: willemblauw@planet.nl

De bouw van een RC-bestuurd automodel

Ontwerp en bouw model: Piet van Bommel, tekst en foto's: Willem Blauw, tekening: Co Stevens

In een serie artikelen willen we stap-voor-stap beschrijven hoe de bouw van een automodel met Meccano-onderdelen eigenlijk tot stand komt. Waar moeten we op letten bij de keuze van een model, welke constructies hebben de voorkeur om een goed werkende auto te krijgen en hoe combineren we radiografische besturing met Meccano, zijn een aantal van de zaken die aan de orde zullen komen. De globale principes van de werking van de auto worden als bekend verondersteld; hier zal niet nader op ingegaan worden. Men raadplege hiervoor de desbetreffende literatuur en ook in Meccano Nieuws zijn artikelen verschenen waarin o.a. de werking van de stuurinrichting beschreven wordt.

Deze serie is voornamelijk bedoeld voor de Meccano-bouwer die weinig moeite meer heeft met het nabouwen vanaf de verschillende bouwbeschrijvingen en nu op het punt is aangekomen om zelf een eigen model te gaan maken.

Het in deze serie aangereikte is bedoeld als leidraad hierbij. In dit eerste deel volgt de bouw van het chassis en de aandrijflijn.

Elke Meccanohobbyist heeft zo zijn voorkeuren van onderwerpen om na te maken. Ik sprak hier eens over met Sjaak van de Ruit die zei: "Ik zou best eens wat anders willen maken, maar wanneer ik begin met het aanelkaar schroeven van stroken en balken dan wordt het uiteindelijk altijd een kraan". Ook auto's en alles waar wielen onder zitten heeft zo zijn schare van aanhangers. Piet van Bommel is zo iemand. Piet zal weinig introductie nodig hebben, we kennen hem immers van zijn bijzondere modellen die hij altijd enthousiast demonstreert op de bijeenkomsten. Hij is degene die ons in het onderstaande vertelt hoe hij te werk gaat bij de bouw van een automodel. Speciaal voor deze serie heeft hij een Renault 2,5 tons vrachtwagen uit 1950 nagebouwd.

Keuze van model en voorbereiding

Het ene model zal meer tot de verbeelding spreken dan het ander; dit is natuurlijk een kwestie van smaak. Kijk wel of het onderwerp van keuze niet al te veel ingewikkelde rondingen heeft, daar deze zich moeilijk na laten maken met Meccano. Ook de grootte is belangrijk, immers een groot model brengt meer gewicht met zich mee dat extra eisen zal stellen aan aandrijving en stuurinrichting.

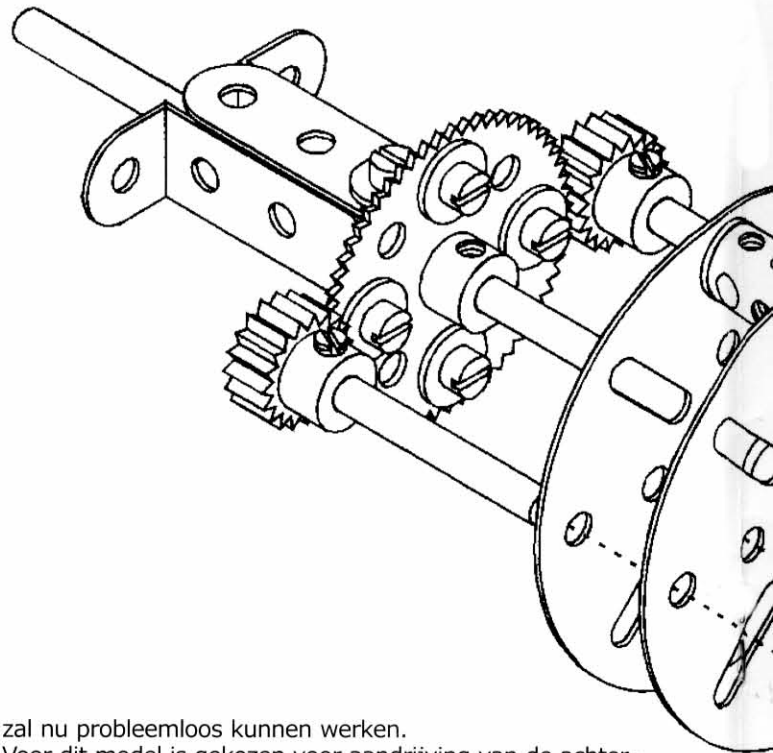
Het vertalen van origineel naar model begint bij de diameter van de wielen. Deze maten staan vast voor Meccano en zijn niet aan te passen.

De meest voor de hand liggende wieldiameter is 3": De ervaring leert dat kleinere wiel-diameters problemen geven bij het modelleren van de carrosserie en het aanbrenge van (werkende) details. Een differentieel gemaakt met standaard Meccano-onderdelen past goed onder een chassis met 3" wielen.

De aandrijflijn

Wanneer de wielen zijn uitgezocht kunnen we met de eigenlijke constructie beginnen. Handig is te starten met de voor- en achteras. De breedte van de achteras bepaalt tevens de exacte breedte van het chassis. Is die vastgesteld dan kan de vooras zo gemaakt worden dat de wielen voldoende stuuruitslag zullen hebben.

De achteras wordt gelagerd op vier punten, nl aan weerszijden van het differentieel en bij de naaf van het tandwiel dat op het wiel is gemonteerd. Het is zeer belangrijk dat deze lagerpunten in één lijn liggen; controleer dit door er een volkomen rechte as door te schuiven. Het differentieel

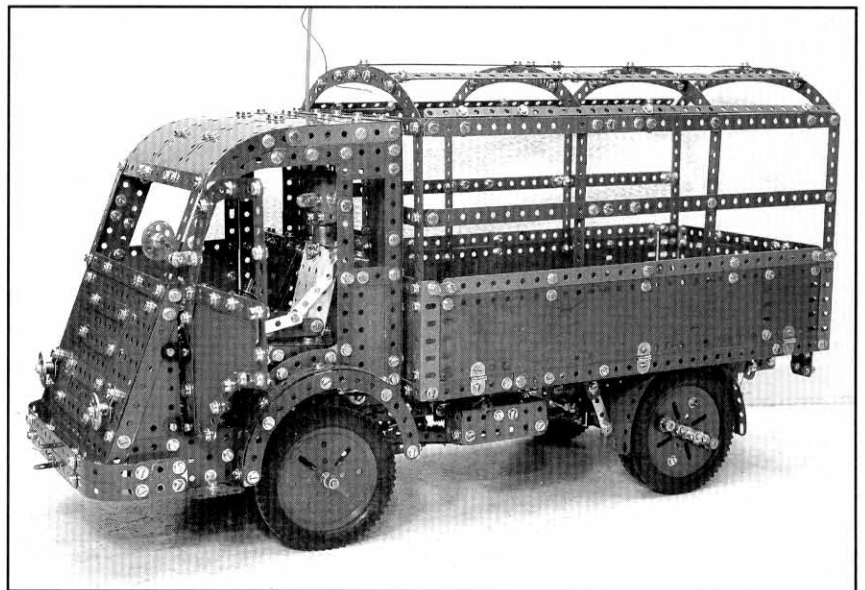
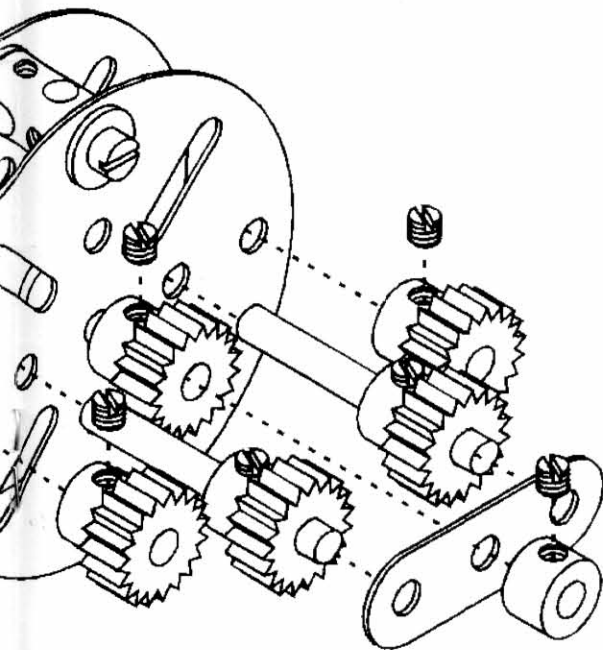
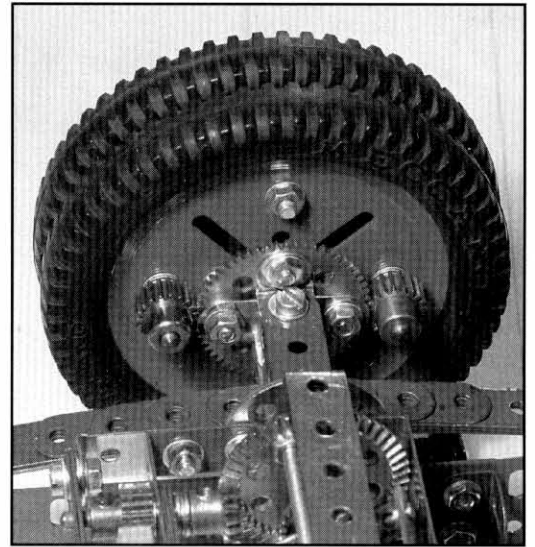
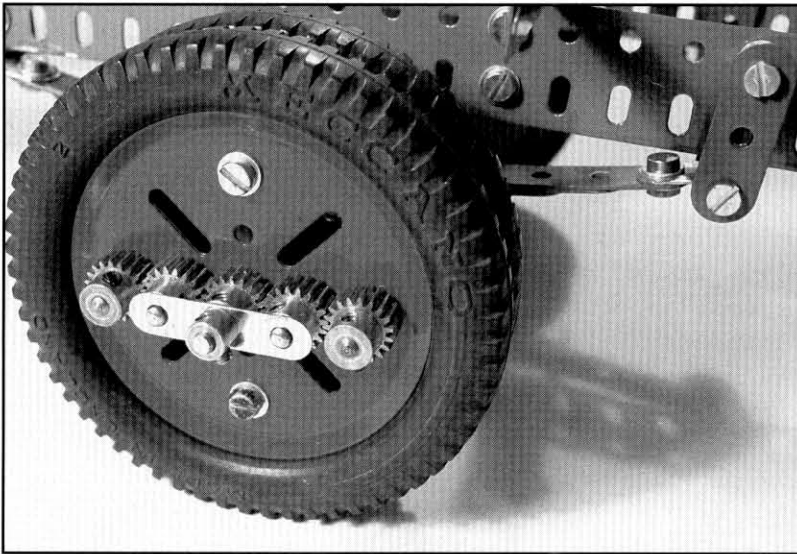


zal nu probleemloos kunnen werken.

Voor dit model is gekozen voor aandrijving van de achterwielen mbv een planetair tandwielstelsel. Piet liet zich inspireren door deze constructie die H. van den Bergh eens toepaste op een Anthonv versnellingsbak. Dit heeft als voordeel dat de aandrijfkraften over meerdere plaatsen in de constructie verdeeld zijn; de krachtoverbrenging van aandrijflijn naar wiel gebeurt nu niet door slechts één schroefje, maar door de tandwielen met hun asjes op de wielnaaf. De uitvoering van differentieel en versnellingsbak kan daardoor lichter zijn en het schakelen zal soepeler verlopen.

Voor het maken van differentieel en planetair tandwielstelsel zie de tekening en de foto's.

Op de foto van het differentieel is duidelijk te zien dat er een extra rondsel achter het kroonwiel van het differentieel zit. Deze is gemonteerd op een korte, schuifbare as. Deze constructie is essentieel, daar bij het veren van het chassis de cardanas iets moet kunnen verkorten. Laat men dit achterwege, dan loopt de aandrijving van het differentieel vast op het moment dat het model gaat veren.



De voor-en achterbladveren zijn aan de voorkant star met het chassis verbonden. Aan de achterkant is ze echter scharnierend: de bladveer zal immers verlengen bij het inveren (zie foto).

De plaatsing van de bladveren aan het chassis is ook een aandachtspunt. Om de neerwaartse druk op de wielaslagers zo klein mogelijk te houden (wrijving!) is het zaak om de bladveren zo dicht als mogelijk bij de wielen te plaatsen.

De stuurinrichting

De stuurinrichting werkt volgens het Ackerman-principe. De fuseepen moet schuin geplaatst worden; bij vooraanzicht wijzen de bovenkant van beide fuseepennen naar

Op de tekening links van het planetaire tandwielstelsel zijn de riemschijven 19b en omliggende banden 142b weggelaten en vervangen door stelplaten 109, dit terwille van de duidelijkheid. Voor de constructie van het tandwielmechanisme maakt dit geen verschil.

De twee foto's boven tonen de buitenkant (links) en de binnenkant van het tandwielstelsel. Met behulp van deze foto's en bijgaande tekening moet het nabouwen van deze constructie niet al te veel problemen meer opleveren. De bladveer is aan de rechterkant scharnierend aan het chassis verbonden zoals op de linker foto goed te zien is.

Hierboven een zijaanzicht van Piet van Bemmels complete model van de Renault 2,5 ton's vrachtwagen.

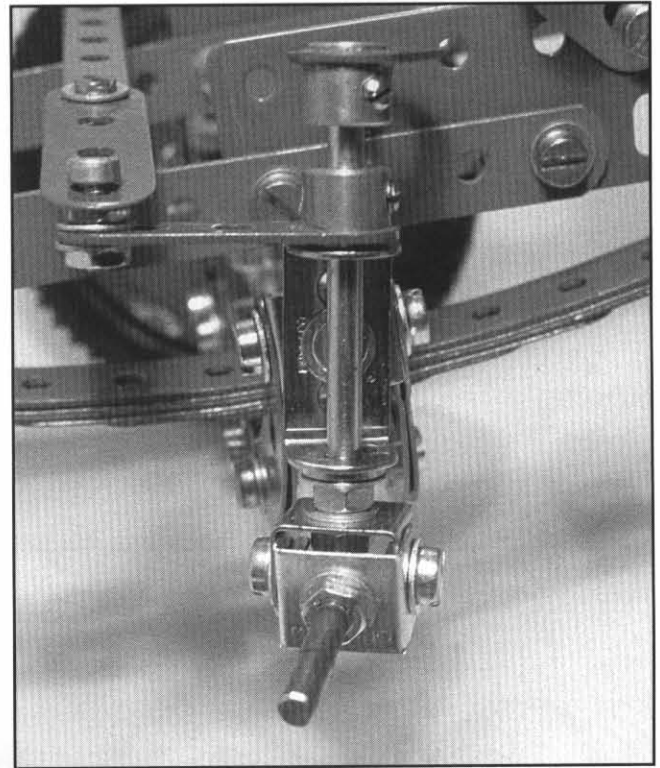
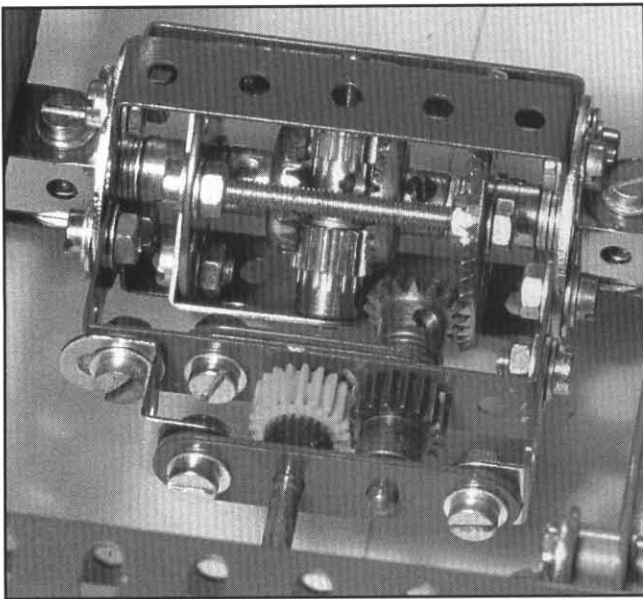
elkaar toe, bij zijaanzicht wijzen de bovenkanten naar achter.

De as is in het midden verlaagd om later ruimte te hebben om het motorblok te kunnen plaatsen.

De verbinding tussen de as en fuseeepenhouders is in dit model dubbel uitgevoerd dmv twee gebogen stroken om meer stevigheid te creëren en te voorkomen dat de wielen zullen gaan verzakken.

In het volgende deel zal nader ingegaan worden op de constructie van de versnellingsbak, keuze en plaatsing van de motor en de carrosserie.

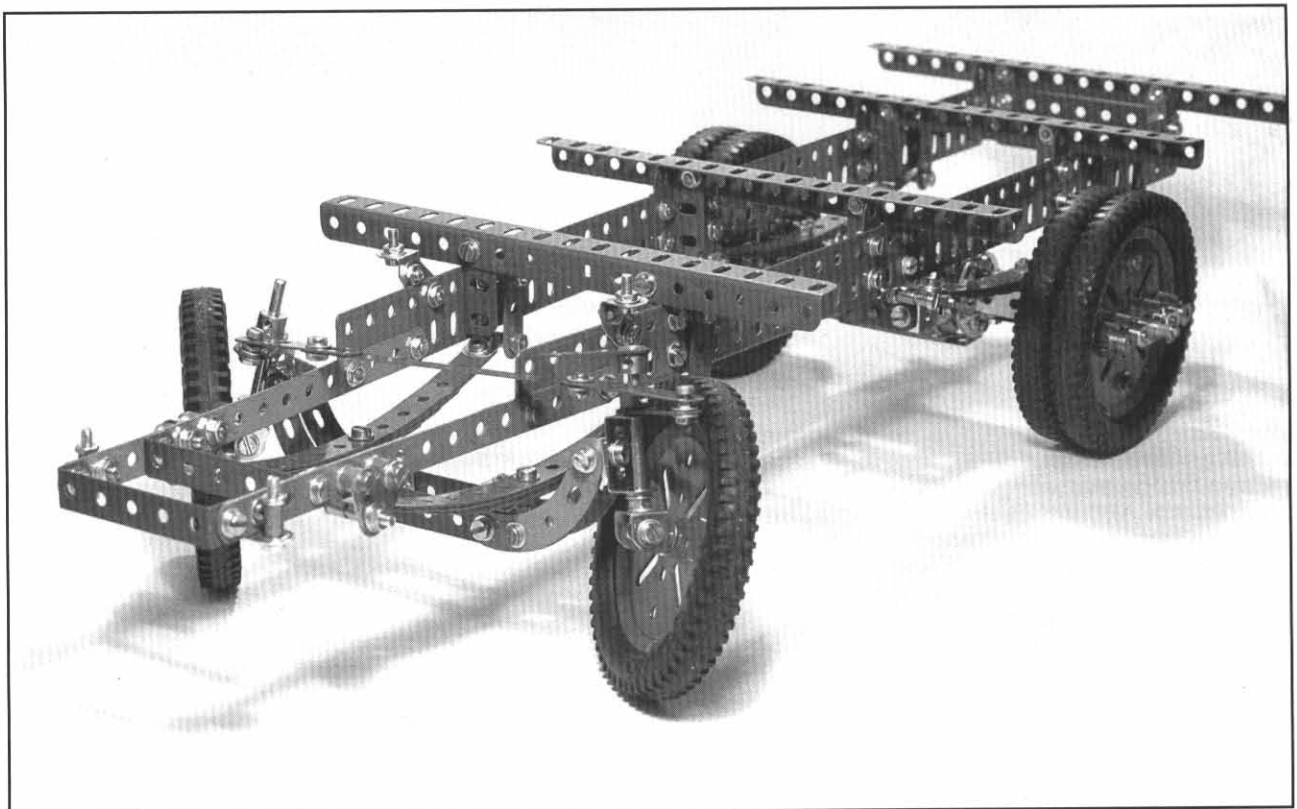
Op de najaarsbijeenkomst in Ede zal het model te zien zijn. Eventuele vragen kunnen dan door Piet beantwoord worden.



Links: detailopname van het differentieel. Duidelijk is het extra rondsel te zien op de korte, schuifbare as waarover in de tekst gesproken wordt.

Boven: de fuseeepen met het wiel verwijderd. Let op de schuine plaatsing; hierdoor zullen de voorwielen bij sturen de juiste stand innemen zoals op onderstaande foto van het complete chassis goed te zien is.

12



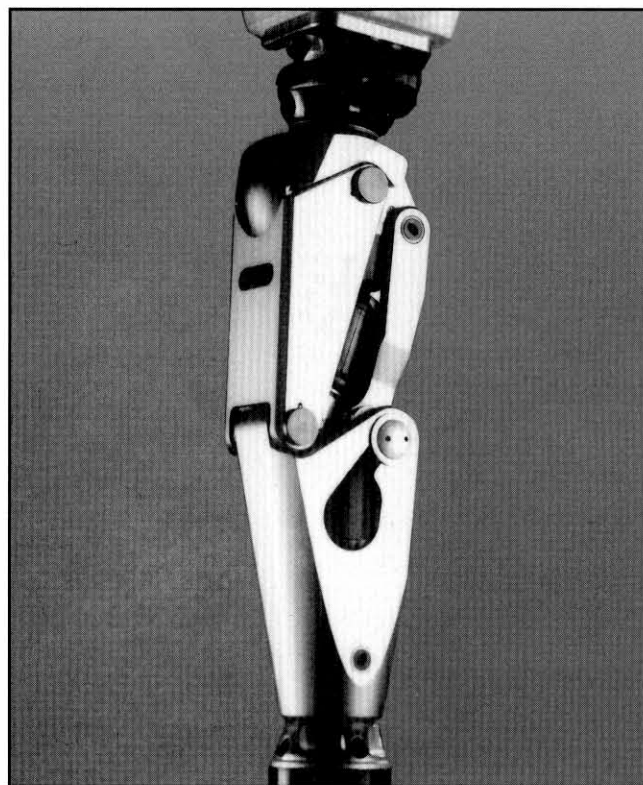
Een hollands Meccano-jongen

Door dr. ir. P.G. van de Veen

Dat een te late betaling van de contributie niet enkel ergernis is voor onze penningmeester maar ook een leuke anekdote voor ons blad kan opleveren bewijst het onderstaande.

Na verscheidene aanmaningen voor een vergeten betaling, besloot Paul van de Veen ter compensatie een totaal bedrag aan onze vereniging te doneren van f 500,-. Het begeleidend schrijven met hierin beschreven de belangrijke rol van Meccano in zijn leven drukken wij hierbij af.

In de eerste plaats draag ik alle vrijwilligers-organisaties en dus ook het Meccano Gilde een warm hart toe. Veel waardevolle dingen in onze maatschappij kunnen alleen dankzij onbaatzuchtige inzet van vrijwilligers worden gedaan. Een beetje financiële steun is dan altijd welkom. Maar een veel belangrijker reden is deze: vanaf mijn vroege jeugd tot op de dag van vandaag ben ik gefascineerd geweest door Meccano. Ik had niet heel veel, maar voor een schooljongen toch een hoop. Ik heb er heel veel van geleerd, onder andere geduld en doorzettingsvermogen. Ook ontdekte ik dat ik een zeker talent had voor techniek. Maar mijn interesse was niet zozeer nabouwen maar ontdekken. Ik heb nog een aflevering van het wiskundige tijdschrift waarin ik als 13 jarig jochie aan de redactie vroeg hoe nu precies wiskundig de koppelkromme van een vierstangen mechanisme er uit ziet (zie voor dit artikel de inzet). Ik had iets van Meccano geknutseld en 1 van de stangenuiteinden beschreef een soort banaan-achtige kromme. Ik wist niet dat er andere gesloten vormen bestonden dan de cirkel en de ellips. Op een avond, 14 of 15 jaar oud, zag ik een documentaire over de technische hulpmiddelen voor Softenon kinderen, zonder armen en benen. Op die avond besloot ik dat ik in mijn leven techniek dienstbaar zou maken aan de gehandicapte mens. Ik ging studeren aan de Technische Hogeschool Twente. Richtte vervolgens in het eerste jaar een stichting op die aanpassingen maakte op muziekinstrumenten. Ik heb honderden kleine en grote aanpassingen bedacht en gemaakt. Na mijn studie werd ik gevraagd om onderzoek te doen naar beenprothesen voor beengeamputeerden. Later werd ik hoofd van een orthopedische instrumentmakerij. Inmiddels heb ik al weer jaren een eigen ingenieursbureau, eigenlijk een bedrijfje in uitvindingen. Ik ben werelds grootste specialist geworden op het toepassen van stangenmechanismen in kunst knieën. Ik heb 10 patenten op mijn naam, bijna allemaal stangenmechanismen. Wereldwijd lopen er nu ongeveer 8.000 mensen op een kniescharnier volgens mijn ontwerp, een 5-stangenmechanisme. Ik heb goede hoop dat er straks ook vele gebruikers komen van mijn 6-stangs mechanis-



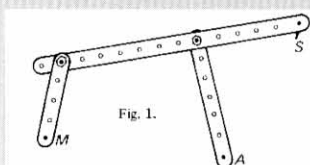
13

Een van de vele knieën die door Paul van de Veen ontwikkeld en geproduceerd is.

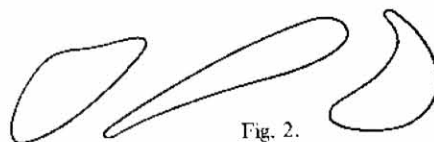
men. De werking is vaak heel verschillend en niet in enkele woorden te beschrijven. Ik heb laatst een boek van 160 pagina's geschreven over het onderwerp kunst-knie. Kortom, de fascinatie voor de enorme mogelijkheden van een paar simpele Meccano stangetjes is een constante factor in mijn hele leven. Dankzij Meccano heb ik mijn droom gerealiseerd om met techniek gehandicapte mensen te helpen. Vandaar!

Druppelkrommen

Paul van de Veen uit Woudenberg ontdekte dat je met meccanostrips (het kan natuurlijk ook met gewone latjes) krommen met fraaie druppelvormen kan tekenen:



'Punten A en M (fig. 1) zijn draaibaar op een grondplaat bevestigd. Als het grote staafje eenmaal om



M draait, beschrijft S krommen die (afhankelijk van de onderlinge verhoudingen der andere lengten van de staafjes) variëren tussen de in fig. 2 afgebeelde.

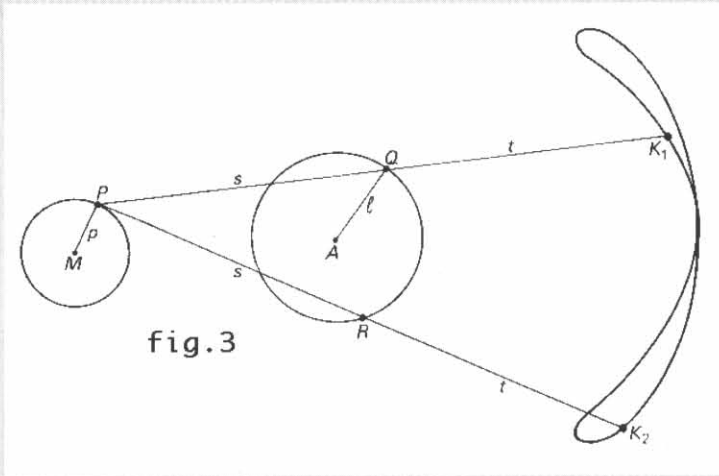


fig. 3

Je kunt zo'n kromme ook punt voor punt construeren (fig. 3).

Teken een cirkel met de straal p en een cirkel met de straal L. Neem een lengte s tussen de passer en zet de passerpunt in een willekeurig punt P van de eerstgenoemde cirkel. Construeer nu de punten Q en R op de tweede cirkel zodat $PQ = PR = s$.

Verleng nu PQ en PR met gelijke stukken t. Zo vinden we twee punten K1 en K2 van de druppelkromme.'

Tot zover Paul van de Veen. Je ziet dat zijn constructiemethode nauwkeurig de beweging van het punt S van de meccanostrippen imiteert.

Nu wil Paul de vergelijking van zo'n druppelkromme vinden en hij speelt dat niet klaar. Dat is geen wonder, want het is vrij ingewikkeld en . . . eerlijk gezegd saai.

Met behulp van stangenconstructies (waarvan hierboven een voorbeeld) kunnen de ingewikkeldste krommen getekend worden. In het volgende artikel zullen we zien, dat er door wiskundigen en technici juist gezocht is naar een stangenconstructie die de eenvoudigste kromme zou opleveren: de rechte lijn!

HORNBY'S OCTROOIEN deel 2

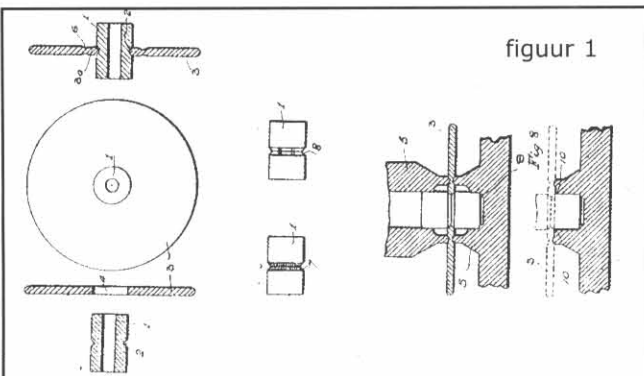
Door Marc Hageman

In 1911 tref ik Hornby's volgende octrooi aan. De aanvraag is gedaan op 27 januari 1911 en is door het British Patent Office verleend op 1 juni van datzelfde jaar onder nummer GB2085-A.D.1911. In die tijd begonnen de Britten elk jaar met nummer 1, gevolgd door het betreffende jaar. In 1916 is men van dit systeem afgestapt en met een doorgaande nummering begonnen: GB2.300.001 is verleend in juni 1998 denk eens in, dat getal geeft meer dan twee miljoen britse 'patents' aan in een periode van 80 jaar!

GB2085-A.D.1911 betreft 'een verbeterde methode voor het bevestigen van kragen aan schijven', zie fig.1 Volgens Hornby geeft dit veel minder materiaalverlies dan het draaien van het naafbuswiel uit een stuk materiaal.

'Er wordt eerst een gat geponst in de schijf en vervolgens wordt het metaal de groef van de naaf ingeperst door een stempel' luidt de tekst. Het metaal van de schijf vloeit de groef in.

Bij oudere naafbuswielen kan men de door de stempel



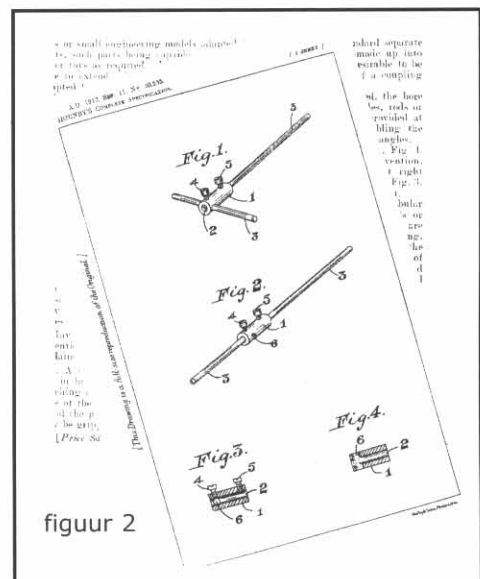
figuur 1

ingedrukte ring in de schijf goed zien.

Het volgende octrooi - ik voer ze chronologisch ten tonele - is US10792453. een gebogen, geperforeerde plaat. Deze octrooiaanvraag is in Amerika ingediend op 14 oktober 1912. Als we terugdenken aan het vorige artikel, waar uit bleek dat het fenomeen geperforeerde strips niet als uitvinding werd gezien, dan is het verwonderlijk dat dit octrooi wel werd geaccepteerd.

Als laatste octrooi voor nu laat ik GB20535-A.D.1913 zien, zie fig. 2. Dit britse octrooi heeft betrekking op de 3-gats askoppeling. Hier is de oude uitvoering te zien, waarbij de gaten niet doorgeboord zijn, zoals ze ook bij de vroege MECCANO werden geleverd.

De volgende keer pakken we de draad van het verhaal op in 1914.



figuur 2

Millennium kalenderklok

Model en tekst door Bas de Beer

Maak eens iets dat betrekking heeft op tijd. Een suggestie van de toenmalige hoofdredacteur i.v.m. de eeuwwisseling.

Naar aanleiding daarvan ontstond het idee voor een apparaat, waarop af te lezen: jaartallen, weeknummers, dagtitels, data, maanden, uren en minuten.

De daarvoor te gebruiken informatiewielen (Meccano nr. 118) zouden dan per volle omwenteling bevatten: 1x56 jaartallen, 1x52 weeknummers, 8x7 dagtitels, 2x31 data, 5x12 maanden, 3x24 uren en 1x60 minuten. Vanwege de bezwaren die verbonden zijn aan het ononderbroken in beweging zijn van de info-wielen, is gekozen voor het verspringen daarvan op het juiste moment.

Van het daarvoor toegepaste systeem volgt hieronder een algemene beschrijving.

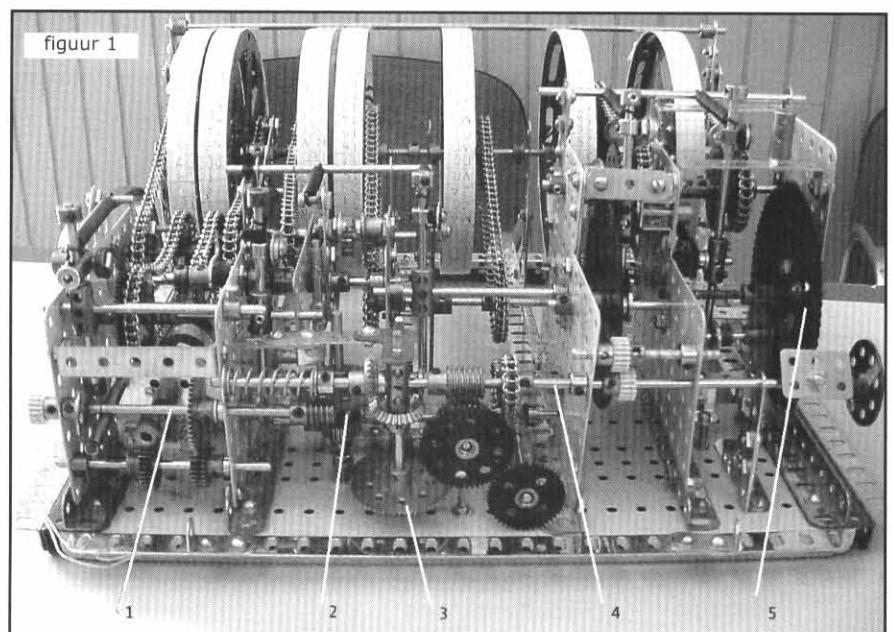
Voor elk van de te registreren perioden is het aantal omwentelingen van de motoras teruggebracht tot één. Er zijn dus asomwentelingen van 1 per minuut tot één per jaar. Daar het samenstel van minuut naar dag nogal complex is uitgevoerd, dit maar even gedetailleerd. De smalle worm op de minuut-as (fig. 1.1) grijpt aan in een tandwiel nr. 27d (60 tanden). Onder dit tandwiel gaat de as daarvan door het midden van een horizontaal geplaatste askoppeling nr. 63 (fig. 1.2), gedragen door een ring en rondsel nr. 25 (25 tanden). Verder bevinden zich op die as nog een rondsel met 10 tanden en een ring boven de grondplaat. In de askoppeling steekt links een as, die aan het andere eind gedragen wordt door een verticale plaat. Op deze as is links een kam geplaatst en rechts een kroonwiel nr. 29 (25 tanden), dat aangedreven wordt door het reeds genoemde rondsel. Het 10-tands rondsel onderaan deze één-uursas drijft een tandwiel nr. 27d (60 tanden) aan. Daarboven bevindt zich een rondsel nr. 26d (15 tanden), dat eveneens een tandwiel nr. 27d in beweging brengt (fig. 1.3). Hiermede is dan 1 omwenteling per dag verkregen. Om die te benutten door twee stuks nr. 30 overgebracht naar de lange as (fig. 1.4). Deze as is met de hand verschuifbaar naar links. De mechanische koppeling door de nrs. 30 is dan gelost, zodat de werking van het kalendergedeelte handmatig kan worden gedemonstreerd. Door de grote drukveer wordt de mechanische koppeling weer hersteld. Deze lange as is het uitgangspunt voor elke der volgende perioden. Voor het jaar wordt de kogelloop nr. 168b (73 tanden) 1x per dag 1 tand verzet (fig. 1.5). Dan volgt nog een vertragen van 1:5.

Op elke as, die de vereiste periode-omwenteling heeft verkregen, is een kam gemonteerd (deze assen hebben alle dezelfde draairichting). De rug van deze kam is in contact met een tuimelaar. Die tuimelaar bestaat uit een door een as gedragen askoppeling nr. 63. In het onderste deel van die askoppeling steekt een as(je), dat tegen de kam rust. Aan het andere eind is een as bevestigd met daarop een vrij vallende pal en een trekveer. Het einde van deze pal rust op een palwiel, dat van de trekveer is aan het huis bevestigd. Naast het standaard palwiel is als zodanig ook gebruikt: rondsel, tand- en kettingwiel. In die gevallen moet ook een niet-standaardpal worden gebruikt. Deze bestaat uit een steunstuk nr. 11 met twee strepen en is met een kraag nr. 59 op de as van de tuimelaar bevestigd. Werking: de kam op de periode-as brengt via de tuimelaar de veer op spanning. Als de val van de kam

de onderkant van de tuimelaar passeert, valt de veerspanning weg en trekt de veer de pal in zijn werk, zodat het palwiel wordt verzet. De beweging van het palwiel moet worden overgebracht naar het informatiewiel. Daarom is aan alle infowielen een ketting bevestigd. De infowielen draaien vrij om één lange as. Zij worden op hun plaats gehouden door opsluiting tussen kleine drukveren en kragen. De aandrijvende kettingwielen bevinden zich bij voorkeur op de palwiel-assen.

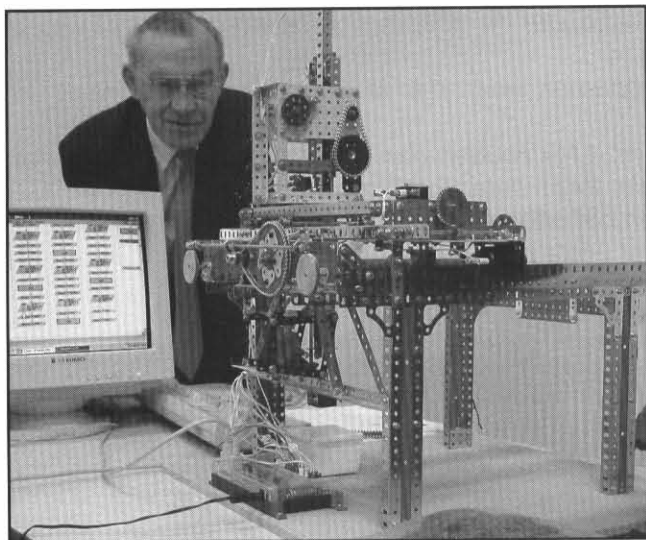
Uitgangspunt voor de verhouding van de overbrengingen is het aantal impulsen van het palwiel per omwenteling en het aantal impulsen dat het infowiel voor één omwenteling nodig heeft.

In verband met de ongelijkheid in de duur van de maandlengte is een handmatige correctie nodig. Gedokterd wordt aan een betere oplossing.



Fotoverslag Ede voorjaar 2001

foto's: Kees Trommel en Willem Blauw

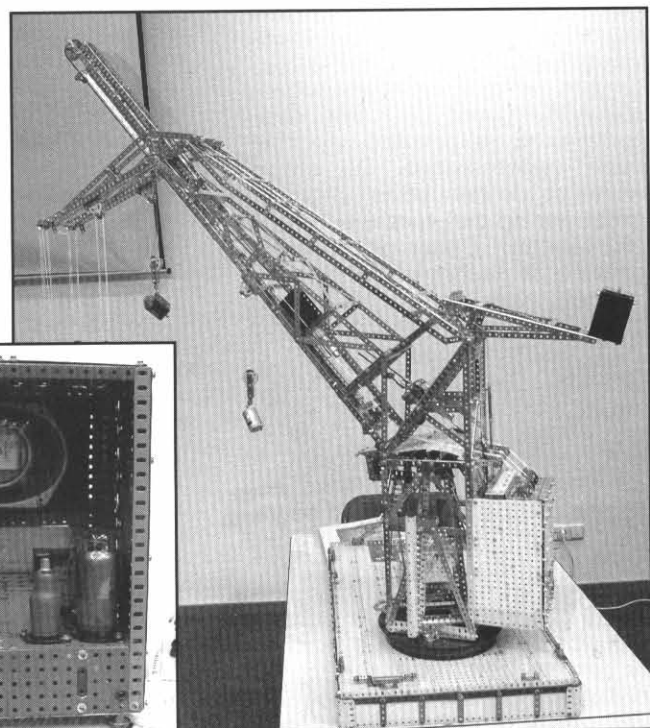
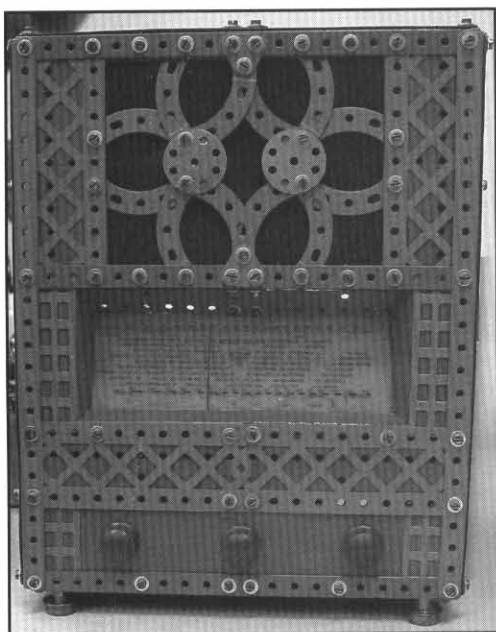


Links: Robot die wordt aangestuurd door een PC , gebouwd door W.H. Derksen. Een vertikaal en horizontaal bewegende arm aan de wagen op de portaal constructie pakt volgens een bepaald patroon onderdelen op en deponert die in een container.

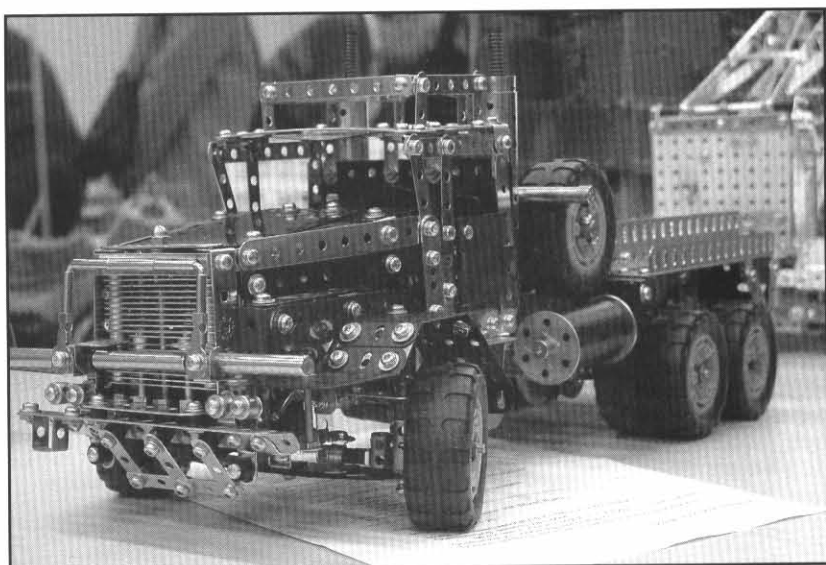
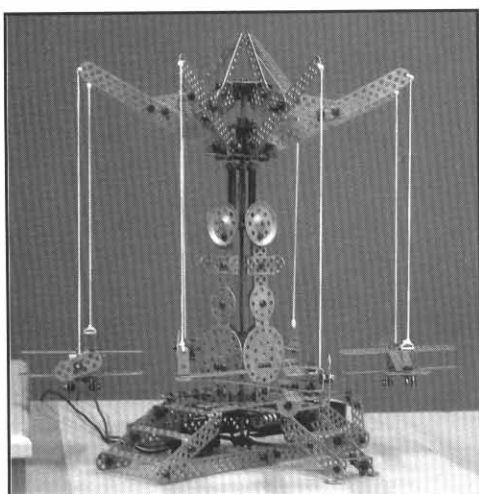
Daaronder: Buizenradio van B. Schurink met (engelse) radiononderdelen.

Onder: De Demag pontonkraan van M. van den Berg. Rechtsonder: vrachtwagen met veel "nieuwe " onderdelen van Erik Beek.

Linksonder: Trix draaimolen van Adri Wind. Zie voor kleurenfoto's de achterpagina.



16



Temsi is niet meer

Metallus, het Duitse bedrijf dat via Internet Märklin-replica onderdelen verkoopt, heeft de inboedel van het Nederlandse Temsi overgenomen.

De Duitse firma is dus vanaf nu gerechtigd de naam Temsi te voeren en heet voortaan Metallus Temsi. Bij de erfenis behoorde tevens 35000 kg aan onderdelen en materiaal.

Het volgende bericht is op hun webpagina te lezen:

"Temsi werd in 1945 als "Twentse elektrische en mechanische speelgoedindustrie" opgericht en was tot de overname van alle activiteiten onderdeel van de machinefabriek "Assink en Schuurholt b.v." in Hengelo/NL.

Temsi-onderdelen waren altijd bekend voor hun hoge kwaliteit. De materialen zijn dikker dan die van vergelijkbare producten, waardoor zeer grote, mechanisch belastbare modellen kunnen worden gebouwd.

Uiteraard zijn alle onderdelen in het traditionele 1/2-inch (12,7mm) patroon vervaardigd, zodat het gebruik van onderdelen samen met die van andere producenten zonder problemen mogelijk is".

In het FNV Magazine van 5 april wordt een klein artikel gewijd aan het verdwijnen van Temsi onder de titel: "Temsi, de Nederlandse Meccano". Veel meer informatie dan het bovenstaande valt daaruit echter niet te halen.

Het is jammer dat er over de geschiedenis van dit Nederlandse merk zo weinig bekend is. Een oproep van enige tijd geleden in MN om meer informatie heeft tot nu toe niets opgeleverd. Is er dan helemaal niemand onder onze leden die hier meer over kan vertellen?

De redactie houdt zich aanbevolen.

In het techniekmuseum HEIM, Bornsestraat 7 in Hengelo is een tentoonstelling met modellen van Temsi te bezichtigen. Informeer van te voren eerst tot wanneer deze loopt, dit is niet bekend bij de redactie.

buitenlandse bladen

door Frits Willems

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 73 (maart 2001)

Alan Palmer herbouwde SML No. 15, de 'Baltic' 2-C-2 tenderlocomotief, met vele verbeteringen: de beschrijving oogt solide met tien zw/w foto's en een complete onderdelenlijst. Van John Williams is er het tweede deel van zijn beschrijving van de Super-Steamer-Pillar (het eerste deel staat in nummer 72), een rupsvoertuig dat door twee naast elkaar gemonteerde stoommachines wordt aangedreven. Er zijn zeven scherpe zw/w foto's. Een uitdaging voor wie niet terugdeinst voor een technisch wonderlijk model dat er nogal bizar uitziet.

De 'hemelbestormers' onder ons voelen zich misschien aangesproken en uitgedaagd door het Tiltarium van Michael Whiting. Dit apparaat houdt zich bezig met een demonstratie van de ashellingen van een aantal planeten die op hun beurt de hellingshoek van de zon beïnvloeden. Aangezien die van de planeten tijdens een jaar veranderen, veroorzaken zij de seizoenen. Bovendien worden de relatieve omwentelingsnelheden van de planeten en de zon getoond. Hoewel leek en aards georiënteerd, ben ik toch onder de indruk van wat de zeven foto's

tonen en de teksten die erbij staan.

Op 16 december hield de Sheffield Meccano Guild samen met de HRCA (de vereniging van Hornby Treinen Verzamelaars) een gecombineerde Kerstbijeenkomst te Stocksbridge. Howard Bottom (tekst) en Hellmuth Kohler (foto's) maakten er een enthousiast verslag van. Het internationaal persoverzicht omvat o.a. ons winternummer, MN 18.4, met foto's van Marc Hageman's motorfiets en zijn Miller Indy-raceauto, en van de Convair van Henk Verhoef.

Canadian MeccaNotes

Nummer 21 (maart 2001)

Het tweede en laatste deel van Scott Pitts' labyrint met afstandsbediening onthult dat er twee motoren in het spel zijn plus een aantal microschakelaars, een en ander te activeren met de afstandsbediening. Hoe dat precies gaat, heb ik niet uit het verhaal kunnen opmaken. Dat vereist grondige studie en geduld in een mate die ik niet beschikbaar heb. Er zijn zeven zw/w foto's van matige kwaliteit, alsmede een schets van het elektrische bedradingsschema.

In een uitvoerig artikel schrijft Ivor Setten over de versterkte steunbalk (nrs. 97 - 100) gedu-

rende de Liverpoolperiode. De verzamelaars weten waarschijnlijk dat deze onderdelen herhaaldelijk zijn gewijzigd. Setten onderscheidt zes types in zestien verschillende materialen, vormen en kleuren. Mij dunkt: een studie, die voor liefhebbers de moeite van het kopiëren en bewaren waard is. Ten slotte wordt ons gevoel van eigenwaarde gestreeld door de vertaling die Ted van Klink maakte van het artikel van Kees Trommel over The London Eye, getiteld 'Hollands Glorie langs de Thames', verschenen in MN 17.4.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 51 (september 2000)

De technische tips beslaan twee bladzijden met door Anthony Els op de computer (programma Pro Desktop) vervaardigde illustraties.

Nummer 52 (december 2000)

Samenvatting van een bouwbeschrijving van Mike Collin's Meccanograph - MkII. Voor lieden die dromen van lopende Meccanoïde mensen en dieren schreef redacteur Anthony Els een artikel getiteld 'Bio-Mechanische Voortbeweging'.

Nummer 53 (januari 2001)

Wat zelden voorkomt: een bouwbeschrijving van een dinosaurusvoor-kinderen, geheel opgetrokken uit (plastic) Junior Meccano. De auteur is Paul Dale van de Zuidoost-Queensland Meccano Club, die ook de foto's en een onderdelenlijst verzorgde. Van

Anthony Els is er een bouwbeschrijving met onderdelenlijst van een compacte versnellingsbak (zes vooruit, een achteruit). De afmetingen zijn: 1"x1"x4". De rubriek 'Tech Stuff!' bevat twee tips, met schitterende Pro Desktop afbeeldingen.

Nummer 54 (maart 2001)

De importeur van Meccano stelde voorzitter en redacteur in de gelegenheid om de nieuwe Meccano collectie van Nikko te bekijken. Hun eerste indrukken worden op vier bladzijden weergegeven, geïllustreerd met zeer middelmatige foto's.

Ze hebben bij de JMH de gewoonte om bij de verslagen van bijeenkomsten veel aandacht te geven aan de prestaties van de jongere en jongste leden, compleet met foto's. Als maatstaf voor fotografieren geldt bij hen dus kennelijk niet alleen de technische en uiterlijke kwaliteit van een model. Ik denk dat deze gedragslijn de animo van de jongelui bevordert. Tony Rednall overhandigde aan voorzitter Feinstein bij een bezoek aan de UK een exemplaar van zijn nieuwste uitvinding: een onderdeel dat beoogt de toepasbaarheid van de klauwkoppeling, nrs. 144a & b, uit te breiden. Deze 'Crossover Coupler' is een tussenstuk dat kan glijden en draaien, zodat ook niet-correct opgelijnde assen door de koppeling kunnen worden verbonden. Een uitvoerige test leverde uitstekende resultaten op.

Van Dave Heathcote ten slotte een artikel genaamd 'Meccanograph-Manie', waarin hij zijn eigen langjarige ervaring met dit zo'n 70 jaar oude maar nog steeds fascinerende concept neerlegt.

NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

Vol. 24 nr. 4 (november 2000)

Lloyd Spackman onderzocht de grootste uitrusting, nr. 9550, van de serie Motion System. Hiermee kunnen 50 modellen worden gebouwd, d.w.z. het voorbeeldboek geeft gedetailleerde tekeningen voor 20 modellen, en van de overige 30 alleen foto's. Uiteraard schenkt Spackman veel aandacht aan de nieuwe onderdelen. Zijn eendoordeel is overwegend positief.

De beide centrale bladzijden tonen

een serie afbeeldingen van Meccano modellen van vrachtauto's uit de periode 1929 tot 1995. Interessant zijn de fragmenten uit brieven die wijlen Keith Cameron schreef aan Lloyd Packman in de jaren 1989 tot 1993. De lijst van Meccano modellen en literatuur van Andreas Konkoly (zie MN 18.4) blijkt alsmat groter te worden: ditmaal beslaat de aanvulling de nrs. 156 t/m 210. Een verdere lijst bevat de namen van twintig middelgrote modellen. En ten slotte is er een lijstje van acht onge-nummerde titels.

Vol. 25 nr. 1 (februari 2001)

Van Lloyd Spackman een modelbeschrijving van een Taranaki oliepomp, die wij een ja-knikker noemen: de foto's zijn slecht afgedrukt. Een tweede serie brieffragmenten van wijlen Keith Cameron dateert van november 1993 tot november 1996. Ook hieruit blijken de enorme ervaring en het technisch inzicht van de grote meester.

De beide centrale bladzijden van dit nummer zijn gewijd aan Meccano scheepsmodellen uit de periode 1933 tot 1997. De lijst van modellen zonder nummer van Andreas Konkoly wordt voortgezet met nog eens acht titels, gevolgd door een opgave van een hele reeks algemene artikelen geschreven door - of over - Andreas Konkoly.

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 45 (februari 2001)

Net als in de JMH Newsletter nummer 54 (zie elders in deze rubriek) wordt ook hier gewag gemaakt van de nieuwste serie uitrustingen van Meccano onder Nikko: deze serie heet 'Dwaze uitvinders' en bestaat uit drie één-modelsdozen: Luchtschip, Stoomboot en Helikopter. Van Andreas Konkoly een beschrijving van zijn Supermodel nr. 16, een Meccano uurwerk-klok die er aantrekkelijk uitziet; vrij duidelijke foto's en een onderdelenlijst. 'Hydraulica' is de titel van een discussie over vooral de imitatie daarvan door ervaren en bekende bouwers: de heren Adler, Somerville, Philip Edwards, Galler en Culpepper. Trevor Edwards beschrijft zijn experimenten met door de computer gestuurde Meccano model-

len, als vervolg op de driedelige serie over dat thema die van het internet werd overgenomen. Goede foto's begeleiden de bouwbeschrijving van een charmant smalspoorlocomotiefje, genaamd de 'Countess', van de Welshpool & Llanfair Railway (MW Modelplan nr. 90). De naam van de bouwer/auteur staat er niet bij. Mike Dennis ontwierp en bouwde een model van een verticale stoommachine, oorspronkelijk ontworpen door James Coombes in 1800. De foto's zijn van redelijke kwaliteit. Een onderdelenlijst ontbreekt. Men zij echter gewaarschuwd: Mike Dennis maakt graag gebruik van gemodificeerde onderdelen of - foei toch - zelfs van niet-Meccano onderdelen! Vragen en antwoorden uit de Spannergroep behandelen deze keer gebroken stelschroefjes en zandstralen/verfverwijdering en schilderen van onderdelen. Voorts informatie over o.a. roestverwijdering en het gebruik van de Meccano ketting. En ten slotte is er een lange lijst ('Hate List') van aan de hobby gerelateerde dingen waar men een hekel aan mag hebben.

Constructor Quarterly

Nummer 51 (maart 2001)

Weer een prachtig nummer, vol met korte en lange bouwbeschrijvingen en met artikelen van meer algemene (Meccano) aard, en dat alles opgeluisterd met zeer fraaie foto's. Ja, ik weet het: het is een duur abonnement, maar 'dan heb je ook wel wat' zoals het heet in commerciële taal. Op de voorpagina een foto van het vliegveld van Nancy met de heer Louis Fleck, een zeer famous Meccano modelbouwer, die met moeite zijn megamodel van een Catalina amfibische vliegboot torst: het weegt 42 kg (dus twee koffers vol met boeken) en heeft een vleugelspanwijdte van ruim twee meter! De begeleidende tekst op pp. 4 en 5 is summier, maar de foto's zijn indrukwekkend.

Een dergelijk samenvattend, maar iets uitvoeriger verhaal gaat over de Poclairn 1000 CK graafmachine (eerste prijs op SkegEx 2000) van Jean-Pierre Veyet, ook al uit het land van Marianne. En om het trio uit Frankrijk vol te maken is er van Bernard Périet het vierde deel van zijn serie vrachtwagens gebaseerd

op de vrachtwagencabine (nrs. 300 en 300a) geproduceerd te Calais in 1975. Het betreft een straatveegmachine met watertank, een erg aantrekkelijk model. Zeer volledig oogt de uitvoerige beschrijving door Alan Partridge van zijn 'Betrouwbare Pingpongbal Rolinstallatie', waarbij een aantal pingpongballen een spectaculaire tocht maakt door een van een lift, en van vlakke en hellende rolbanen voorziene constructie. Een goed model om op bijeenkomsten het publiek paf te laten staan van de mogelijkheden van Meccano en het technisch vernuft van de bouwer. Een Engelse opvatting van een korenmolen geeft Howard Somerville met een fraai in wit en geel uitgevoerd model, met veel details, inclusief een kar met meelzakken en vogeltjes die zich aan het gemorste graan tegoed doen. Stephen Miles besloot om het leerstuk van de altijd precies gelijklopende klok ernstig geweld aan te doen en bouwde een klok die volstrekt ongelijk loopt door middel van steeds wisselende kloksnelheden en zelfs ongelijke periodes van stilstand. Een zenuwenklok dus.

The Meccano Newsmag

*North Midlands Meccano Guild
Nummer 89 (maart 2001)*

Anne Nightingale beschrijft haar model van een Singer naaimachine. Een achtwielige, zware kiepauto werd gebouwd en beschreven door Brian Newsome: tekst en tekeningen op blz. 14-17 en drie kleurenfoto's op blz. 2. Het is een kloek model en ziet er mooi uit in zink en rood.

Een artikel over het smeren van Meccano modellen door J.P. Pienaar werd overgenomen uit de Transvaal Meccano Guild newsletter nr. 28 (juli 1998). Dit onder andere vanwege de vele nieuwe leden die in de laatste tijd tot het NMMG zijn toegetreden. Om dezelfde reden heeft men een drietal artikelen van Alan Partridge uit de Newsmags van april 1979, juni 1979 en februari 1980 herdrukt. Deze behandelen (1) de toepassing van differentieëlen voor verschillende functies (b.v. een kraan) bij één aandrijfmotor, (2) een automatisch omkeermecanisme en (3) een stevig rollager voor zware kranen. Ten slotte een drietal verslagen van tentoonstellingen te Lincoln, Oxtou en het Abbey pompstation te Leicester met zeer veel kleu-

renfoto's. Bij gebruik van een vergrootglas kan men de aanwezigheid van Kees Trommel te Oxtou vaststellen!

Other Systems Newsletter

(Nummer 24 (april 2001))

Dit nummer bevat een aantal interessante artikelen, onder andere over Stokys (blz. 687), het Franse Constructor (1916-1964; blz. 700-706) en Mechanix uit China (blz. 710).

Voorts ontvangen:

Midlands Meccano Guild Newsletter, nr.1 (maart 2001). Meccano & Erector Club Newsletter (S. California), nummer XXV-1 (eerste kwartaal 2001).

euro 25.8,-

Exacto

Er blijft 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.

Spoedig bestellen uiterst gewenst!

Te koop

- . kleine poelie Ø 3/8"
- . kleine druklagers passend op Meccano
- . koppelingen, type '63' en varianten ervan
- . differentiëlen in overleg
- . sterke 12 V DC electromotoren direct passend op Meccano

Tevens informatie over RC afstands besturingen, zendfrequentie en kanaal.

H.M. Kroon (190), Oss
tel: 0412-632296

Gevraagd

Donkerblauwe-Meccano uit de periode 1978-1979
In dozen of losse onderdelen
Aanbiedingen bij:

Jan Schroef
tel:071-5411945

Te koop

Meccano, Tecc en enkele zelf gemaakte onderdelen in kastje met 9 laden.
tel. 035-5415021

Te koop

set nr. 10 (frans) in origineel houten 5 laden cabinet in "mint" conditie. Voorzien van alle originele bouwbeschrijvingen (in onberispelijke staat) en vele, vele (honderden) extra onderdelen, uitgebreide literatuur, elektromotoren, stoommachine, inventarisatie software etc.
Minimum verkoopprijs:
NLG 20.000,-
tel:026-4953106

Te koop

een niet meer complete Kist 10 vermoedelijk van kort na 1945
Geïnteresseerden kunnen contact opnemen via: egtglass@xs4all.nl of tel.nr. 033-4323976

Te Koop

Franse Kist 10 in goede staat plus een hoeveelheid extra onderdelen van Meccano en andere makelij alsmede Meccano-motoren.
Informatie: 076-5228682

Gevraagd

Wie heeft extra exemplaren van het Meccano Nieuws over en wil deze tegen verzendkosten en een kleine vergoeding kwijt.

Aanbiedingen graag aan:
Y.Riemstra, 0515-332163

Te koop

Hoeveelheid Meccano-onderdelen plus army en clock kit I (beide uitgesorteerd maar zonder doos), stoommachine (zonder brander), en diverse modellen boeken. Alles in goed staat. Inventarisatie in Excel-formaat beschikbaar, alleen via e-mail te ontvangen.

Informatie: S.C.G.Kosterman
036-5364749

Te koop

ongeveer 2 schoendozen met rood/groene Meccano van vóór de 2e WO. Inclusief enig koperwerk en een rode veermotor. Geïnteresseerden kunnen contact opnemen met dhr. Van de Werf, tel: 071-5890612

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

Kerk-Avezaath

zaterdag 16 juni 2001
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.

Mechelen, België

zaterdag 8 september 2001
Museum voor Speelgoed en
Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen
zaal open: 10.00-16.30 uur

Ede

zaterdag 22 september 2001
Najaarsbijeenkomst NIMAC
Galvanistraat 13
6716 AE Ede (0318-633876)
zaal open: 09:30 uur



Ede, voorjaar

2001

Links:

De beroemde "Quebec Bridge" als model van M. Smeets op de bijeenkomst in Ede. De belangstelling tijdens het maken van de foto gaat echter uit naar een demonstratie van de kraan van M. van den Berg.

Boven: Karel Bijzen maakte deze, aan een zijde opengewerkte, locomotief. Een uitgebreid artikel over dit model heeft onlangs in CQ gestaan.



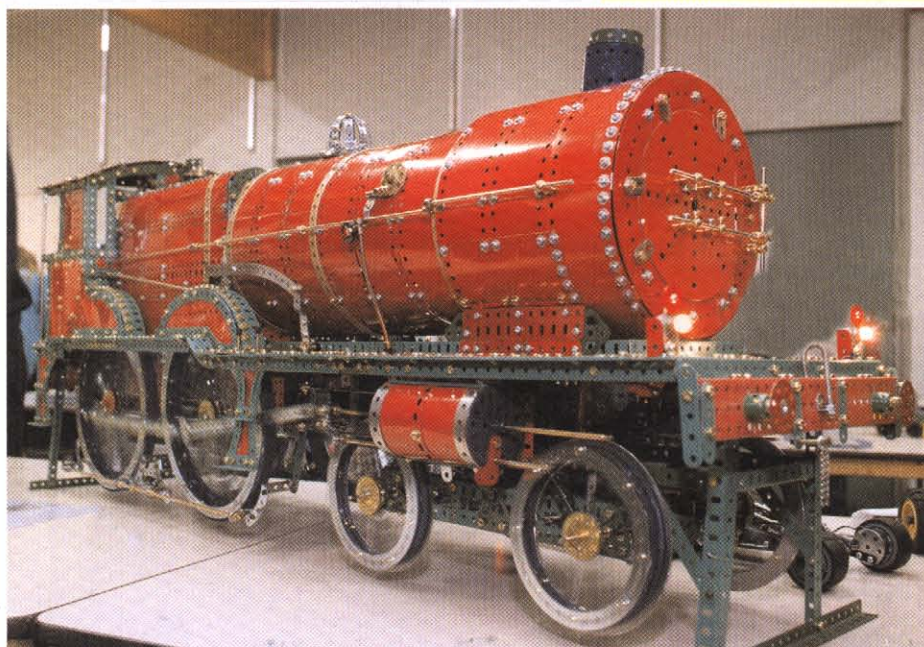
Benthuizen

zaterdag 27 oktober 2001
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen
aanvang 10 uur

Kerk-Avetzaath

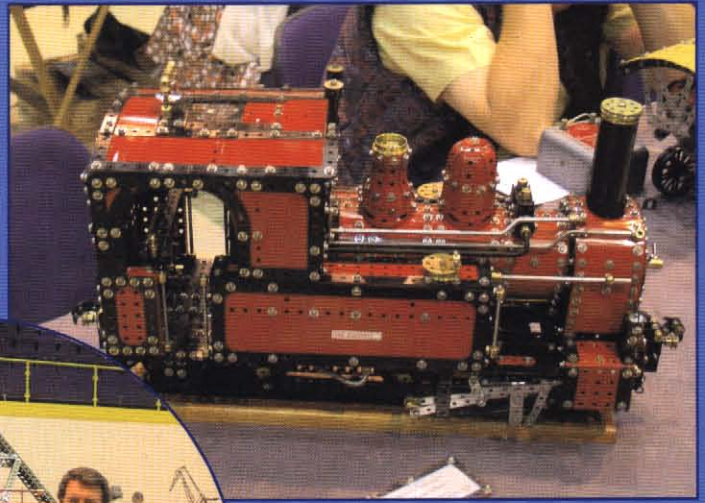
zondag 25 november 2001
Zie voor gegevens hierboven

Rechts: Deze "Side Rod Engine" werd gebouwd door K. van Tuinen.



meccano nieuws

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



Skegness 2001 een fotoverslag op pagina 7

- | | | | |
|----|-----------------------------|----|-------------------------------|
| 5 | <i>EMP</i> | 12 | <i>Sorry Frank Hornby</i> |
| 8 | <i>Stoomfestival Almere</i> | 13 | <i>Een knikgestuurde jeep</i> |
| 10 | <i>Het differentiëel</i> | 16 | <i>Giant dragline</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 bij de voorzitter, zie hierna.

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: 084-8685707
Giro MGN: 5484519
e-mail:
pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

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

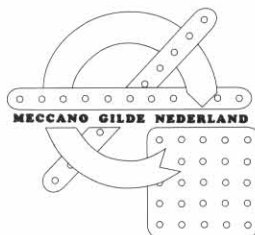
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135
e-mail: busfray@hetnet.nl

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.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de redactie...

Over het algemeen zijn wij, Meccano-bouwers, een rustig volkje. Op eenzame zolders en kamertjes sleutelen we aan onze modellen, of zitten braaf aan een met onderdelen bezaaide eettafel. Het was dus opmerkelijk welk een commotie het artikel van de heer Nijs veroorzaakte, waarin hij pleitte voor de "ware" basisprincipes van de metaal-

constructie modelbouw. In dit nummer enkele reacties hierop. De discussie hierover zal (gelukkig) nooit verstommen. Feit is wel dat de computer definitief haar intrede heeft gedaan in de Meccano wereld.

De toenemende belangstelling voor Meccano (zie aanwas van het ledenbestand) is mede aan de computer en internet te danken. Binnen het MGN zijn een aantal leden met veel succes actief bezig de mogelijkheden te verkennen die de computer ons biedt in combinatie met Meccano. Zo is Rob Bijersbergen uitgegroeid tot een expert op het gebied van computer-gestuurde modellen. Zijn website over dit onderwerp is een bezoekje zeker waard.

De tentoonstelling in Hoorn is beëindigd. De organisatie is zeer tevreden over de reacties en het aantal bezoekers, variërend tussen de 100 en 200 per dag. Op 2 september is er een afsluitende Meccano-demonstratiedag georganiseerd. De pers heeft ruim aandacht besteed aan Meccano in het algemeen en de tentoonstelling in het bijzonder. Het MGN heeft haar steentje hieraan bijgedragen. Verschillende leden zijn benaderd door krant, radio en tv. Zelf ben ik het overzicht over de publiciteit enigszins kwijt, maar misschien is er een lid die dit heeft bijgehouden? De redactie houdt zich aanbevolen.

In deze Meccano Nieuws vragen actuele zaken voorrang boven een aantal artikelen die nog "op de plank" liggen. Zo is een fotoverslag van Skegness opgenomen en kun je alles lezen hoe in het bezit te komen van de Encyclopedia of Meccano Parts. Gevolg hiervan is dat de series over de RC-bestuurde automobiel van Piet van Bommel en Hornby's octrooien even onderbroken worden.

Waar is nog Meccano te verkrijgen? Een veelgehoorde vraag van geïnteresseerden en starters. Bij deze Meccano Nieuws worden een aantal bijlagen meegestuurd die hier antwoord op geven. Op internet zijn nog meer aanbieders actief van standaard- en bijzondere onderdelen. Verder zijn de bijeenkomsten natuurlijk de plek om je collectie uit te breiden. Veel bouwplezier!

Willem Blauw

Bij de foto's op de voorpagina

De foto's op de voorpagina zijn gemaakt door Jan Schroef in Skegness. Ken Senar eigende zich de hoofdprijs toe met zijn "Walking Dragline". Dit model staat afgebeeld in het midden van de pagina. Linksboven het huis van Frank Hornby, gemaakt door Tony Parmmee. Hij gebruikte uitsluitend onderdelen uit één kist 10. Daaronder Marcel Reibischung's locomotief, waarmee hij de tweede prijs won.

Rechtsboven een fraaie locomotief van een anonieme bouwer. Rechtsonder een prachtig gedetailleerd bergingsschip (de vijfde prijs) van Ivor Ellard.

Meccano Nieuws 19.4

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

van de secretaris

"Is het bestuur ook tegen moderne elektronische, computer gestuurde modellen?", "Moet ik dan maar stoppen met het schrijven van artikelen over het gebruik van computers en Meccano?", "Ik maak zelf wel uit of ik andere onderdelen dan alleen Meccano gebruik", "Meccano is zelf stil blijven staan in de ontwikkelingen van de moderne tijd en dan moet je gewoon alternatieven bedenken".

Dit waren enkele reacties die ik hoorde op de bijeenkomsten na het verschijnen van het artikel van de heer De Nijs in het vorige Meccano Nieuws waarin hij pleit voor een haast "fundamentalistische" benadering van het bouwen van Meccano modellen. Vooropgesteld zij dat elk lid zijn of haar mening mag hebben over hoe er met Meccano moet of mag worden gebouwd en dat ook kenbaar mag maken in woord en geschrift (mits niet kwetsend etc. maar dat spreekt vanzelf).

Het Meccano Nieuws is een spreekbuis van en voor alle leden en een gpubliceerde mening behoeft niet in overeenstemming te zijn met die van het bestuur.

Wat is dan de mening van het bestuur op dit punt?

Het Meccano Gilde Nederland is een Vereniging voor Metaal Constructie Modelbouw. Aha, dus plastic enzo is dus niet toegestaan? Inderdaad, strikt genomen zou je zo'n standpunt kunnen innemen maar dan maken we meteen dezelfde fout als het management van het toenmalige Meccano in Liverpool, nl. het niet met je tijd mee gaan.

Het plastic heeft echter al lang geleden zijn intrede gedaan in het van oorsprong metalen constructiespeelgoed en iedereen - zelfs de meest verstokte puritein - gebruikt het gewoon want het zit nu eenmaal in de door de fabriek (Liverpool/Calais) geproduceerde onderdelenreeks en dus is het Meccano en mag het gebruikt worden voor de Meccano modelbouw. Met andere woorden: zolang een onderdeel of een moderne(re) besturingstechniek (radiografische of computer) niet in het officiële pakket zit, mag er geen gebruik worden gemaakt van al die moderne fratsen. Persoonlijk vind ik dit

onzin. Dat de producent destijds onvoldoende de nieuwe ontwikkelingen heeft kunnen of willen bijhouden, hoeft voor de huidige generatie technisch geïnteresseerde en bekwame Meccano-bouwers nog geen reden te zijn om niet zelf aan de slag te gaan en datgene te doen waarin de producent zo jammerlijk tekort heeft geschoten. Het is m.i. ook buitengewoon belangrijk voor het voortbestaan van de Meccano hobby om met name die nieuwe technieken goed toegankelijk te maken voor andere leden en daarmee toekomstige generaties jongere leden niet af te schrikken met een wat oubollig en stoffig imago van oudere heren die alleen maar bouwen met Meccano.

In de wereld van Fischertechnik hebben ze het wat dat betreft al lang geregeld en is het gebruik van elektronische en/of computer-gestuurde modelaandrijving al lang gemeengoed en ik zie geen enkel bezwaar tegen pogingen om deze techniek ook in de Meccanowereld te introduceren. Er wordt toch ook op grote schaal gebruik gemaakt van allerlei "vreemde" motoren in plaats van de "erkende" motoren uit Liverpool/Calais.

Leden met kennis van zaken experimenteren naar hartelust met eigen ontworpen computerschakelingen en bereiken daarmee resultaten die met een mechanische schakeling nooit bereikt kunnen worden. Bovendien is de moderne mechanische wereld al lang vergeven van allerlei elektronische schakelingen zonder welke veel apparaten al niet eens meer zouden kunnen of mogen functioneren, dus als we Meccano beschouwen als een systeem waarmee de werkelijkheid kan worden nagebouwd, liggen hier de uitdagingen voor de moderne bouwer.

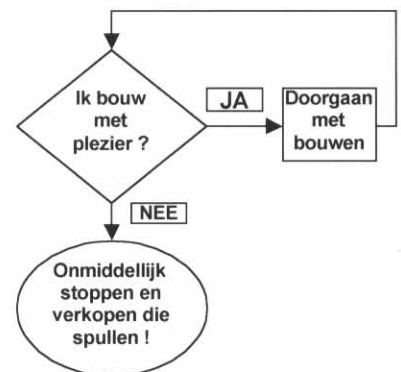
Kom daarom naar de bijeenkomst van 22 september want dan zijn leden van de Fischertechnikclub Nederland bij ons te gast.

Ook op het losse onderdelenfront worden hoogst interessante, zowel aangepaste als volledig nieuwe, onderdelen aangeboden welke in belangrijke mate bijdragen aan het up-to-date houden van het systeem want ook hierin is al jaren door de fabriek niet meer geïnvesteerd.

Dit alles neemt natuurlijk niet weg

dat het bouwen van een modern Meccano model met alleen maar pure Meccano onderdelen een niet geringe uitdaging toevoegt aan het complexe bouwproces dat - indien gelukt - zeker ons aller respect verdient.

Maar ik dwaal enigszins af want ik was bezig met het bestuursstandpunt te verklaren. Na diepgravend historisch onderzoek in de archieven van het Meccano Gilde Nederland heb ik (gelukkig) nergens een expliciet bestuursstandpunt kunnen ontdekken over hoe er gebouwd moet worden met Meccano. Ergo: er is dus gewoon



geen bestuursstandpunt t.a.v. dit fenomeen en bij gebreke daaraan huldigen we gewoon het algemene uitgangspunt dat men plezier moet beleven aan de hobby en zolang dat het geval is, is er geen vuiltje aan de lucht. Dit laat aan de leden de vrijheid om te bouwen zoals zij dat willen en als ze er geen lol meer in hebben, dan stoppen ze vanzelf.

Het zelfregelende van dit voorwaardelijk "mechanisme" is even simpel als briljant en voor de visueel ingestelden hier nog eens verduidelijkt met de uit de moderne computerwereld afkomstige symboliek van een stroomschema.

Uit het vorenstaande kan derhalve worden geconcludeerd dat,

1. als je van mening bent dat er alleen maar met Meccano onderdelen gebouwd mag worden of dat (ook) andere onderdelen, motoren, besturingselementen etc. etc. ook toegestaan zijn en

2. je daar erg veel plezier aan beleeft, dat je dat vooral moet doen en je niets aan moet trekken van andere zienswijzen.

Kees Trommel

van de penningmeester

Het nieuwe verenigingsjaar 2002 van ons Gilde is bijna aanstaande. In M.N. 19.2 heb ik u duidelijk gemaakt op welke wijze uw penningmeester de omschakeling naar € per 1 januari 2002 gestalte wil geven. Om die reden verzoek ik u thans de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie te voldoen. Dit kan middels de acceptgiro die u in dit nummer van het Meccano Nieuws aantreft. Graag de feitelijke betaling vóór 26 november 2001. [tenzij u zich nog als lid zou afmelden vóór deze datum.] Misschien kunt u de betaling 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 zondig corrigeren en ik kan uw contributiebetalings vlotter administreren. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk.

Treft u de acceptgiro onverhoopt niet aan, wilt u dan zelf een overschrijving realiseren?

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 dan kunt u volstaan met het door de ledenvergadering goedgekeurde verlaagde contributiebedrag. 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. De speciale extra korting komt in dat geval ook te vervallen!!

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

You are requested to send it by return of post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature.

To our foreign members abroad
As the membership fee 2002 is the last one to be paid in Dutch guilders I urgently advice you [and I insist more or less] to pay now! It makes it easier for the treasurer to switch from "guilders" to "euro's" on January 1st., 2002.

You receive the 'acceptgiro' in September 2001 and you are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. Just check the data printed only and inform me about corrections needed. For paying your subscription fee use either an Eurocheque or International Money Order to the value of f 46,- for 2002: extra reduced rate to stimulate fast payment. 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 f 7,50 to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add f 20,- [!] extra for bank costs. Paying by Credit card is not possible. In case you don't pay before November 26th, 2001 your fee will be f 55,- including compensation for extra costs.

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 845 op rekening 140-0809551-56 t.n.v. uw landgenoot de heer Jean Ransbotyn, Thiriarlaan 48, 1020 Brussel onder vermelding van "Contributie 2002 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 Benthuisen in oktober 2001. Wilt u de betalingsopdracht aan hem ruim twee weken eerder aan uw bank verstrekken?

Rest mij u toe te wensen dat er geen herinneringen behoeven te worden verstuurd om de contributie te innen.

Jan H. Schurink

Let op!!

De beroemde Meccano-stroplussen zijn nog te koop: voor f 35,- per stuk franco thuis. De allerlaatste: bestel nu het nog kan bij de penningmeester!

mutaties ledenbestand

Wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden

- 1103 D. Polak
Wilhelminastraat 95 1 hoog
1054 VZ Amsterdam
020 6838532
- 1104 William Irwin
6A Tyne Road
1309 Milford
NEW ZEALAND, Auckland
- 1105 Leo van Boxtel
Kloosterstraat 32
5051 RD Goirle
013 5346068
- 1106 J.H.N. Kapteijn
Parklaan 29
4702 XA Roosendaal
- 1107 C. Singerling
De Boskamp 18
3741 HJ Baarn
035 5425572
- 1108 Henk van den Brink
Burgwal 119
3931 HL Woudenberg
033 2862966
- 1109 K.J.J. Bosman
Diepenbroekstraat 38
2625 VV Delft
- 1110 F. Drees
Amstelveenseweg 743
1081 JE Amsterdam
020 6464657
- 1111 Don Blakeborough
91 Cornfoot St., Castlecliff
5001 Wanganui
NEW ZEALAND, Auckland
- 1112 M.H. de Lange
Jan van Brabantweg 18
2171 HD Sassenheim
0252 212272
- 1113 J.C. Verwoerd
Spiegheldreef 32
2353 BL Leiderdorp
071 5893898
- 1114 G. Kusters
De Akkers 23
9302 DA Roden
- 1115 F. van Heekes
Mr. Franckenstraat 4
6522 AD Nijmegen
0654 600474
- 1116 J.J. Jager
Oosterbrink 11
8431 RA Oosterwolde
0516 513177
- 1117 wenst geen vermelding

Opnieuw lid werden :

- 810 Q.A.M. Eijsbouts
Dr. Schaepmanlaan 9
5615 EA Eindhoven
040 2110189
- 467 J.P. van Waveren
Breitnerlaan 28
2391 GC Hazerswoude Dorp
0172 588264

Adres- en/of telefoonwijzigingen

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

164 H. Bakker
Postbus 87945
2508 DH 's-Gravenhage
070 3546390

801 C. Schippers
Esperantolaan 8-1
6824 LW Arnhem
026 3341947

580 P.C. Starrevelt
Assendorperdijk 132
8012 EJ*K353 Zwolle
038 4527151

1087 S.W. Wanders
Markelo-Platz 4
D 48480 Spelle
B.R.DEUTSCHLAND
0049 5977929765

36 G.C. van Straaten
Wolvenstraat 5
3817 WZ Amersfoort
033 4614061

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 **614**.

D.B.Bus, Ledensecretaris

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

877 W.H. Metz, Rotterdam.
767 W. Slappendel, Rotterdam.
244 A.J. van der Ploeg, Doorn.
177 J. Wieman, Zwijndrecht.

Encyclopedia of Meccano Parts

Na onze oproep in Meccano Nieuws 19.2 aangaande het kopieerwerk van de EMP (Encyclopedia of Meccano Parts) bleek Jan Rignalda bereid hierin het voortouw te nemen. Inmiddels zijn de onderhandelingen tussen onze penningmeester en de auteur, Don Blakeborough, afgerond en is onze club reeds in het bezit van de lijfge "master copy". Voor u dus een unieke kans om nu tegen een sterk gereduceerde prijs in het bezit te komen van deze boeken. Wees er echter snel bij, want het betreft een eenmalige aktie. Voor de spelregels leze men de inzet van Jan Rignalda. Don heeft zich direct na het eerste contact spontaan aangemeld als nieuw lid van ons Gilde. Aangezien hij in Nieuw Zeeland woont zullen we hem waarschijnlijk niet vaak tegenkomen op een van onze bijeenkomsten. Een korte, schriftelijke introductie door hem zelf geschreven aan Spanner is dan ook gerechtvaardigd.

"Ik ben geboren in 1934 in Napier, Nieuw Zeeland. In 1944 verhuisde onze familie naar een boerderij in Puka Puka, een dorp van 20 inwoners aan de oostkust. Kerstmis 1946 kreeg ik mijn eerste doos Meccano (set 3). Op mijn verjaardag daarna kreeg ik een set 3a en deze trend werd doorgezet totdat ik in het bezit was van een set 8.

In 1950 ging ik het huis uit om als bankwerker aan de slag te gaan. Mijn Meccano liet ik thuis achter voor mijn broers en zussen. Daarna gaf mijn moeder de uitrusting aan een buurjongen.

In 1956 trouwde ik met Joyce. We werkten op een schapen- en rundveebedrijf en kochten daarna ons eerste stuk grond. Al snel kwamen er kinderen en voor hen kocht ik Meccano. Zij keken er nauwelijks naar om, maar ik was weer verslaafd.

Alles wat met Meccano te maken had kocht ik: nieuwe

dozen, onderdelen en lectuur. Nu bezit ik ongeveer 4 maal een set 10. Tevens ben ik in het bezit van een aantal antieke en bijzondere onderdelen, waaronder een set 4 uit 1909.

Ook kocht ik veel ander merken metaalconstructie systemen; in totaal zo'n 120 verschillende sets. Deze zijn bijna niet gebruikt.

In het bijzonder ben ik gefacineerd door Meccano klokken. Dit komt ongetwijfeld door mijn voorouders, van wie er 20 klokkenmakers waren in de Yorkshire/Lancashire streek in Engeland.

Naast Meccano ben ik actief binnen de kerk. Zo kook ik met een groep van 8 personen elke woensdag een 3-gangen maaltijd voor de minder bedeelden.

Met vriendelijke groet,

Don Blakeborough.

Het was wel even goed nadenken voor ik onze hoofdredacteur belde om te melden dat ik het kopiëren en de distributie van de EMP wel wilde doen.

De volgende stap was contact te leggen met een copy-shop om een zo voordelig mogelijk EMP voor de leden te krijgen. Met een zeer goedkoop kopieerabonnement, een stuk meehelpen en de te betalen rechten van de maker van de EMP kunnen wij het complete naslagwerk leveren voor f 185,00. Men ontvangt hiervoor zes delen, elk gebonden met ringband en voorzien van een doorzichtige plastic omslag. Bijkomende kosten zijn dan nog de verzending. De schatting is dat het geheel net

onder de tien kilo komt dat houdt in dat de verzendkosten als pakket verzonden op f 19,10 komt, verzending als AVG pakket met verhoogde aansprakelijkheid kost f 25,10. Bij deze prijzen zijn de verpakkingskosten (PTT doos 4) inbegrepen. Een andere mogelijkheid is het zelf uit Den Dolder opte halen.

De kost gaat voor de baat, dat betekent dus dat bij bestelling van de EMP -alleen alle 6 delen als geheel kunnen worden besteld- het gehele bedrag vooraf moet worden betaald. Aan de besteller de keus: verzending als 'pakket' als "AVG pakket", of zelf ophalen.

Er kan besteld worden tot en met

6 oktober. Het is een eenmalige actie, neem dus nu uw kans waar,

De bestelling wordt geacht als gedaan, als het volledige bedrag, EMP plus porto, op de daarvoor bestemde rekening is bijgeschreven.

De hiervoor speciaal geopende bankrekening is:

1621.51.276 . tnv. J.Rignalda
Inz. M.G.N.
Den Dolder

Voor informatie over de inhoud van het naslagwerk, zie Meccano Nieuws 19.2

Broeders en zusters in Meccano

Bij de opening van onze tentoonstelling in Hoorn in mei van dit jaar had onze penningmeester Jan Schuurink de eer de openingspeech te mogen uitspreken. Ook op het jubileumdiner in Skegness sprak hij deze, nu in het Engels vertaalde woorden. Aangezien Jan met hulp van zijn Communicator (zie foto op achterpagina) van gedachten kon wisselen met Frank Hornby drukken wij zijn speech hier integraal af.

[Hoewel bereikbaarheid en communicatie erg belangrijk zijn wil ik u toch verzoeken tijdens mijn verhaal uw mobiele telefoon uit te zetten.]

Namens het Meccano Gilde Nederland waarvan hier zowel vele Nederlandse als een aantal buitenlandse leden aanwezig zijn, wil ik u allen verwelkomen bij deze speciale herdenkingsmanifestatie. Wij zijn hier bij elkaar om het honderdjarig bestaan te vieren van ons geliefde en op vele wijzen tot uiting komende constructieve Meccano. Het materiaal dat Frank Hornby heeft gepatenteerd in januari 1916 en dat hij in eerste instantie Mechanics Made Easy noemde. Enkele jaren later werd dat Meccano.

Dit constructie systeem bezit vele potenties: maar daarover hoef ik u niets te vertellen, aangezien u die potenties steeds weer en meer ontdekt telkenmale als u met uw uitrusting bezig bent.

Schier eindeloze aantallen modellen zijn in de voorbije honderd jaar gebouwd en weer afgebroken. Zeer eenvoudige in het begin en vaak ook al meer complexe. En dat ging door tot steeds gecompliceerder modellen, die dan ook sterk in grootte toenamen: groot, groter tot zelfs gigantisch in omvang. En telkenmale ontstonden er nieuwe modellen die de realiteit van dat moment vertolkten. Als voorbeeld mogen hier gelden de ontwikkelingen bij vliegtuigen en locomotieven in de loop der tijd.

Laat ik hier duidelijk aangeven dat ik al die modellen op zich als wondertjes beschouw. En dat ik onder de indruk ben van alle oplossingen die door bouwers zijn bedacht voor alle onverwachte, maar ook ongewilde constructieproblemen. Een kant-en-klaar model bestaat uitsluitend bij de gratie van trial, error en soms wat drift. Maar wij weten allemaal uit ervaring dat een beetje driftige bouwer alle schijnbaar onoplosbare problemen de baas wordt en zijn doel realiseert.

Maar hij die steeds groter en groter bouwt heeft aan de ene kant tonnen aan Meccano nodig, maar overweldigt aan de andere kant jonge bouwers en andere nieuwelingen in de Meccano-wereld. Om die reden is het voor mijzelf een uitdaging om in omgekeerde richting te werken: steeds kleiner en eenvoudiger modelletjes die nog steeds de essentiële karakteristieken vertonen. Die modelletjes moeten leuk, aardig zijn; kortom dinky, een bekende term in de wereld van Meccano Ltd.

Uitgaande van dat principe hebt ik in mei 2001 geprobeerd een geheel nieuw nog niet eerder in Meccano gebouwd model[letje] te maken dat aansluit bij de realiteit van vandaag. Dat is gelukt met het beste model dat u ooit zag. En ik ben er trots op dat model bij deze speciale gelegenheid te presenteren en te demonstreren.

Ziehier mijn Meccano Mobile Communicator.
{Op dat moment is het geluid van een mobiele oproep te horen}

Laat me er iets over vertellen

Oh boy, deze Communicator neemt het heft in handen en steelt mijn show!

"Hello." "....."

"Oh, hello. Mr. Hornby? Meccano Frank himself from Liverpool?" ["Broeders en zusters, excuseert u mij een ogenblik. Ik onderbreek mijn verhaal even voor een telefoontje van Frank Hornby. "]

"What a surprise to get your call at this very moment. We Meccanomen are just collected at a sit-down dinner celebrating the centenary of your Meccano invention and patenting." "....."

"Oh, you know about being informed by broad information in the Meccano scene?" "....."

"Well, many Meccanomen concerned with did their promoting and preparing job in an excellent way as they did also in the recent past." "....."

"Yeah, I will congratulate them on your behalf." ["Iedereen krijgt de complimenten en een bedankje van Frank Hornby voor alle inzet voor de feestelijkheden bij 100 jaar Meccano!"] "....."

"Frank, as I'm speaking with you now, I want let you know that I introduce now into the Meccano society the most universal Meccano model ever constructed and from now on available for all Meccanomen: the bright red brain-powered smart Meccano mobile communicator, specialised for all historic connections whatsoever and to be used with all frequencies of brain-waves. And it was your privilege to make this historic contact today again as you did also at the opening of the big Dutch Meccano exhibition in the port town of Hoorn" "....."

"Oh, you have still a message for all Meccanomen throughout the world?" "....."

"Yes, I will repeat your statement. If your life had been going on after 1936 you would have added many more spare parts than just that actual 'standard Meccano parts'. You're glad that the principles of your idea were developing on and on adding many sensible parts to the system, no matter from what producing source. And from that point of view you don't believe in the Meccano purism" "....."

"I understand it was a honour for you to be with us through the possibilities of this brand new Meccano mobile communicator." "....."

"I see, you become a bit tired now and want to finish this attendance." "....."

"Dear Frank, on behalf of all Meccano friends collected here I thank you very much for giving us your attention. It really was an unexpected surprise!! Bye, bye!" "....."

Vrienden, ik kan geen mooier slot voor mijn bijdrage bedenken. Ik dank u allen hartelijk voor uw luisteren naar Frank Hornby en mij en wens u alle plezier toe met ons aller Meccano.

Jan Schurink.



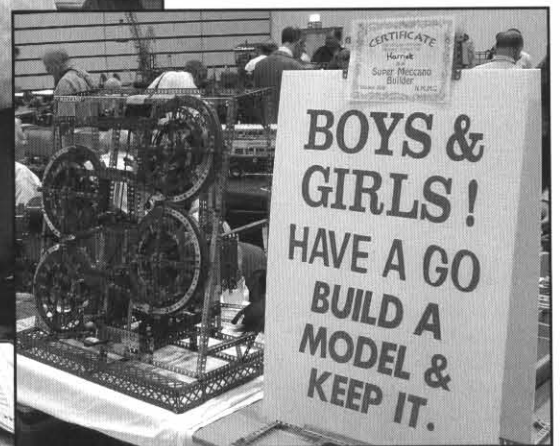
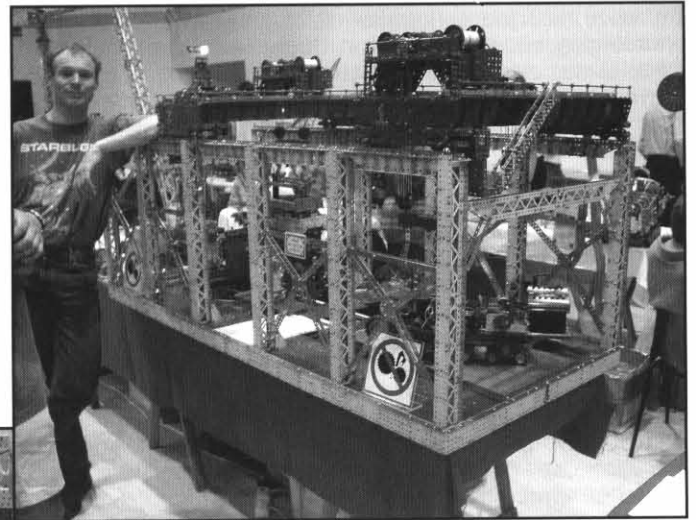
Skegness 2001: een fotoverslag

Foto's Jan schroef, Kees Trommel en Henk Brouwer. Tekst Kees Trommel

Rechts: Rob Mitchell bij zijn gigantische model van een staalgieterij.

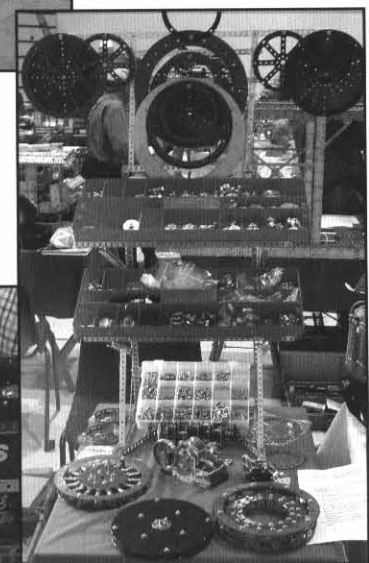
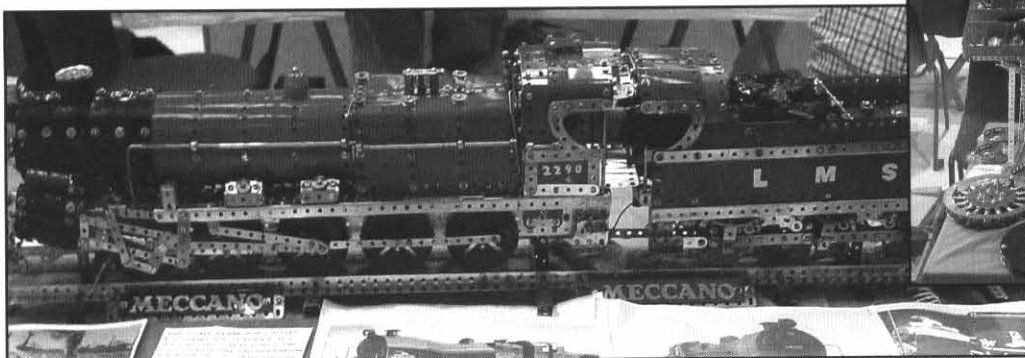
Midden onder: Tjee, hoe zou dat nou werken? Model van Nick Rodgers.

Midden rechts: Ook aandacht voor de jeugd in Skegness.



Onder: Dit model van een locomotief heeft 35 jaar dienst gedaan op een kort en stijltraject om te assisteren bij het onhoogtrekken van goederentreinen. De bouwer is onbekend.

Rechts: Veel mooie en nieuwe onderdelen gemaakt door Ian Mordue



Stoomfestival Almere

Tekst en foto's Willem Blauw

Op onze voorjaarsbijeenkomst in Ede werd ik in de wandelgangen aangesproken door Han Schouwenaar. Of ik al wel eens naar het stoomfestival in Almere was geweest. En of ik wel wist dat daar de grootste, niet door het Gilde georganiseerde, Meccano expositie te zien was. Het zou, zo merkte Han terecht op, leuk zijn wanneer MN aandacht aan deze happening zou besteden.

Stoom en Meccano zijn twee zaken die zich uitstekend laten combineren. En dat dat niet beperkt blijft tot de modelkeuze blijkt wel op dit festival. Temidden van sissende stoomwalsen, tractoren, schepen en zelfs een rondscheurende tank is een witte tent opgetrokken. Hierbinnen is een keur aan Meccano modellen tentoongesteld. Een harde kern van bouwers demonstreren een zeer afwisselend scala aan modellen. Langs de zijkant van de tent zijn oa Jan Weststrate, René Muijen, Jan Rignalda, Bertus Jongste en Bas de Beer met hun modellen present. In het midden twee grote tafels

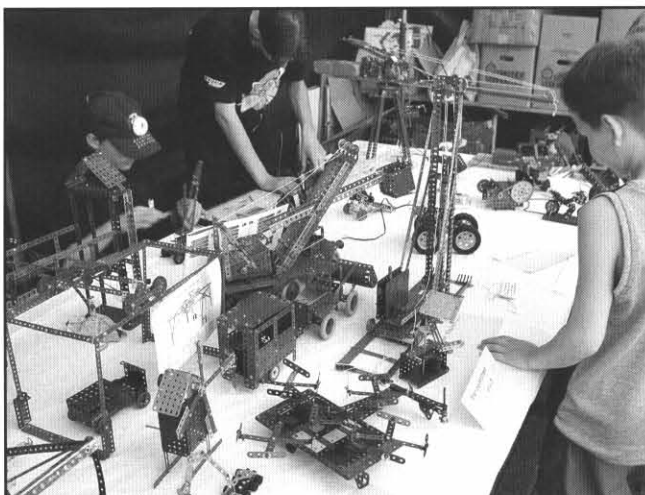
waarachter Hans van den Berg met zijn vrouw en de fantasiemodellen van Henk Glebbeek.

Speciale vermelding verdient de presentatie van Thijs Cornelissen, een van de jongere, actieve leden. Zijn tafel staat vol met modellen, statisch en bewegend. De gebruikte onderdelen laten vaak zware gebruikssporen zien en zijn afkomstig uit alle perioden van de Meccano historie. Toch lijkt alles in volmaakte harmonie met elkaar en deze jongen laat zien dat met beperkte Meccanomiddelen hele attractieve modellen te bouwen zijn.

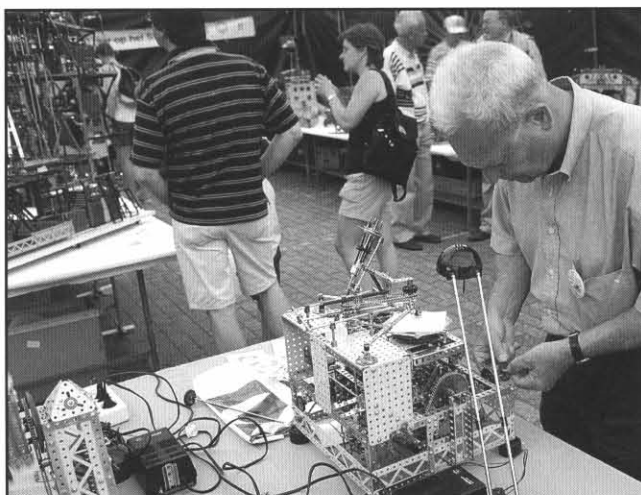
Na door onze gastheer getrekteerd te zijn op de nodige versnaperingen (achter zijn modellentafel wordt een indrukwekkende "bedrijfskantine" aan het oog van de argeloze bezoeker onttrokken) maken we nog eenmaal een ronde langs de tafels.

Het schitterende weer en stoomgeluiden lokken ons naar buiten.

Volgend jaar zullen we beslist weer terugkomen!



Thijs Cornelissen en vrienden achter de presentatie-tafel.



Hans van den Berg maakt een van zijn modellen bedrijfsklaar.

Werkelijkheid of?

Door Bertus Jongste

Ook te zien in Almere en op vele van onze bijeenkomsten was Bertus Jongste met zijn lemniscaatkraan. Het bijzondere aan dit model is dat de machinist de kraan bestuur t vanaf een monitor die op dezelfde manier de bewegingen laat zien als dat gebeurt in een echte kraan: vanuit de cabine. Hoe dit idee ontstaan is vertelt hij zelf in onderstaand artikel.

Als bouwer van hoofdzakelijk kranen, wilde ik toch iets bouwen wat meer met de werkelijkheid overeen komt. Ik kreeg van een collega een paar onduidelijke foto's in handen van een ponton met daarop een lemniscaatkraan, na veel kijken en draaien van de foto's, was het idee geboren, een handzaam model van een ponton met een lemniscaatkraan compleet met grijpers, haak en shovel te bouwen, en die ook nog te vervoeren moet zijn naar diverse bijeenkomsten.

Gezien mijn werk als kraanmachinist, bij een overslagbedrijf in de Rotterdamse haven, zag ik deze kraan regelmatig voorbij gaan, en kon zo diverse details

goed in mij opnemen.

De ponton meet +/- 20 x 60 meter, de kraan kan 25 ton tillen bij een vlucht van 35 meter, het is een lemniscaat, met een hydraulisch getopte achtermast.

Ik wilde er een leuk model van maken, daarom is het geen schaalmodel, maar een afgeleide daarvan. De ponton is 25 gaten breed en 50 gaten lang, gebouwd als een kist, met daarop de diverse voorzieningen voor haak, grijpers, verhaallieren enz, op driekwart van de ponton staat een koker met bovenop het draailager nr. 167, het kraanframe is 25 x 11 gaten, met voorop een A frame, en achterop het machinehuis voor

het lierwerk.

Om met het armenstelsel een lemniscaatbeweging te krijgen, was nog niet zo eenvoudig; het is een kwestie van uitproberen, en kijken wat de beweging het dichtst benadert, wat voor 95 % gelukt is [zie ook artikel van Bert Vrugt MGN 16.1 en 16.2]

De cabine beweegt horizontaal mee, het cabineplatform heeft een steunpunt op de voorste hoofdstaander, parallel daarachter loopt een trekstang die zorgt dat het platform horizontaal blijft.

De 2 contragewichten zijn zo geplaatst, dat de kraan over de hele vlucht in balans is, er is dan ook geen vaste ballast onder het machinehuis.

Om de hydraulische topbeweging te simuleren, is gebruik gemaakt van 2 strippen waar 2 schuifstukken nr. 50 naar boven en beneden bewegen, verbonden met een lange as, met 2 gekoppelde trommels (1 linksom en 1 rechtsom) en d.m.v. 2 stevige draden wordt het geheel heen en weer bewogen.

Het hijswerk bestaat uit het overbekende differentieel met 2 motoren wat als geheel geplaatst is in het machinehuis; de trommels bestaan uit 2 x nr.163, voor de hijs- en sluitdraden heb ik gekozen voor getwijd vissergaren van 0.35 mm, het is zeer soepel en houdt het draaien van de grijper of haak goed tegen: het is verkrijgbaar bij een gespecialiseerde hengelsportzaak. Voor het aan- en afkoppelen of wisselen van de grijper, is gekozen voor koppelingen met balletjesketting, wat het wisselen zeer makkelijk maakt, ook is het mogelijk met behulp van een rode TEMSI, schijf nr. 22A. Deze is als kelkschijf te gebruiken waar ketting en sluiting doorheen kunnen, wat bij een echte kraan ook gebeurt.

Ik heb een kleine bedieningskast met joysticks die alleen een aanvulfunctie hebben; ook heb ik hier (omdat het een kabel heeft) een computerstekker 36-polig tussen geplaatst.

Het elektrisch gebeuren is vrij simpel: er zijn diverse soepele draden door het lager geleid, wat het draaibereik beperkt tot 1 maal rond. Dat is niet erg, want meestal wordt er niet meer gezwenkt dan 180 graden. Al met al is hier zo'n 4 maanden werk in gaan zitten, het werkt leuk maar toch nog niet genoeg naar de werkelijkheid.

Allereerst moest er een betere bedieningskast komen,

zodat met iedere functie de snelheid goed te regelen is. Nu wil het toeval, dat de joysticks van mijn kraan (zijn grote broer) moesten worden vervangen wegens versleten contacten. Deze kon ik dus goed gebruiken voor mijn model.

Hij bezit 5 standen voor iedere functie. De contacten kon ik niet gebruiken, dus ik heb deze eraf gehaald en er zelf een 5 standen sleepcontact voor gemaakt en daar een kast aangebouwd.

Voor de elektronica heb ik gebruik gemaakt van een instelbare spanningsregelaar (zie MGN 17.1) Na diverse problemen, zoals draadjes die mechanisch ontlast moesten worden enz.enz., werkt hij perfect. Net als de werkelijkheid kan de kraan op snelheid bediend worden.

Werkelijkheid?: toch ontbreekt er nog wat aan.

Als we het model bedienen, kijken we naar het hele model en dat is niet naar de werkelijkheid.

De werkelijkheid is dat de machinist moet kijken vanuit zijn cabine, en hij ziet alleen de grijper en niets meer!!

Een tijdje geleden kwam er een aanbieding van Conrad, die had een mini kleurencamera te koop, die 219 gulden kostte, toen is het idee ontstaan zo'n camera te bestellen, en in te bouwen in de cabine.

De camera bestaat uit een printplaatje met daarop een lens gemonteerd, de afmetingen zijn 38 x 38 mm, de camera heeft alleen nog een 12 volt voeding nodig, en kan zo op een chartaansluiting van een normale tv worden aangesloten. Ik heb eerst geprobeerd een aansluiting te maken op de voeding van de kraan, maar met het bedienen van de kraan, hetgeen stroomverbruik betekent, was dit als storing te zien op het beeldscherm.

Als voeding wordt gebruik gemaakt van een draagbare accu met een capaciteit van 80 Ah. De accu beschikt over diverse spanningen waaronder 12 volt voor het bedienen van de kraan.

De 220 volt voor de monitor wordt gewoon uit de muur gehaald, de camera heeft ook een eigen accu van 12 volt met een capaciteit van 10 Ah.

Het resultaat is verbluffend, dit is wat de kraanmachinist in zijn cabine ziet, dit is de werkelijkheid.

9



Ook tijdens het stoomfestival in Almere gaf Bertus een demonstratie met zijn lemniscaatkraan. De besturing van de kraan kan exact gevolgd worden op de monitor.

Het Differentieel

Door M.R.D. Sijnja, tekeningen door Co Stevens

Gemotoriseerde voertuigen worden doorgaans door aandrijving van de wielen voortbewogen. Hebben zij vier of meer wielen, dan worden de aangedreven exemplaren twee aan twee links en rechts van de wagen op z.g. "halve" assen, die in elkaars verlengde liggen, gemonteerd. Minimaal dus één links en één rechts. De aandrijfkraften moeten aan beide zijden tijdens het rijden continu exact even sterk zijn. De omwentelingsnelheden van de hierboven genoemde wielparen zijn bij het rechttuit rijden aan elkaar gelijk, maar niet tijdens het rijden in bochten.

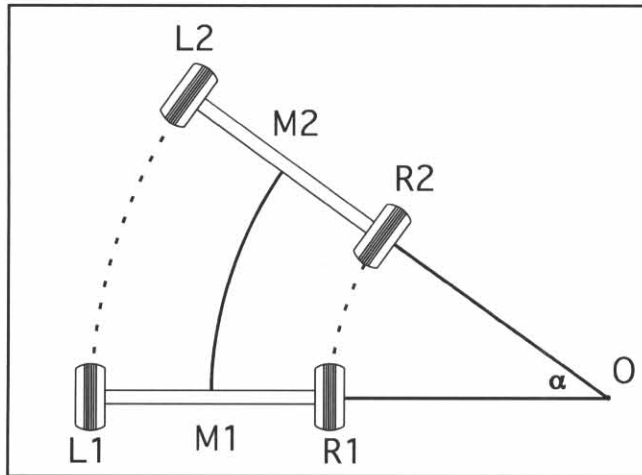


Fig. 1:
 Bij een bocht naar rechts beschrijft het voertuig een boog M1 M2, het linker aangedreven wiel de boog L1 L2, het rechter R1 R2. De bogen hebben alle drie O als middelpunt. De omtrek van een cirkel met straal OM is $2\pi OM$; idem voor een cirkel met straal OL $2\pi(OM + ML)$ en voor een cirkel met een straal OR $2\pi(OM - MR)$. $ML = MR$; uit e.e.a. volgt dus, dat de omtrek van de cirkel met straal OL en die met straal OR evenveel in lengte van de cirkel met straal OM verschillen.

De bij een willekeurige hoek van α graden behorende bogen M1 M2, L1 L2 en R1 R2 zijn alle drie het ($\alpha:360$)ste deel van de bijbehorende cirkels, waarvan zij deel uitmaken. Hieruit volgt, dat ook L1 L2 en R1 R2 evenveel in lengte verschillen van M1M2: L1 L2 is langer, R1 R2 is korter dan M1 M2.

Het behoeft geen nadere uitleg, dat bij een bocht naar links evenzo gelijke booglengteverschillen ontstaan, maar dan omgekeerd: L1 L2 is korter dan M1 M2, R1 R2 langer.

De motor drijft tijdens het rijden de wielen L en R continu met gelijke kracht en snelheid aan, ook in de bochten dus. Gedurende deze laatste situatie moeten L en R in dezelfde tijd trajecten van verschillende lengte doorlopen; dan is dus voor beide wielen een omwentelingscorrectie nodig: gelijk in grootte maar tegengesteld aan elkaar. Het aandrijfmechanisme tussen de assen van L en R dient dus ook daaraan te kunnen voldoen en heet daarom: differentieel.

De tegengestelde maar gelijke bewegingen van L en R kunnen onbeperkt en altijd plaatsvinden en beïnvloeden de door de motor veroorzaakte rotatie in het geheel niet, maar vullen deze slechts aan: aan de ene zijde positief, aan de andere zijde negatief. De juiste

grootte en de tijdsduur van deze "correcties" worden bepaald door het (slipvrij) contact van L en R met de grond.

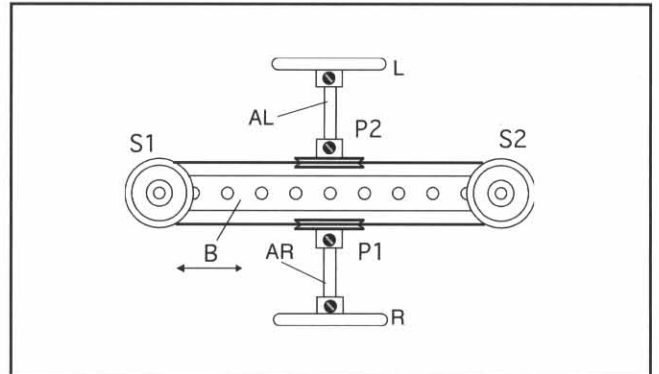


Fig. 2:
 Men kan verschillende toestellen ontwerpen, die als een differentieel werken. Dit voorbeeld heeft een lange horizontale balk B, die in de lengterichting verschuifbaar is. Aan de balkeinden zijn korte verticale assen bevestigd. Op deze assen bevinden zich riemschijven S1 en S2, die vrij draaibaar zijn, en onderling door een riem verbonden. Deze riem maakt ook contact met de riemschijven P1 en P2, die in dezelfde richting gaan draaien wanneer B heen of weer bewogen wordt. P1 en P2 zijn bevestigd op de binneneinden van de z.g. halve assen AL en AR. De wielen L en R zitten vast op de buiteneinden van AL en AR. Door de om praktische redenen beperkte lengte van B is de mogelijkheid van parallel wentelen van P1 en P2 (dus ook van L en R) in dit toestel helaas nogal beperkt. De aan elkaar tegengestelde correctiebewegingen kunnen daarentegen altijd ongehinderd plaatsvinden.

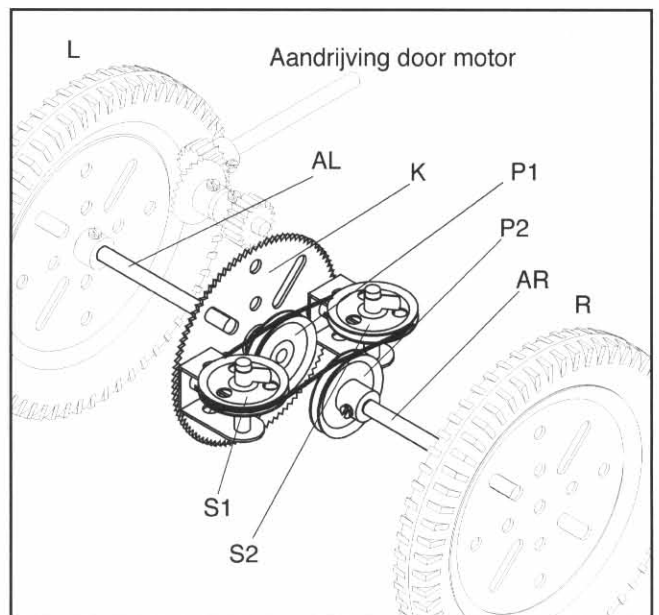


Fig. 3:
 Door de drijfriem om de wielen P1 en P2 te laten draaien, wordt de bewegingsbeperking van de riem,

zoals fig. 2 te zien geeft, volledig opgeheven. Een groot tandwiel K wordt vrij draaiend op de as AL tegen P1 gelokaliseerd. De riemschijven S1 en S2 zitten ook hier weer vrij draaibaar op korte assen. Deze assen worden nu gelagerd in twee grote dubbele steunstukken (11a), die geschroefd zijn tegen K. De drijfriem om S1 en S2 maakt ook contact met P1 en P2.

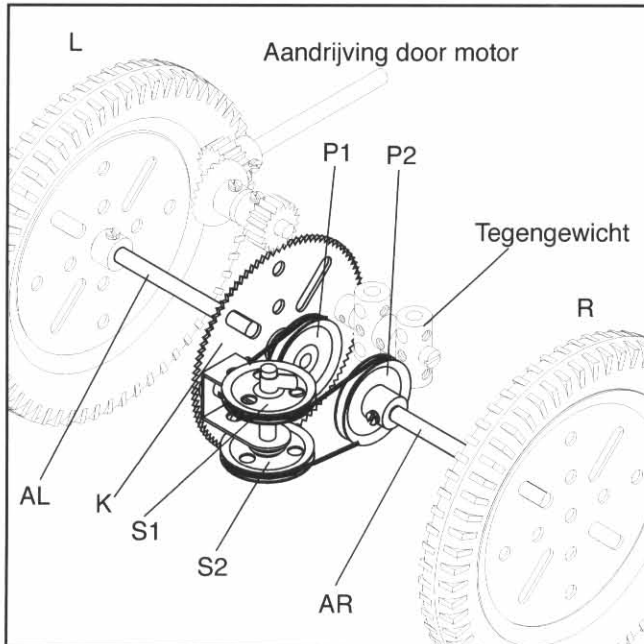


Fig. 4:

Het contact tussen de drijfriem en de riemschijven P1 en P2 is maar gering en daardoor niet altijd slipvrij bij de constructies, voorgesteld in de figuren 2 en 3. Dit laatste bezwaar is volledig te ondervangen zoals fig. 4 aangeeft. Eén korte as is hier gelagerd in één steunstuk, aan K geschroefd. Aan weerszijden van het steunstuk komen op de as de vrij draaibare riemschijven S1 en S2.

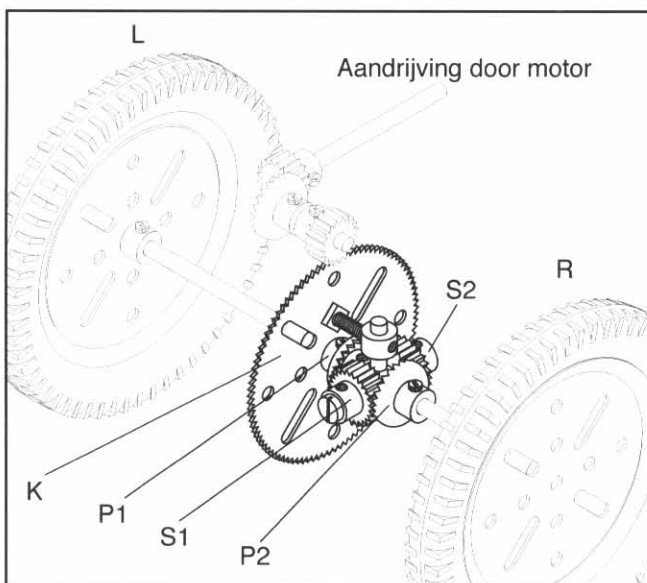


Fig. 5:

De overbekende versie in Meccano van het algemeen toegepaste tandwieldifferentieel. Een korte as is

bevestigd in het midden van een koppeling (63). Daarnaast worden de assen AL en AR vrij draaibaar in de koppeling gestoken. De elementen S1 en S2 zitten nu (vrij draaibaar) op de korte as midden tussen de elementen P1 en P2. De korte as wordt gekoppeld aan K. Omdat er hier geen drijfriem (altijd kans op slip of zelfs breuk!) aanwezig is, kan men de bedrijfszekerheid van het tandwieldifferentieel veilig stellen op 100%!

In de automobilietechniek hebben de tandwielen van de differentieels alle kegel- of spiraalvertanding.

Men noemt de tandwielen S, P en K resp. satellieten, planeetwielen en kroonwiel. Meestal zijn er, i.p.v. twee, drie of vier satellieten. Deze worden ondergebracht in een z.g. satellietenkooi, die aan het kroonwiel is gekoppeld.

Rechtuit rijdend draaien differentieel, halve assen en wielen als één geheel rond. Aldus brengen de satellieten, stilstaand op de roterende korte dwarsas, behalve de rotatie van het differentieel, de helft van de aandrijfkraft op het differentieel over op elk planeetwiel.

Ook bij gebogen trajecten verzorgen de satellieten beide "overdrachten" met dezelfde grootte en krachten. Het wiel aan de buitenzijde van de bocht moet een langere weg doorlopen dan de gemiddelde, het wiel aan de binnenzijde een evenveel kortere weg. De door het contact van de wielen met de weg veroorzaakte "rotatie-extra's" - even groot, maar tegengesteld aan elkaar - beïnvloeden de rotatie van het differentieel in het geheel niet. De tegengestelde "rotatie-extra's" van de planeetwielen worden gecompenseerd, doordat de satellieten nu wél draaien op de korte dwarsas. Ook nu is de draaisnelheid van het differentieel bepalend voor de voortbewegingssnelheid van het voertuig. M.a.w.: Bij eenzelfde toerental van de motor en dezelfde ingeschakelde gangwisselstand is de snelheid van het voertuig in rechte en gebogen trajecten even groot.

Voor het goed functioneren van het differentieel is het absoluut noodzakelijk, dat beide wielen behoorlijk stevig en slipvrij contact maken met de rijweg. Dit contact is onder normale omstandigheden steeds aanwezig. Iedere ervaren automobilist echter kent het gevaar van bijvoorbeeld bejzelden wegen: door de totale afwezigheid van "grip" gaat één van de wielen met dubbele snelheid draaien, terwijl het andere stil blijft staan, waarbij het voertuig niet van zijn plaats komt, of wat nog erger is: zijdelings gaat afglijden. Terreinwagens, rijdend op ongebaande grond, krijgen te maken met soortgelijke problemen. (B.v. door zand, modder en waterplassen.) Verbetering van de rijeigenschappen wordt dan verkregen door het inschakelen van de blokkeerinrichting van het differentieel.

Merkur (Tecc)

Sinds enige tijd heeft PMOT zijn catalogus als website ter beschikking voor diegene die hiervoor belangstelling heeft. Oa met het assortiment van Merkur (Tecc). Via deze site kan besteld worden.

Het assortiment zal steeds verder uitgebreid worden. Op de site kunnen ook vragen gesteld worden indien een artikel niet aanwezig is of over losse onderdelen. De site is: www.pmot.nl

Sorry Frank Hornby ?

door Wim Derksen en Co Stevens

In het vorige nummer van M.N. wordt onder de titel "Sorry Frank Hornby" complexe en veelomvattende materie, betrekking hebbende op de (on)aantastbaarheid van het Meccano Systeem, aan de orde gesteld. M.a.w.: het gaat over de vraag: wat mag en wat mag niet. Ik (C.St.) heb het stuk diverse malen gelezen. Voor mijn geestesoog begon een hele stoet vraagtekens een wilde rondedans uit te voeren, één daarvan staat als vertegenwoordiger achter bovenstaande titel. Op een recente bijeenkomst heb ik met Wim Derksen van gedachten (en vraagtekens) gewisseld, en we besloten die maar eens op papier te zetten.

In de Statuten van het MGN wordt in het geheel geen merknaam van enig bouwsysteem genoemd. In het Huishoudelijk Reglement (art. H1) worden vijf merknamen genoemd met daarachter de letters: e.a. (en anderen). Voorkeur voor enig systeem is in het geheel niet te vinden. Nergens in deze geschriften wordt ook maar iets gezegd over wel of niet door elkaar gebruik. Ook over bewerken: vijlen, zagen, boren, slijpen, solderen (doe ik zelf veelvuldig, ik kan er zoveel mee! C.St.) wordt nergens gerept. Heilige wetten? Zo die al bestaan, dan werden die door de vroegere medewerkers van het Meccanoconcern wel zo veelvuldig met voeten getreden als het erop aankwam grote, in het oog springende, modellen te bouwen voor Speelgoedtentoonstellingen en -beurzen (sla de Meccano Magazines er maar eens op na). En dan dit: al die "verboden" bewerkingen worden gedaan, omdat onderdelen met de gezochte eigenschappen niet te vinden zijn. Komen op die manier misschien toch een aantal leemten in het systeem aan het licht? Kijk de onderdelenlijst van Exacto (in het verleden geheeten: Meccano, Industria Argentina) er maar eens op na. Daarin staan heel wat onderdelen, die de toepassing van zaag, boor en vijl flink kunnen verminderen (zien wij daar Frank Hornby zich achter de oren krabben?, en staat Alberto Richini daar niet breedlachend instemmend te knikken?). Eén onderdeel uit die lijst kan ik (C.St.) niet nalaten te noemen: de stompe hoekbalk no 242. De uitbreiding van bouw mogelijkheden met behulp van dat onderdeel lijkt ons duidelijk; daar hadden de onderdelenontwerpers in Liverpool nog niet aan gedacht.

Heel wat prachtige ingenieuze modellen hadden niet kunnen worden gebouwd zonder motoren "uit de hobbywinkel". Meccanomotoren? Het mocht wat! Er staat weliswaar Meccano op, maar dat is geen garantie voor kwaliteit. Met excuus, ze zijn onhandig, lomp, lopen onregelmatig, vertonen weinig fut, rammelen, vonken, slijten snel en zijn nog duur ook. Frank Hornby zou stinkend jaloers zijn als hij zou zien, wat voor compacte, sterke, kwalitatief hoogwaardige motoren er heden ten dage in de dumphandel voor een habbekrats te koop zijn. En al staat daar dan niet Meccano op, iedereen gebruikt ze en, zo lijkt ons, terecht! En nu het toch over elektriciteit gaat, in diezelfde dumphandel zijn allerlei elektrische en elektronische slimmigheidjes te koop, zoals relais, diodes, microswitches en nog veel meer dingen die interessante mogelijkheden bieden. Menige Meccanobouwer heeft die gezien en past ze in zijn modellen dan ook veelvuldig toe (ga maar eens kijken in Skegness). De ontwerpfdeling van het Meccanoconcern heeft die ontwikkeling ook wel gezien, alleen veel te laat. De door genoemde afdeling samengestelde electrodozen kunnen bij lange na niet concurreren met de verscheidenheid

aan materiaal, die in de dump- en hobbywinkels wordt aangeboden, en zijn veel meer interessant voor verzamelaars dan voor bouwers.

De ontwikkeling en voortschrijding van de techniek zijn niet tegen te houden, integendeel, ze verlopen razendsnel. Dat heeft onweerlegbaar consequenties voor een technische hobby als de onze. Daarvoor kunnen we de ogen niet sluiten. De electronica heeft zijn intrede gedaan in onze hobby, daar kunnen we niet omheen. Veel (niet alle) mechanische schakelingen leggen het af tegen elektronische, veelal omdat ze eenvoudiger en betrouwbaarder zijn, en eenvoudiger zijn in te bouwen en af te stellen.

Voor toepassing in modelbesturing behoort de computer tot de meest geavanceerde apparatuur (evenzo apparatuur voor radiobesturing, maar die laten we hier buiten beschouwing). Daartoe hebben ook wij het artikel in M.N. van Rob Beijersbergen over het samen gebruik van computer en Meccano nog eens goed doorgelezen (daarbij herinner ik mij, dat Roelf Valkema minstens tien jaar geleden met zijn kleine Macintosh computertje óók al eens een model heeft bestuurd, wellicht is Roelf bereid dat met een artikelje in M.N. eens uit de doeken te doen? C.St.). Het is duidelijk, dat Rob (evenals Roelf) twee hobbies: Meccano en computer, met elkaar combineert. Hij toont enerzijds aan, dat een computerfanaat een Meccanomodel kan gebruiken om zijn computerhobby uit te leven, en anderzijds, dat een Meccanofanaat een computer kan gebruiken om zijn Meccanohobby uit te leven! En te oordelen naar wat hij schrijft in het slot van zijn artikel is hij daar op de HCC computerbeurs aardig in geslaagd. Creativiteit en fantasie worden in beide gevallen flink op de proef gesteld: het ontwerpen en bouwen van een model, dat zich leent tot het besturen met de computer, of een bestaand model daartoe aanpassen, en vervolgens het schrijven van een programma, dat alle mogelijkheden van het model tot zijn recht laat komen. En om bij de Meccanohobby te blijven: het begint al met een zoektocht. Niet ieder model is, om praktische redenen, geschikt om met de computer te besturen. Is een keuze gemaakt, dan zal overwogen moeten worden, of met allerlei constructieve en mechanische aanpassingen het gekozen model geschikt is te maken (de modelkeuze zal mede hiervan afhangen!). Vervolgens moeten die aanpassingen zodanig worden uitgevoerd, dat het model adequaat op de door de computer gegenereerde commando's reageert. De technische problemen die zich daarbij ongetwijfeld voordoen, kunnen alleen met Meccano-onderdelen worden opgelost (of zie ik dat verkeerd?). Kortom: Het is duidelijk, dat iemand die zichzelf die opdracht stelt, van twee markten goed thuis moet zijn (W.D.).

Tot slot nog even iets over Isomec. Dit is een computerbestand geschreven met de applicatie CorelDraw!, en bestaat uit tekeningen van uitsluitend standaard Meccano-onderdelen. Het is bedoeld en wordt ook gebruikt voor het verduidelijkend uittekenen van modellen, constructies en mechanismen die zijn samengesteld uit uitsluitend Meccano-onderdelen. Wij kunnen ons nauwelijks voorstellen dat zelfs de fanatiekste Meccanopurist moeite zou hebben met die toepassing van de computer in de Meccanowereld.

EEN KNIKGESTUURDE JEEP

Tekst, foto's en tekeningen van Marc Hageman

Dit is weer eens een heel ander, maf voertuig. Middenin, daar draait alles om: De gezamenlijke functies van de cardan-koppeling in de aandrijfjas, van de verticale stuuras en van de horizontale, in langsrichting verlopende draaibuis vallen hier samen. De aandrijfjas loopt door de buis (in voor en achter chassis) heen met de koppeling ertussen en dit maakt zowel verdraaien van beide chassis-delen ten opzichte van elkaar om een langsas, als ook sturen om een verticale as mogelijk. De chassis-helften kunnen niet ten opzichte van elkaar doorzakken.

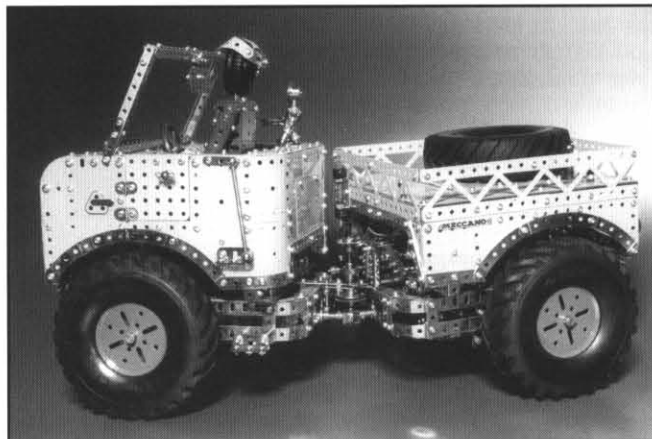
Omdat het sturen precies in het midden gebeurt, volgen de linker wielen in een bocht dezelfde straal en ook de rechter wielen doen dat: Voor- en achterwielen aan eenzelfde kant draaien even snel. Hierom is geen midden-differentieel nodig. De cardanas loopt tussen voor- en achter differentieel. In het achterste chassis zit de aandrijfmotor met drieversnellingsbak, met vrijstand en achteruit, die via diverse tandwieloverbrengingen de cardanas aandrijft. Deze versnellingsbak is een oudje van MECCANO, zie bijvoorbeeld 'The Hornby Companion', deel 8 uit de New Compendium Series, geschreven door Roger Beardsley 'All pinion gearbox' (blz. 222). In deze bak zijn drie 25-tands rondsels en vijf 19-tands rondsels gebruikt, zie fig.1. De 19, respectievelijk 25-tands rondsels zijn in aangrijping op een hartafstand van ongeveer 0,6 inch. Hiertoe is gebruik gemaakt van de langwerpige gaten in twee hoekbalken om deze niet-standaard gatafstand te krijgen. Voor een blokschema van de aandrijflijn, zie fig. 2.

Het sturen zelf gebeurt door een tweede motor via twee helicoidale tandwielen, gemonteerd in een MARKLIN wormhuis, dat is te zien in de 'knik' tussen beide chassis-helften. Voor de veiligheid is een wrijvingskoppeling ingebouwd die wel de stuurkracht over kan brengen, maar gaat slippen als de jeep tijdens het dragen wordt verdraaid.

Tegelijk met het draaien van de stuurmotor draait een tweede motor onder het dashboard, die het stuurwiel en daarmee de handen van de bestuurder beweegt. De omgekeerde wereld, die we wel vaker bij MECCANO zien.

De snelheden van de electromotoren worden geregeld met radiografisch gestuurde elektronische regelaars. Een elektrisch schema is te zien in figuur 3.

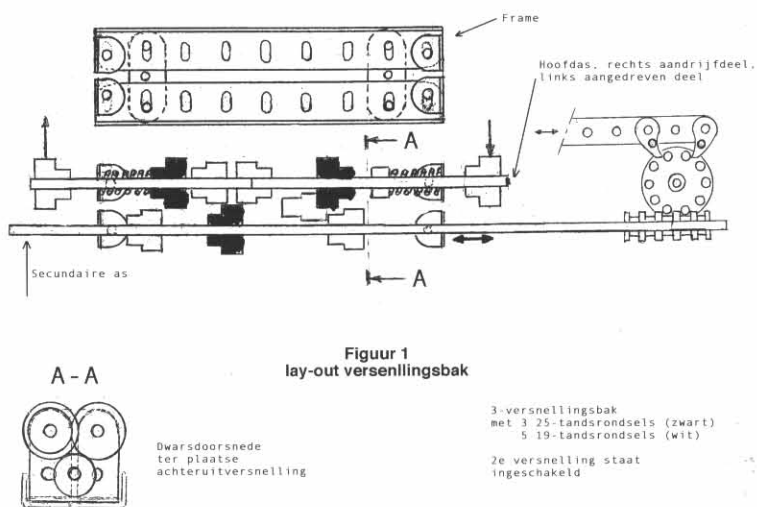
De twee identieke differentielen, met rechte tandwielen, behoren inmiddels tot de basis constructies van MECCANO. Ze zijn zeer sterk omdat de assen zijn opgesloten in een kooi van twee zesgats schijven. Zo zijn alle 19-tands rondsels ook mooi met elkaar in aangrijping. Het probleem is echter, om een kroonwiel, met acht gaten, te bevestigen aan de kooi. Van de acht gaten en de zes gaten kunnen er twee in elkaars verlengde liggen: deze zijn gebruikt om het kroonwiel en de zesgats schijven vast aan elkaar te verbinden, zie figuur 4. Tussen kroonwiel en de eerste schijf zit een grote plastic ring plus een normale onderlegging. In de ruimte die zo gecreëerd is tussen kroonwiel en schijf kan een stelring, vastgeschroefd

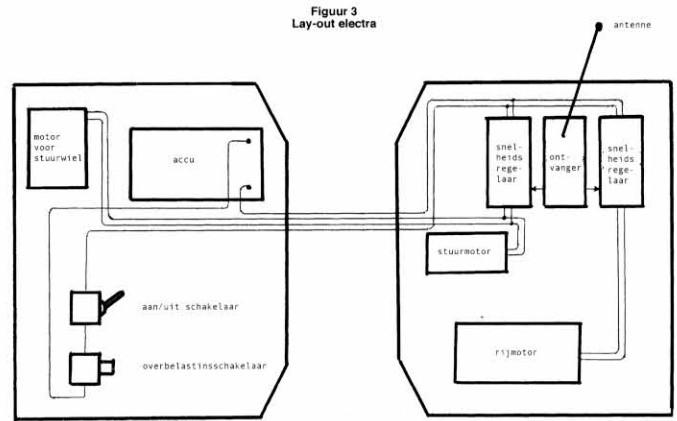
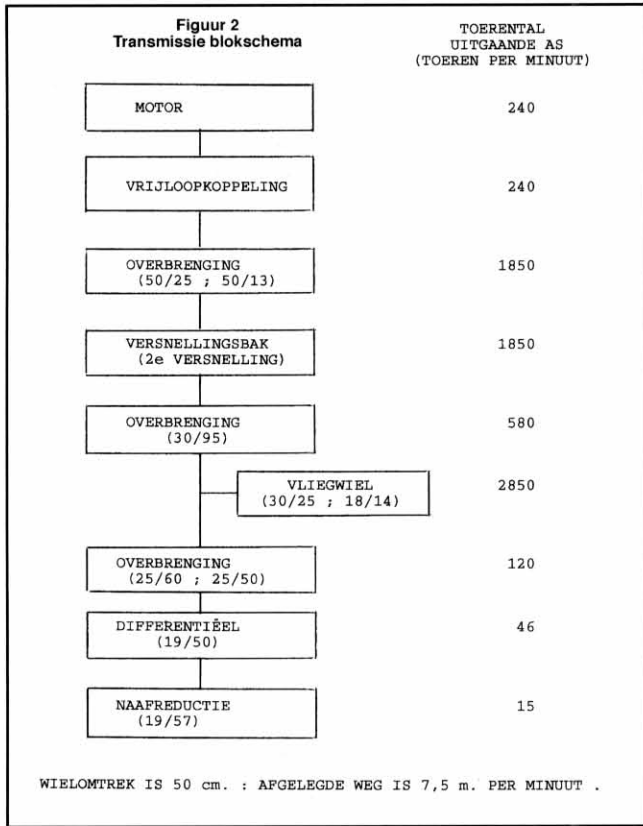


Meccanoman neemt Meccanozoon mee uit rijden in zijn knikgestuurde jeep.

op de satelliet-as vrij rondraaien, maar niet verschuiven! De juiste positie van het rondsels op de satelliet-as kan nu worden afgesteld. Normaal zijn twee stelringen per as nodig om deze te fixeren.

Het bijzondere aan deze jeep is de radiografisch bediening van de versnellingsbak. De bak is sequentiëel. Een radiografisch gestuurde servo duwt de schakelvork heen en weer, waarbij telkens een pal van de vork een stift van een naafbuswiel een stand opschuift. De andere stiften op het naafbuswiel verschuiven de secundaire as van de versnellingsbak een versnelling hoger of lager, zie figuur 1. De servo trekt de schakelvork weer terug in de middenpositie, klaar voor de volgende schakelgang; door de schuine achterkant van de pal klikt deze over de stift heen zonder deze mee te nemen. Zo kan je stapsgewijs schakelen van 0 naar 1, dan van 1 naar 2 en vervolgens van 2 naar 3 en evenzo stapsgewijs terug.

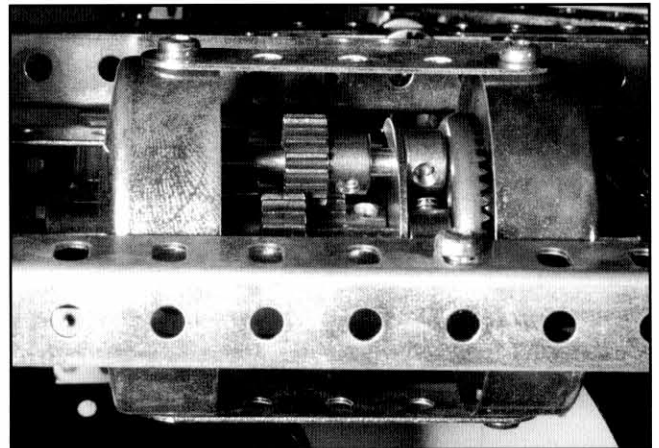
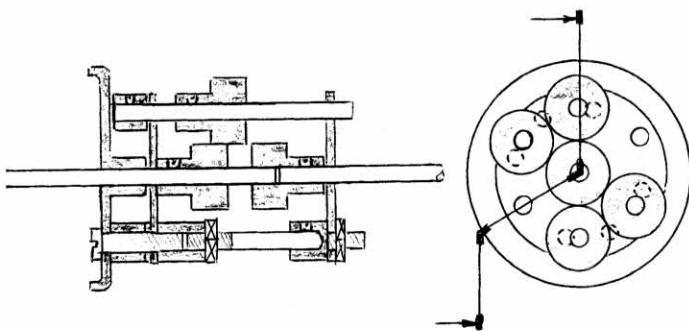




De tweede verbetering was het aanbrengen van een primitief soort synchronisatie. De - in elkaars verlengde liggende - aandrijf- en aangedreven as zijn in langsrichting verend gelagerd, zie fig. 2. Het effect is, dat als een tandwiel niet in aangrijping wil komen, deze terugveert totdat de tanden vanzelf in aangrijping komen, omdat ze toch altijd een beetje zullen draaien ten opzichte van elkaar. De bak schakelt nu naar tevredenheid.

De carrosserie van de jeep is Unimog-achtig, met

Figuur 4 Differentieel met zes 19-tands rondsels. De vier sateliet-assen zijn elk met één stelling tussen kroonwiel en 6-gats schijf gefixeerd

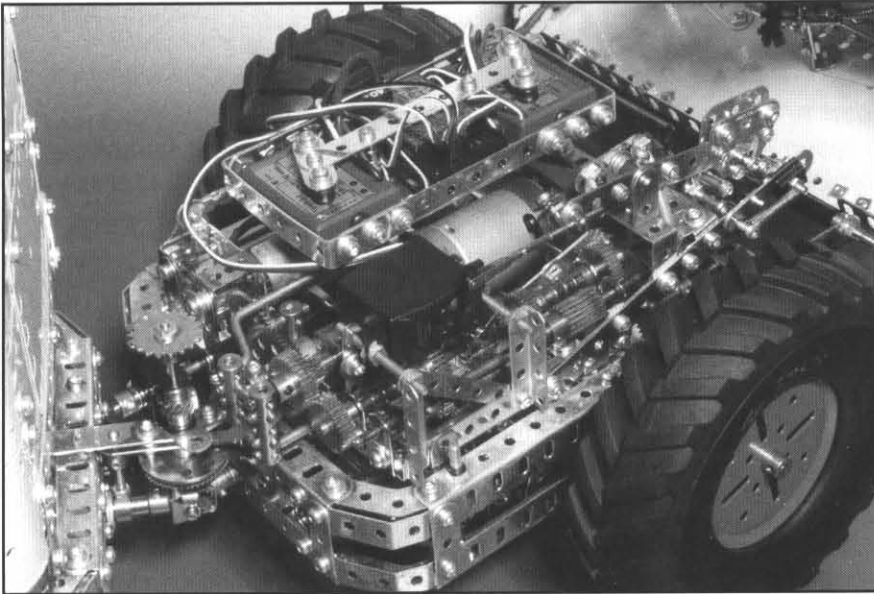


Close-up van het differentieel. Zie figuur 4 voor een schematische weergave.

Het schakelen ging wel, maar soms wilden de tandwielen niet in elkaar grijpen. Ik heb een tijd lang nagedacht over mogelijke verbeteringen.

De eerste oorzaak was, dat tijdens het schakelen de auto stopte omdat de weerstand in de aandrijflijn te groot was, wat vooral te wijten was aan de naafreductie. De auto is niet voort te duwen en blijft door zijn eigen massa ook niet in gang. Daarom heb ik na de versnellingsbak een vliegwiel (ik ben hier duidelijk geïnspireerd door Piet van Bommel van versnellingsbak/vliegwiel faam!) ingebouwd, die, als de bak geschakeld wordt en dus de aandrijving onderbroken is, de jeep toch blijft aandrijven. Ik schat dat er zo'n 3 Watt voor korte tijd in het vliegwiel steekt. Om de electromotor te beschermen tegen achteruitdraaien, zit er een vrijloopkoppeling bij de motor.

opklapbare voor- en achterdelen. De motor met versnellingsbak is als aparte unit gebouwd en zit met vier pennen op het chassis gestoken, een schroef zet het zaakje vast. De radiografische ontvanger en de twee elektronische regelaars zitten op een opklapbaar plateau. De deuren sluiten met een veerbelaste klink, die een schuin kantje heeft. Zo kan de deur met een vinger dicht worden gedrukt zonder het handvat aan te raken. De banden hebben een diameter van 16 cm en zijn hol. Om hun draagvermogen te vergroten, heb ik er een stuk stofzuigerslang in aangebracht. De radiator is gemodelleerd met zwarte MECCANO trekveren. Op het 'achterdek' is een wijzer aangebracht, die de ingeschakelde versnelling aangeeft. Ten slotte is er op een transmissieas een schijfrem gemonteerd. Als remklauw draait een schroefnaaf op een draadstang



en verplaatst zich naar een naafbuswiel als remschijf en klemt deze vast tegen een vaste aanslag. De servo die de schroefnaaf draait, is ook weer radiografisch gestuurd.

Ik heb altijd gedacht, dat dit mijn enige MECCANO model is, dat ik weer zou demonteren. Er zit nu echter zo veel uitgerijpte techniek in, dat mij dat nu een maf idee lijkt.

foto links: Achterste deel van het chassis, motor-versnellingsbak unit gedemonteerd.

Gelezen in 'The Magic Carpet', The Hornby Companion Series.

Menig Meccano-liefhebber zal, net als ik, met genoeg hebben gebladerd en/of gelezen in de prachtige boeken van "The Hornby Companion Series" uitgegeven door New Cavendish Books. Al lezend kom je dan ook die mooie Engelse onderkoelde humor tegen zoals 'The other items are there simply to enjoy, which of course, is the whole purpose of this volume'.

In volume 8 'The Magic Carpet' door Roger Beardsly vond ik de volgende, voor ons Nederlanders interessante, gegevens.

Reeds vanaf 1903 werden door Frank Hornby wedstrijden uitgeschreven in het ontwerpen van nieuwe modellen. Het doel daarvan was niet moeilijk te bedenken: Beardsly noemt: 'publicity, encouragement and ideas for new models'. En nu komt het: Alex van Dam uit Amsterdam won in 1928 een prijs voor zijn naaimachine die op pagina 145 wordt afgebeeld en als volgt wordt beschreven: ' - a wonderful model of a sewing machine that actually works. The needle mechanism is very intricate and really excellent sewing may be done on the machine.

It is undoubtedly a splendid tribute to the ingenuity

and patience of its builder - '.

Vanaf 1919 werden de op verscheidene plaatsen in Engeland gevormde Meccano Clubs verenigd in het Meccano Guild, dat zich ook internationaal uitbreidde (bladzijde 291). Het blijkt dat reeds in 1933 in Maastricht door F.L. Bingen een Meccano Club was opgericht welke blijkbaar was aangesloten bij het Meccano Guild. Op bladzijde 296 van genoemd boek staat een foto van de Heer Bingen en op bladzijde 298 is hij nog een keer te zien te midden van een aantal leden van de Norbury M.C. Dit zijn foto's uit een brochure "How to Run a Meccano Club", gedeeltelijk gereproduceerd op de bladzijden 294-298. Blijkbaar waren er toen al goede internationale contacten!

Het lijkt mij passend met Beardsly te eindigen die op bladzijde 10 verzucht: "Nostalgia like the poor is always with us - "; maar dat niet alleen, het bouwen van Meccano modellen is nog steeds, na 100 jaar, een uitdaging en een bron van voldoening.

F. Strik

15

Strategie van Meccano en Lego.

In het zeer lezenswaardige, maar in Meccano-kringen niet zo veel geraadpleegde Financieele Dagblad van 5 juni j.l. kwam ik naar aanleiding van het 'European Business Dinner' in het Amsterdamse Okura Hotel het volgende interessante stukje tegen. "Christiaan Majgaard (...) vertelde over de moeizame transformatie van de bedrijfscultuur van Lego. 'De opkomst van internet plaatste ons voor geweldige problemen. We hadden geen idee hoe de sprong tussen traditioneel speelgoed en de computer gemaakt zou kunnen worden', aldus de voormalige chieft operating officer van de Deense speelgoedfabrikant. Lego was, aldus Majgaard verworden door het succes. 'Toen werden we ook nog uitgeroepen tot speelgoed van het millennium. Was het een eer? Ja. Hielp het ons veranderingsproces? Nee.' Om het tijt te keren werd een groot aantal creatieve geesten aan het werk gezet. Uit die aktie kwam het idee voor Lego Mindstorms te voorschijn, waarbij kinderen op de computer door middel van een robot virtueel kunnen bouwen. Majgaard: 'Dat is niet zo leuk als bouwen met echte stenen, maar het komt aardig in de buurt. In ieder geval hebben we nu jaarlijks dertig miljoen hits op onze internetsite, dus daar gebeurt wel iets.'" Is de Spanner rubriek en een wellicht door Meccano France SN in samenwerking met moeder Nikko te introduceren Meccanosite iets waarop tenminste Meccinv en IsoMec een nieuwe en vruchtbare impuls zijn om de volgende generaties weer voor Meccano te interesseren? Een bijdrage van Hans Kuijl.

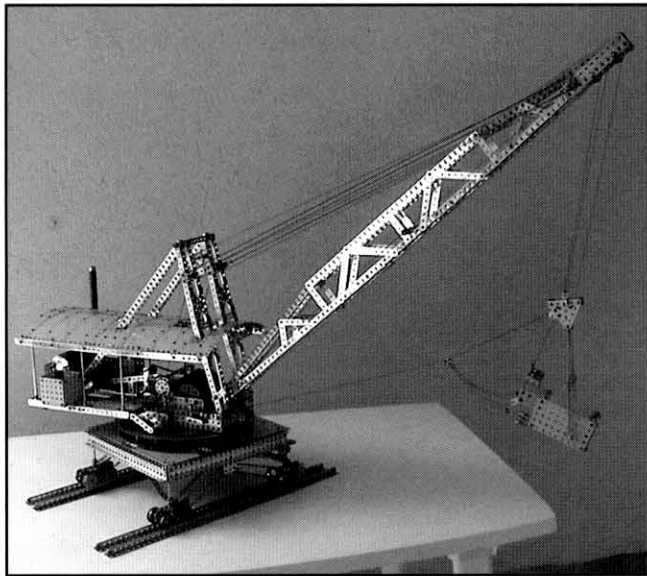
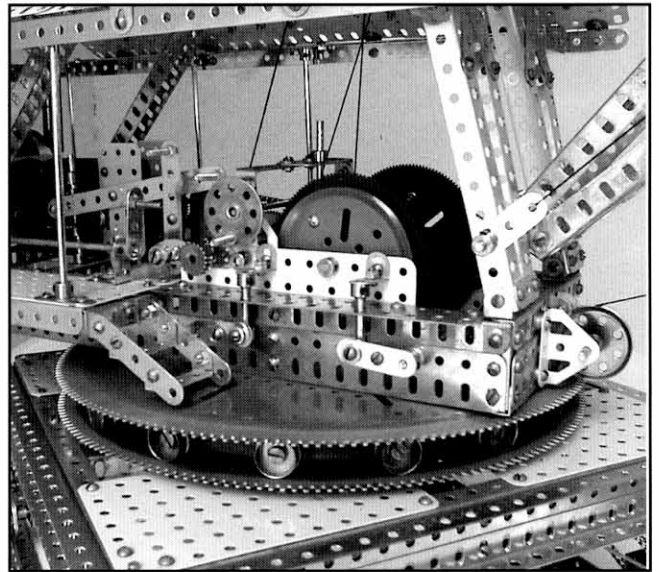
Een supermodel 27 "Giant Dragline" op Curacao

Door Henk Strik

Van ons blad Meccano Nieuws worden er elk kwartaal een behoorlijk aantal naar het buitenland verstuurd. Niet alleen naar buitenlandse leden en verenigingen, maar ook naar Nederlanders in het buitenland. Jammer genoeg zijn deze leden niet altijd in staat onze bijeenkomsten te bezoeken om hun modellen te showen. Henk Strik stuurde ons echter een leuk verhaal met mooie foto's van zijn dragline.

Hierbij de foto's van supermodel 27 "Giant Dragline", een naar mijn mening prachtig model uit de 30-er jaren, naar voorbeeld van de Ruston Horsby uit Liverpool en ingezet bij de bouw van het Panamakanaal en de aanleg van irrigatiekanalen in India (toen nog een Engelse kolonie). Een foto, die als achtergrond kan dienen voor mijn foto's en die is overgenomen uit het boek "The Supermodels" van Cavendish, stuur ik tevens mee (*niet bij dit artikel geplaatst, red.*).

Op Curacao is de Meccanohobby iets unieks, want door het grote zoutgehalte in de lucht moet je voor het behoud van de uitrusting extra voorzichtig zijn en steeds bedacht zijn op roestvorming. Voor zover ik weet is er hier niemand die een kist 10 (gekocht 1993 bij Prins in Delft) in zijn bezit heeft, maar veel mensen aan wie je daarover vertelt kennen het van vroeger of uit hun tijd in Nederland nog wel en wisten niet eens dat deze hobby op een dergelijke schaal door het Meccano Gilde nog wordt beoefend.



* De aandrijving voor het ronddraaien van de bovenbouw heb ik makkelijker te bedienen gemaakt door de klauwkoppeling omgekeerd te monteren waardoor het 1 1/2" tandwiel doorlopend losgekoppeld is en niet ingeschakeld.

* Het 1" tandwiel op de centrale aandrijfjas is dubbel uitgevoerd waardoor bij heen en weer schuiven daarvan het koppelen met de verschillende andere tandwielen beter gaat (de enkele uitvoering is wel heel erg krap en eigenlijk te kort).

Onnodig te zeggen dat ik best heel wat onderdelen in Nederland bij heb moeten kopen: onbegrijpelijk voor Nederland maar afhankelijk van het goede contact met de postbode wel of niet vrij van invoerrechten thuis bezorgd!

Al met al ben ik daardoor (naast mijn dagelijks werk als financieel directeur van een golfbaan in aanleg hier) toch wel enkele maanden bezig geweest om het geheel in elkaar te krijgen maar het is zeker een model dat voor die tijd, de 30-er jaren dus, grote waardering verdient.

Met hartelijke groeten,

Henk Strik

Van enkele aanpassingen die ik doorgevoerd heb op het originele model noem ik hieronder:

* Het dak heb ik uitgevoerd met buigzame sluitplaten in plaats van vlakke platen want het rechtmaken daarvan later is nauwelijks te doen en het zijn er heel wat.

* De kraanarm heb ik 2" breed gemaakt en is daardoor steviger/ stabielere dan de originele uitvoering in 1,5".

* De originele motor is niet meer te krijgen en heb ik vervangen door mijn E20R motor en die moest dus worden verlengd met twee 3" vlakke platen (een accu was niet meer nodig).

Kennismaking met Fischertechnik

Op uitnodiging van het MGN zal de Fischertechnik Club op 22 september 2001 ook aanwezig zijn op de bijeenkomst in Ede.

Voor wie de Fischertechnik Club nog niet kent, volgt hier een korte introductie.

Wij, Fischertechnik Club Nederland, hebben het plan opgevat om samen met het Meccano Gilde in Ede op 22 september een grote happening te organiseren. De meeste leden van het Meccano Gilde kennen het materiaal Fischertechnik wel.

Fischertechnik wordt gemaakt door dezelfde fabrikanten die ook de welbekende Fischer pluggen maakt. De grondstof van Fischer Technik is hoofdzakelijk polyamide, een soort nylon, maar Fischer Technik beschikt ook over assen van roestvrij staal. Het gehele systeem is gebaseerd op een unieke schuifconstructie, waarbij nokjes in een halfopen gleuf geschoven worden. Voor de aandrijving worden motoren van 6 tot 24 volt gebruikt.

Verder wordt er gebruik gemaakt van minischakelaars, pneumatica mechanica, een interface voor computerbesturing, solartechniek enzovoorts.

Het is de bedoeling dat er ook een aantal leden met computergestuurde modellen de open dag bijwonen. Zo kunnen de mensen van het Meccano Gilde eens kijken hoe de software van de computergestuurde modellen werkt.

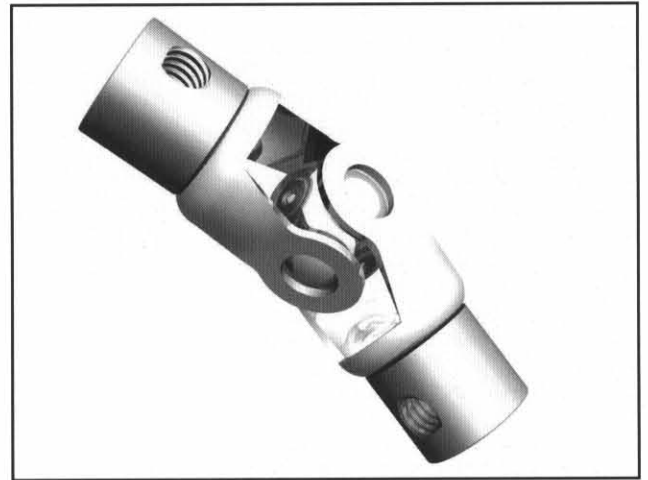
Wij zullen onze best doen om er een geslaagde dag van te maken.

Voor geïnteresseerden: Fischertechnik beschikt ook

over een website met informatie en contactpersonen, deze kunt u raadplegen op:
<http://dit.is/fischertechnik/>

Universele koppeling

In Meccano Nieuws 18.4 wordt beschreven hoe op een eenvoudige manier een universele koppeling kan worden gemaakt. Anthony Els uit Zuid Afrika wist daar deze zeer geslaagde computerafbeelding van te maken. Anthony werkt met het programma Pro Desktop. De onderdelen tekent hij zelf.



buitenlandse bladen

door Frits Willems

Canadian MeccaNotes

Nummer 22 (juni 2001)

Hier hebben we al lange tijd op zitten wachten: de dubbelwerkende bier- en frisdrankblikjespers, gemaakt en beschreven door Michael Stephens! Een blikje wordt zijdelings en in de lengte samengeperst. De auteur vermeldt aan het einde met voldoening dat je zoiets niet met Lego kunt bouwen. Ook verklaart hij dat kinderen op tentoonstellingen er graag mee experimenteren. Er zijn negen zw/w foto's van redelijke scherpste.

The Meccano Newsmag North Midlands Meccano Guild

Nummer 90 (juli 2001)

De omslagfoto toont het huis uit ons 'geboortjaar' 1901, gebouwd

en beschreven door Tony Parmee. Mike Edkins ontwierp, bouwde en beschreef een C-tenderloc met drie wagons. Degelijk werk met een groot aantal Meccaid tekeningen en zw/w foto's van uitstekende kwaliteit, gemaakt door Ken Wright; voorts een aparte lijst van onderdelen voor de loc en voor elk van de wagons.

Het Engelse sprookje 'De uil en de poes', in vier scènes vormgegeven door Roger Burton, maakte op mij tijdens SkegEx 2001 een ontroerende indruk. Burton's beschrijving wordt voorafgegaan door de tekst van het verhaaltje en vergezeld van vier fraaie kleurenfoto's. Dit alles, aangevuld met verslagen van bijeenkomsten en reizen door de grote Meccanowereld, maakt dit tot een uitstekend nummer. Een compliment voor redactrice Anne Coles is hier wel zeer op zijn plaats.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 74 (2001-II)

Op de voorpagina een foto van het embleem van de grote expositie te Varras, een bijzonder mooi zeepaardje in Meccano van Marcel Rebuschung. Op pagina 2 een aantal kleurenfoto's van onze bijeenkomst te Ede met tekst, van Kees Trommel.

De voor velen van ons niet onbekende constructeur Pierre Monsallut wijdt een uitvoerig artikel aan transmissies voor voorwielaandrijving. Er zijn vier zw/w foto's. Een aanvulling hierop is van de hand van Yves Flamand. Eenvoudiger te lezen - want in het Engels en beknopter - is Pierre Monsallut's artikel in de International Meccanoman, zie elders in deze rubriek.

Met een beschrijving van zijn model van een diesel-elektrische locomotief BB-66000, schaal 1:20, presenteert Guy Gimel zijn tweede bijdrage aan een serie over spoorwegmaterieel; vier foto's en drie tekeningen. Hij belooft over enige tijd de serie voort te zullen zetten met artikelen over stoomlocomotieven. De beschrijving van een elektrische klok die verscheen in

het vorige nummer, wordt nu voortgezet met het tweede deel: een uitvoerige behandeling van het slagwerk door M.G. Belfort en Marcel Pahin. Er zijn niet minder dan 25 zw/w foto's van goede kwaliteit.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 74 (juni 2001)

De conversie van de 'dog clutch' (Klauwkoppeling nr. 144) tot een zeer bruikbare Oldham koppeling door Tony Rednall werd in MN 19.2 kundig door Kees Trommel beschreven. De SMGJ wijdt er een uitvoerig artikel aan waarin ook langdurige beproevingen van het onderdeel aan de orde komen, alles met goed resultaat. Onze Marc Hageman zond de redactie een kopie van een document van het Europese patenten bureau over een Japanse patentaanvraag uit 1984. Het gaat over een bestuurbare loopmachine uitgevonden door een meneer Kaneko Makoto, en is rijk voorzien van tekeningen. Redacteur Mitchell vindt dat in Meccano moet kunnen worden gebouwd. Na SML No.15 (zie MN 19.2, p.17) heeft Allan Palmer ook SML No. 28, de pontonkraan, aangepakt: een zeer kritische beschouwing van de originele handleiding en het daarmee te bouwen model en een gedetailleerde beschrijving van zijn verbeterde uitvoering ervan.

In de rubriek over de internationale pers, krijgt ook ons MN nr. 19.1 gepaste aandacht; onder andere wordt de Uil van Jan Weststrate afgebeeld. De SMG verzorgde een eigen tentoonstelling en nam deel aan drie externe tentoonstellingen; de verslagen zijn informatief en gezellig.

NZFMM Magazine (Nieuw-Zeeland)

Vol. 25 nr. 2 (april 2001)

Veel aandacht voor de viering van het 100-jarig bestaan van het Meccano systeem met een grootse samenkomst georganiseerd door de Wellington Meccano Club in april. De Wellington Club is een van de vier verenigingen die samen de overkoepelende Nieuw-Zeelandse Federatie van Meccano-modelbouwers vormen. Een groot aantal foto's, zowel zw/w als in

kleur. Onder de zeven buitenlandse bezoekers was ook een MGN-lid, Hans van Ouwerkerk uit Delft. Verder nog een korte bijdrage van John Ince over het fotograferen van modellen.

Meccano & Erector Club Newsletter (USA)

No.XXV-2 (tweede kwartaal 2001)

Nigel Pope, lid van de South East London Meccano Club, beschrijft zijn nogal ongewone Meccano-graaf: de pen staat stil en alleen de tafel beweegt. Het aantal mogelijkheden is daardoor enigszins beperkt, maar het is weer eens wat anders. Behalve een grote foto van het model op de voorpagina, staan er nog drie duidelijke zw/w foto's bij het artikel.

Constructor Quarterly

Nummer 52 (juni 2001)

Ter gelegenheid van het feestelijke Meccano jubileum trakteert redacteur Robin Johnson zijn abonnees op een herdruk van de Meccano handleiding voor doos 000 uit 1931 plus een velletje waarop de toepassing van toen geïntroduceerde kartonnen onderdelen wordt getoond.

'Het Mysterie van de Blauwe Trein' is de naam van een zeer vernuftig model gebouwd en beschreven door John Machin. Een gele trein berijdt een half-cirkelvormige baan en verdwijnt in een tunnel. Als de trein weer tevoorschijn komt is hij blauw! De bouwbeschrijving telt negen bladzijden met vijftien kleurenfoto's en twee tekeningen. Het ziet eruit als een grote klus maar wel met fraai resultaat. Een andere bouwbeschrijving is van Mike Cotterill, de voorzitter van het North Midlands Meccano Gilde en de organisator van de jaarlijkse tentoonstelling te Skegness. Zijn model stelt een gestileerde, met lichtjes opgevrolijkte, rondraaiende aardbol voor, waarboven twee rondcirkelende vliegtuigjes. Het is een leuk en spectaculair model maar toch niet al te moeilijk om te bouwen.

'Tom Thumb' - een Meccano Marionet, stelt een dansend mannetje voor en is een ontwerp van Nick Rodgers. Het werd eerder beschreven door Colin Hoare in de

Canadian Meccanoman's Newsletter van juni 1991. De huidige beschrijving is van John Brown. Benen en armen van de marionet zijn geleed en worden bewogen door touwtjes, zoals het hoort. In plaats van een poppenspeler is er natuurlijk een elektromotortje dat voor de bewegingen zorgt.

Twee van de vijf prijswinnaars van SkegEx 2001 maken hun opwachting door bijdragen over hun schitterende modellen. In de eerste plaats Guy Kind met zijn tentoonstellingsmodel - dus statisch - van een Mini Cooper (schaal 1:3,6) met een verbluffende detaillering; en de tweede is Michael Molden die tezamen met zijn vader John een grote, mobiele draaimolen bouwde in nauwkeurige navolging van het 'echte' werk. De draaimolen kan helemaal opgevouwen worden en getransporteerd op een trekker met een lange trailer. Alle bewegingen nodig voor het op- en uitvouwen, het installeren en het functioneren van de draaimolen zijn gemechaniseerd tot in de kleinste details.

Ook is er een beknopte maar fraai geïllustreerde beschrijving van de Brough Superior SS100 motorfiets uit 1925 in verblindende nikkel- en koperkleur, waarvoor de constructeur Terry Allen op een bijeenkomst van de West London Meccano Society in november 2000 de jaarlijkse Bert Love Memorial Challenge Trophy ontving vanwege de overvloedige, werkende en verfijnde detaillering. Voor de 'gewone' Meccano mens iets om sprakeloos naar te kijken.

Bernard Périer is weer present, nu met een variant op een succesvol model, dat in oorspronkelijke gedaante werd beschreven in CQ nr. 28 (juni 1995). Het is een clown die op een - ditmaal - éénielinge fiets rondjes draait op een cirkelvormige baan hoog boven de grond. Aan een tweede variant wordt nog gewerkt. Marc Hageman liet zich inspireren voor een wandelende Meccanoid door een Amerikaans patent uit 1970, toegekend aan een Parijzenaar, genaamd René Ach. Maar Marc legde de lat hoger en streefde naar een gedrochtje dat zich meer op mensenmanier kon voortbewegen. Het resultaat is een constructie die weliswaar kan 'lopen', maar niet veel menselijks meer heeft, gebouwd als het is van overwegend assen, universeelkoppelin-

gen en een elektromotor. Veel diagrammen en foto's getuigen van Marc's bovenmenselijke prestatie! Op de tentoonstelling te Henley in 1979 won een toen 12-jarig meisje, Janet Barnes, de eerste prijs in de junior competitie voor het beste Meccano Dier. Het was een Oozlumvogel, die volgens een gerespecteerde dictionaire, een mystieke vogel is. Het beest heeft slechts één poot, die te lang is voor de nek, zodat hij niet bij de grond kan komen om naar lekkere wormen te pikken. Dit veroorzaakt zoveel frustratie dat zijn staart als een propeller hevig begint rond te draaien. De inmiddels 32-jarige Dr. J.E. Barnes, software engineer, heeft nu op Kerstmis haar vogel herbouwd, en haar vader, John Barnes, vertelt erover met gepaste trots: de Oozlum Bird, een bouwbeschrijving met onderdelenlijst. Ten slotte heeft het nu populaire thema van onzuiver uitgelijnde assen ook Alan Partridge ertoe gebracht zijn niet geringe licht over dit verschijnsel te laten schijnen. Hij schreef een degelijk en volledig en fraai geïllustreerd opstel over dit onderwerp, waarin ook de door Tony Rednall uitgevonden oplossing ter sprake komt.

The International Meccanoman

Nummer 33 (mei 2001)

De rubriek 'Model Building Technology' geselecteerd uit de 'Spanner' correspondentie door Philip Webb omvat negen tips. Pierre Monsallut's zeer interessante artikel over een nieuwe Meccano transmissieverbinding voor voorwielaandrijving noemde ik al bij Bulletin du CAM nr. 74, elders in deze rubriek. Paolo Caravani beschrijft zijn Meccano uitvoering van een soort automatische koppeling-cum-torsieomvormer, gebaseerd op de patenten van de Australische ingenieur H.F. Hobbs uit de jaren dertig. Een onderdelenlijst is toegevoegd. En naast de puur technische inhoud bevat dit nummer weer een overvloed aan informatie over de Wereld van Meccano.

Voorts ontvangen:

Midlands Meccano Guild Newsletter, nr. 2 (mei 2001).

Aangeboden

Hoeveelheid losse Meccano onderdelen hoofdzakelijk r/gr ca. 10 kg
Inlichtingen: M. Zonneveld tel. 0252-524541

Gevraagd

Mogul "steel toys" voor kinderen, door Meccano Liverpool, uit de periode 1974 - 1978 in goede staat.
Aanbiedingen graag aan:
G. Murette, rue Floribert 4 B-4050 Chaudfontaine België of e-mail: odette.simart@belgacom.be

Aangeboden

Een verzameling Meccano-onderdelen, rood/groen van na 1945, alsmede een verticale stoommachine (niet compleet) schietspoel, treinbuffers, schoorsteentjes, signaalarm, transmissiesteunen (groen), GRB (groen), gewichtjes etc. plus literatuur en enkele elektromotoren. Bij voorkeur alles in één koop. Een onderdelenlijst is beschikbaar en tegen betaling van f 2,50 te bestellen bij H.T.M. Hendriks tel. 024-6963007

Aangeboden

Een incomplete Kist 10 hoofdzakelijk r/gr. vermoedelijk 50-er jaren veel onderdelen zijn gebruikt voor een model dat echter niet meer aanwezig is. Inlichtingen B. Janssen, Tel. 0478-550660

Gevraagd

Wie kan mij helpen aan oude jaargangen van Meccano Nieuws 1 t/m 13 of delen hiervan. Prijs nader overeen te komen. Aanbiedingen aan: A.H. Luijrink tel. 0547-271449

Gevraagd

Donkerblauwe-Meccano uit de periode 1978-1979 In dozen of losse onderdelen Aanbiedingen bij: Jan Schroef tel:071-5411945

Te koop

Hoeveelheid Meccano-onderdelen plus army en clock kit I (beide uitgesorteerd maar zonder doos), stoommachine (zonder brander), en diverse modellen boeken. Alles in goede staat. Inventarisatie in Excel-formaat beschikbaar, alleen via e-mail te ontvangen.
Informatie: S.C.G.Kosterman 036-5364794

Te koop

- . kleine poelie Ø 3/8"
- . kleine druklagers passend op Meccano
- . koppelingen, type '63' en varianten ervan
- . differentiëlen in overleg
- . sterke 12 V DC electromotoren direct passend op Meccano

Tevens informatie over RC afstands besturingen, zend-frequentie en kanaal.
H.M. Kroon (190), Oss tel: 0412-632296

Te koop

Märklin doos 1013 uit jaren '60 vorige eeuw. Geheel compleet, en extra onderdelen. Redelijke staat. Was te zien Ede mrt j.l. Nogmaals Ede 22 sept. a.s. Vaste prijs: fl. 300,-. Laatst kans. Indien afloop Ede niet verkocht, retour eig. Duitsland.
Inl: Co Stevens tel: 0342-451675.

Te Koop gevraagd

Het blad **Constructor Quarterly** vanaf sept. 1996, ieder deel is welkom.
De boeken:
Eisenzeit, Gesichte der Metalbaukasten. Van Helmut Swarts.
The Meccano system deel6 Hornby Companion Series van B. Love and J. Gamble. Piet Ploegmakers tel:0547 362451

Er blijft 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. Spoedig bestellen uiterst gewenst!

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

Mechelen, België

zaterdag 8 september 2001
Museum voor Speelgoed en
Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen
zaal open: 10.00-16.30 uur

Ede

zaterdag 22 september 2001
Najaarsbijeenkomst NIMAC
Galvanistraat 13
6716 AE Ede (0318-633876)
zaal open: 09:30 uur

Benthuizen

zaterdag 27 oktober 2001
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen
aanvang 10 uur

Kerk-Avezaath

zondag 25 november 2001
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.

10:00

Hengelo

Wegens het 25 jarig huwelijks-
feest van René Mikkers kan deze
in november geplande bijeen-
komst geen doorgang vinden.
René en echtgenote, namens
MGN van harte gefeliciteerd!

Buitenland

Expositie: MECCANO TWENTIETH
CENTURY TOYS
Museum of Liverpool Life &
Merseyside Maritime Museum
Liverpool
2 juni tot 28 oktober 2001
info: 0151 478 4063

Museum of Liverpool Life
Liverpool
2 juni tot 28 oktober 2001
info: 0151 478 4080

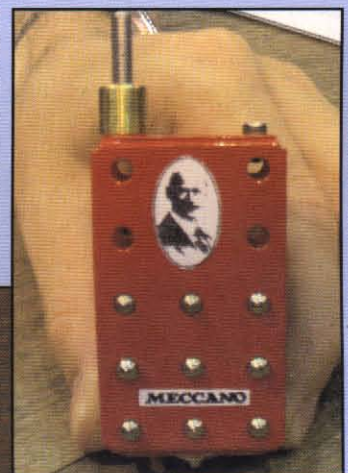
In het eerst genoemde museum
een expositie van modellen en
Meccano-dozen.

In het tweede museum, (op loop-
afstand) is een tentoonstelling te
zien over de arbeiders en geschie-
denis van de Binns Road fabriek.

Kerk-Avezaath 16 juni 2001

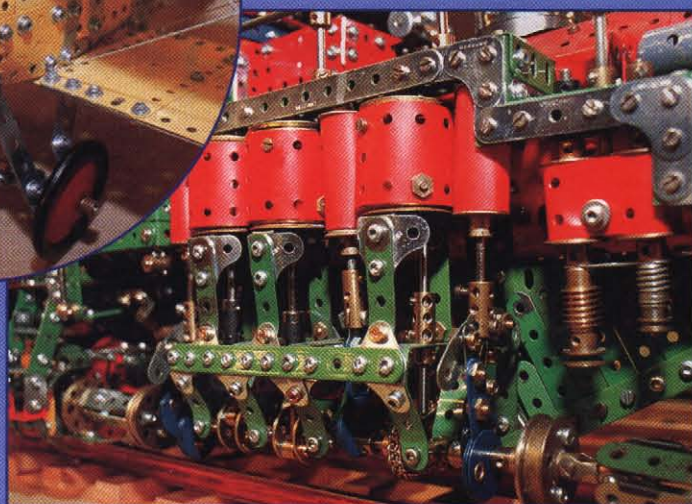
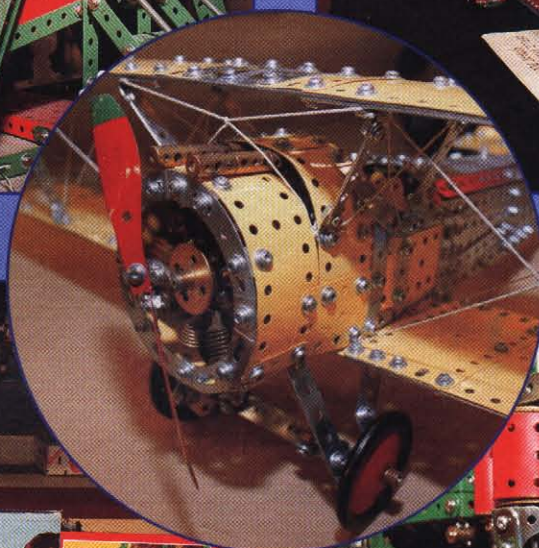
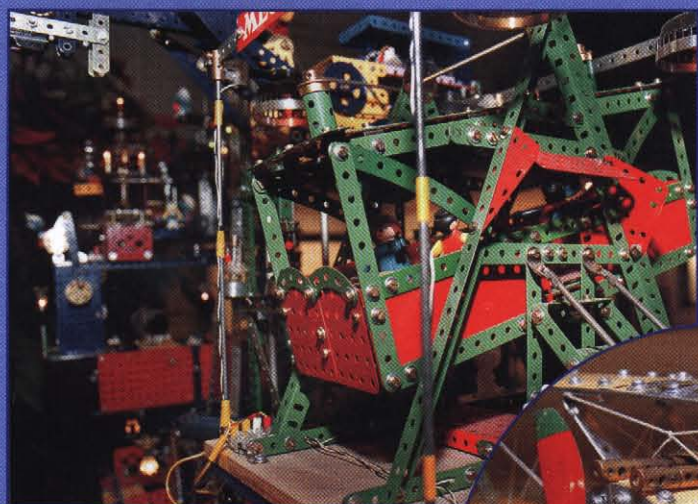


Boven: Maurits Sijnja onderwijst hier de
"jeugd" over zijn model; daaronder een model
van Bernard Lennaerts, gebouwd in Tecc.
Rechts: De Communicator van Jan Schurink,
waarover meer in zijn artikel op pagina 6.
Onder: Model van de "moeder" van alle con-
tainerschepen, gemaakt door René Muijen.



meccano **nieuws**

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



Soesterberg oktober 2001 zie pagina 6

4 100 jaar Meccano

6 Meccano in Nieuw-Zeeland

8 Een Echappement met een dubbele onrust

12 Tips en Trucs

14 Buitenlandse evenementen

16 Hornby's octrooien deel 3

meccano nieuws

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

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: 084-8685707
Giro MGN: 5484519
e-mail:
pecunia@meccano-gilde-nederland.myweb.nl

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

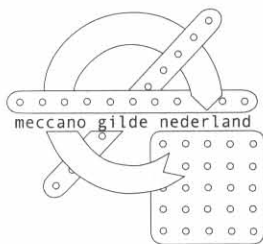
Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris
D.B. Bus
Tesselschadelaan 59
1422 JB Uithoorn
Tel.: 0297-561135
e-mail: busfray@hetnet.nl

Redacteuren
W. Blauw (hoofdredactie)
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 € 22,00 per jaar. Het verenigingsjaar loopt van 1 januari t/m 31 december. Bij aanmelding is een entreegeld van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
wordt gedrukt door:
Salsedo Drukkerij, Breda
en gedistribueerd door:
A. Anink te Vogelenzang



van de

redactie...

Nog een paar weken en 2001 loopt alweer ten einde en daarmee ook het Meccano jubileum jaar. Vele activiteiten rondom het honderdjarig bestaan hebben plaatsgevonden, het is ondoenlijk ze hier allemaal op te noemen.

De expositie in Hoorn was natuurlijk een hoogtepunt. Het heeft ons veel publiciteit opgeleverd en daarmee ook

een toename aan leden, van groot belang voor elke vereniging.

Na de introductie van kleur op de omslag van ons blad zijn we nu zeer verheugd dat ook de middenpagina in kleur kan worden gedrukt. Aanleiding was het feit dat Anthony Els uit Zuid Afrika voor ons prachtige tekeningen op de computer heeft gemaakt die het best tot hun recht komen in kleur. Of het haalbaar is deze lijn in komende nummers door te trekken valt nog te bezien. We zijn benieuwd of jullie dit een positieve ontwikkeling vinden of niet.

De lang aangekondigde Crazy Inventors dozen van Meccano zijn nu eindelijk verkrijgbaar. Een aantal speelgoedketens heeft in elk geval het luchtschip in de schappen liggen. Nikko is zo vriendelijk geweest onze vereniging een aanbieding te doen waardoor onze leden tegen een scherpe prijs de dozen in hun bezit kunnen krijgen. Het luchtschip bijvoorbeeld is gemiddeld f 30,00 goedkoper dan in de winkel (exclusief eventuele verzend/transport kosten). Voor een complete set kan het voordeel dus flink oplopen. Het wordt een eenmalige aanbieding. Om de bestellingen te verzamelen en zorg te dragen voor de distributie hebben we wel iemand nodig die dit op zich neemt. Vrijwilligers kunnen zich melden bij ondergetekende (dus nog géén bestelling doen s.v.p.).

Het feestjaar 2001 wil ik hier afsluiten met een citaat uit het artikel in de Volkskrant van Michaël Zeeman dat ik jullie ter overpeinzing wil meegeven. Hij schreef dit naar aanleiding van zijn bezoek aan Hoorn.

"Juichend staat het schaalmodel van het Cruquius-gemaal op de tentoonstelling. Het bijschrift rept niet van de moeite die het de bouwer heeft gekost het te maken; voor dat soort sentimentele praatjes moet je niet bij de bouwers van dit werkzame land zijn. Zij hebben eeuwen, jaar na jaar gezweven. Nee, het bijschrift beschrijft nauwkeurig het vermogen van dat gemaal - en met het schaalmodel is het ook vast en zeker mogelijk een badkuip leeg te pompen. Het is voorbij, mechanica en techniek zijn kinderspeelgoed waar geen eigentijds kind meer een seconde aan vuil zou willen maken. De huidige meccano-modellen zijn te gruwelijk van vorm, kleur en functie om er ook maar een woord aan vuil te maken. De onttovering van de negentiende eeuw maakte plaats voor een collectieve debilisering, oog in oog met een beeldscherm. Wie dat uitdacht en maakte interesseert geen mens meer. De pullover werd een jopper waarvan het logo belangrijker is dan de kleur, de das maakte plaats voor piercing en tatoeage. Het zal ellendig met ons aflopen."

Wij zien de Meccano toekomst echter vol vertrouwen tegemoet. Het volgende jubileum staat alweer voor de deur: het 20-jarige bestaan van onze club.

Willem Blauw

van de

voorzitter

Het Meccanojaar zit er alweer bijna op, voor Ans en mij was het een hectisch jaar met weliswaar

een geslaagde hartoperatie van Ans maar wel erg spannend. de aandacht van zoveel Meccanovrienden en vriendinnen was overweldigend. Ondertussen gaat het zeer goed met Ans.

Meccano Nieuws 20.1

De volgende editie van Meccano Nieuws zal medio maart 2002 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 februari 2002.

Er waren weer vele Meccano activiteiten, zo was de tentoonstelling Hoorn zeer geslaagd, waarbij Sjaak van de Ruit en de zijnen, zeker genoemd moeten worden voor hun vele inspanningen. In oktober is de happening Genk geweest met veel bezoek en

enthousiasme. Almere en Soesterberg zijn jaarlijks terugkerende evenementen waar veel mensen plezier aan beleven en meerdere Meccano vrienden hun inspanningen leveren, zonder enthousiastelingen kunnen wij als Meccano club niet voortbestaan en zou het maar saai zijn.

Wij wensen u goede feestdagen en uitstekend Meccanojaar 2002.

Gerard Anink.

van de secretaris

Tegen de tijd dat dit gelezen wordt is het Meccano jubileumjaar alweer zo goed als voorbij.

Er is door een aantal leden flink wat werk verzet om deze gebeurtenis niet ongemerkt voorbij te laten gaan. Een zeer succesvolle tentoonstelling in Hoorn heeft veel bezoekers getrokken. De deelnemers aan Hoorn waren: Sjaak van de Ruit (als algemeen coördinator), Henk Brouwer, René Muijen, Jan Schroef, K.P. Bijzen (Apeldoorn), Dirk Polak, Dick Bus, Ab Ritsema, Willem Blauw, Jan Schurink (Bathmen), Hans van de Berg, B.D. Schurink (Winterswijk), Jan Weststrate en de firma Kruit. Jullie allemaal bedankt voor jullie inzet. Ook importeur Nikko luisterde de tentoonstelling op met een aantal grote en fraaie modellen. Bertus Jongste heeft verder met Dirk Polak (die artistieke modellen met behulp van Meccano maakt) ook gefigureerd in een videofilm voor de Wereldomroep. In Metro (met medewerking van Marc Hageman) en Spits hebben artikelen over Meccano gestaan alsook in enkele andere landelijke dagbladen. We mogen dus niet klagen wat dat betreft. Het gevaar van zo'n opsomming is natuurlijk dat er activiteiten over het hoofd worden gezien. Dat is niet de bedoeling dus ook de hier niet genoemde leden en activiteiten, bedankt voor jullie inzet. Het resultaat van al die publiciteit lijkt overigens ook te zijn dat een aantal mensen de weg naar de „moeder aller metalen constructiesystemen” weer heeft teruggevonden; die hun oude voorraad onder het stof vandaan hebben gehaald en weer zijn gaan bouwen. Anderen hebben op grond van alle publiciteit in kranten en tijdschriften en op de radio, het Meccano Gilde Nederland weten te vinden om hun spullen te koop aan

te bieden hetgeen te zien is aan de groeiende advertentierubriek in het Meccano Nieuws. Kortom al die publiciteit lijkt alleen maar goed zijn voor de hobby. We gaan dus gewoon beginnen aan de volgende jubileumperiode waarin modernere technieken wellicht een belangrijke(re) rol gaan spelen.

Wie de september bijeenkomst in Ede heeft bezocht, struikelde bijna over de laptops en andere elektronische hulpmiddelen waar onze gasten van de Fischertechnik Club Nederland zich rijkelijk van bedienden. Maar ook leden van het MGN zijn prettig in de weer met dat soort zaken dus de geesten lijken er zo langzamerhand rijp voor te zijn.

Ik wens jullie allemaal prettige feestdagen en een goed nieuw Meccano jaar.

Kees Trommel

van de penningmeester

Als ik deze bijdrage schrijf op 1 november 2001 dan zijn ongeveer driekwart van de contributiebetalingen al binnen. Naar ik hoop zullen de overige leden ook tijdig betalen, zodat mijn beoogde doel om per 1 januari 2002 de € - knop om te draaien kan worden bereikt. Ook hoop ik geen herinneringen te zullen moeten versturen, een onderwerp waarover u mijn standpunt kent. Voor het niet geheel ondenkbeeldige geval u toch alle voorbereidende informatie gemist heeft en toch niet het acceptgiroformulier hebt verstuurd of zelfs maar gezien is voorzien in het besluit van de ledenvergadering van maart 2001. De penningmeester heeft dan het recht om een herinneringsacceptgiroformulier te verzenden, zónder de 'betalingskorting', maar wel verhoogd met de kosten. Of u tot de genomineerden behoorde hebt u onlangs kunnen ervaren. Ook van deze 'genomineerden' verwacht ik [opnieuw] vlotte betaling met het *dringende* verzoek dit nog in 2001 te realiseren: DUS NU!

Rest mij ook u toe te wensen een soepele € - conversie te mogen beleven rond de jaarwisseling. Verder wens ik u veel Meccano-plezier in 2002.

Jan H. Schurink

mutaties ledenbestand

Mutaties in het ledenbestand tot 17 oktober 2001.

Wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden

- 1118 F. Dijkshoorn
Heile Schoorstraat 49
5018 ED Tilburg
013 53519121104
- 1119 P.H. v.d. Heem
van Weelstraat 35a
3022 ZB Rotterdam
010 4779018
- 1120 E.P. van Hagen
van Aalstlaan 700
2722 SJ Zoetermeer
079 3311089
- 1121 Bernard Russel
de Merodelaan 74, bus 1
B 3620 Lanaken
BELGIË
0032 89713805
- 1122 K.F. Berling
Malrove 80
7322 GC Apeldoorn
055 3662515
- 1123 Ruud van Noort
Bussemakerlaan 5
5224 GS s Hertogenbosch
073 6215556
- 1124 B.B. Kelderman
Joost v.d. Vondellaan 36
7412 MR Deventer
0570 640950
- 1125 H.J. de Vries
Florence Nightingale-
straat 194
2027 NG Haarlem
023 5614333
- 1126 P. van Lith
Kinderbalk 32
1628 MD Hoorn (NH)
0229 231053
0654 600474

Opnieuw lid

- 115 F.H. de Wolff
Ring 89
3343 BK Hendrik Ido
Ambacht
078 6816186

Adres- en/of telefoonwijzigingen

- 739 H.B. Tempel
Paganinistraat 74
2901 KG Capelle a/d IJssel
010 4373400
- 228 G. van Leeuwen
Varenhof 376
3069 KL Rotterdam
010 2201849
- 249 L.C.W. Wentzel
Prof. Cobbenhagenlaan 754
5037 DW Tilburg
013 4673114
- 1073 J.W.H.H. Moezel
Zuiderkruis 169
3902 WE Veenendaal
0318 506690

683 A.W. Boeke
Parc Imstenrade 171
6418 PP Heerlen
045 5431777

310 A. Mignot
Neuer Markt 2
A 1011 Wien
Osterreich

Bedankt

De volgende leden beëindigen het lidmaatschap van het MGN per 1 januari 2002.

580 P.C. Starrevelt, Zwolle.

851 J.J. van der Staay,
Bennebroek.

770 W.J. Wadman, Bussum.

97 M.T. Smidt, Heerenveen.

477 T. Schuurig, Oostzaan.
531 C. Burgers, Dinteloord.
911 J.N.M. Wanders, Zutphen.
232 K.W. Malipaart, Woerden.

1079 A.N.M. Jansen,
s-Gravenzande.

270 H. van der Meer,
Bodegraven.

539 L.C. van Zwieten,
Oosterbeek.

491 A.G.W. Nijs, Voorhout.

691 H. v.d. Giessen,
Amersfoort.

1094 J. de Vor, Hoogeveen.

298 H.C.O.W. Geesink,
Curridabat San Jose,
COSTA RICA.

Overleden

Wij ontvingen bericht van het overlijden van:

729 T.C. Smit, Drachten.

1041 M.A.J. Gordijn,
Hazerswoude Rijndijk.

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

Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde op 17 okt. 2001 gekomen op 622.

Dick Bus, ledensecretaris

100 JAAR MECCANO

Tekst en foto's door Henk Brouwer

Dit jaar 2001 vieren de MECCANO liefhebbers over de hele wereld het honderdjarig jubileum van MECCANO het fantastisch mooie en veel geïmiteerde constructiespeelgoed uitgevonden in 1901 door Frank Hornby.

Frank Hornby, een huisvader, die aan het experimenteren sloeg met speelgoed voor zijn eigen kinderen. Er bestond al heel mooi mechanisch speelgoed maar dat was toen ook al schrikbarend duur. En het goedkopere was al gauw stuk gespeeld. In elk geval, voor de kinderen was de nieuwigheid er snel af, zo merkte Hornby. Hij zocht iets waarmee kinderen in verschillende vormen konden blijven spelen. Uiteindelijk besloot hij een aantal metalen strips te maken met vaste maten, die hij perforeerde met gaatjes, hij koos voor een tussenruimte van een halve inch.

De eerste ervaringen waren veelbelovend en Hornby begon een kleine produktie op te zetten. Hij liet zijn uitvinding in 1901 patenteren onder de naam "Mechanics Made Easy". In September 1907 veranderde hij de naam in "Meccano", een betere naam had hij nauwelijks kunnen kiezen, het burgerde wereldwijd in, zo sterk zelfs, dat het in woordenboeken van menige taal is opgenomen. Hornby richtte Meccano fabrieken op in Berlijn, Parijs, Amerika en Spanje en zijn constructiespeelgoed werd alom geïmiteerd.

Een Amerikaan ging zelfs zover dat hij een exacte copie van een Meccano doos uitbracht onder de naam "American Model Builder".

Dat ging Frank Hornby te ver en na negen jaar procederen kreeg hij uiteindelijk genoegdoening. Frank Hornby, de pionier van het constructie speelgoed, overleed in 1936.

Het basis concept van Meccano werd destijds onder licentie door anderen overgenomen. Later 'toen het patent verlopen was' werd het door vele andere speelgoed fabrikanten geïmiteerd. In het Boek "EISENZEIT" geschichte des metallbaukastens worden alleen al meer dan 200 fabrikanten van constructie speelgoed genoemd en dat zijn ze dan nog lang niet allemaal. Hierna een kort overzicht van de belangrijkste periodes

in de Meccano geschiedenis: 1901 tot 1914 Mechanics Made Easy en de eerste Meccano:

De eerste patenten voor het nieuwe speelgoed werden ingediend en toegekend in 1901, en de eerste sets Mechanics Made Easy (zie figuur 1) werden datzelfde jaar te koop aangeboden, bevattende 17 verschillende onderdelen: stangen, steunen, assen, wielen, schroeven en moeren en een folder met 12 voorbeelden van te bouwen modellen.

De geperforeerde strips werden gemaakt van Blik, met omgevouwen randen. De wielen werden gedraaid uit messing, een soort klemmetjes werd gebruikt om de wielen op de assen te fixeren. Gekochte onderdelen werden verpakt in gehuurde ruimtes naast het bedrijf van Elliot. Voor de eerste modelbouw wedstrijd, aangekondigd in 1903, moesten de modellen opgestuurd worden ter beoordeling van een jury.

Een aanvullingsset kwam beschikbaar welke de eerste tandwielen etc. bevatte. Omstreeks 1905 waren er 5 sets beschikbaar, elk gekoppeld aan de volgende door middel van een aanvullingsset, het aantal verschillende onderdelen was nu opgelopen tot 38. De 12,5 inch hoekbalk deed zijn intrede. de X start set werd in 1906 geïntroduceerd.



In 1907 zetten Elliot en Hornby een fabriek in Duke Street, een paar honderd meter verderop, om zodoende zelf de onderdelen te kunnen produceren. De naam Meccano werd geregistreerd op 14 September. In Juni 1908 werd Meccano Ltd opgericht. De Sets die voorheen X tot E heetten werden nu op de markt gebracht als Meccano sets 1 tot 6, en een nieuwe klem voor het fixeren van de wielen maakte de assen met groef overbodig, het nieuwe systeem echter was minder goed dan het oude. Ook de Meccano strips kregen afgeronde einden en werden gemaakt van dikker staal, waardoor de omgevouwen

randen kwamen te vervallen. Het vernikkelen van de onderdelen verving het vertinnen ervan, en dit bleef zo totdat de gekleurde Meccano zijn intrede deed.

Meccano Ltd verhuisde opnieuw in 1909 naar een fabriek in West Derby Road. De Uitrustingen 5 en 6 werden nu geleverd in houten kisten, de grootste bevatte niet minder dan 168 12inch geperforeerde strips en 245 steunen. Een hoekbalk van 5inch werd ook nog toegevoegd aan de lijst met onderdelen. In 1910 werd het Hornby Systeem op scholen geïntroduceerd t.b.v. demonstraties op mechanisch gebied. In dezelfde periode werden ook de grote Flanged platen en de 4inch Sector plaat geïntroduceerd.

Met het persen van Meccano onderdelen werd in 1911 een aanvang genomen, en in deze tijd werd ook begonnen met het verkleinen van Meccano uitrustingen, de 1911 No 6 uitrusting bijvoorbeeld had slechts 48 12inch Strips in vergelijking met de 1910 uitrusting die er 168 had, verder 500 schroeven en moeren i.p.v 950 stuks.

Meccano (Frankrijk) Ltd. werd opgericht in Paris in 1912, en de eerste molenwieken werden geïntroduceerd. In Duitsland startte Märklin met de fabricage van Meccano onder licentie - aan deze samenwerking worden we voornamelijk nog herinnerd door de twee

Marklin motors No 1 en de dure drieassige No 2 veermotor. Tot dan werden wielen middels een clip gefixeerd op de assen.

De wijziging (fixatie door middel van een schroef) kwam op de markt in 1912 en vanaf dat moment was het mogelijk om echte modellen van Meccano te bouwen. Het aantal verschillende Meccano onderdelen was inmiddels uitgegroeid tot 60.

In 1914 was de West Derby Road fabriek te klein geworden en een nieuwe lokatie moest gezocht worden om een grotere fabriek te bouwen. Het werd Binns Road, de naam die bekend is bij alle Meccano liefhebbers in de wereld.

In de volgende nummers van M.N.. zullen de volgende periodes aan bod komen.

| | |
|---------------|--|
| 1914 tot 1926 | De eerste Binns Road periode (Nikkel Meccano) |
| 1927 tot 1934 | Donker rood en groen Meccano. |
| 1934 tot 1941 | Blauw en goud periode. |
| 1945 tot 1964 | Na-oorlogse rood en groen periode (diverse tinten) |
| 1964 tot 1970 | Geel, zwart en Aluminium coating |
| 1970 tot 1978 | Geel blauw en Zink coating. |
| 1978 tot 1979 | Donker geel en blauw. |



Figuur 1.
Een van de blikken Meccano dozen uit 1907, het moment dat de naam "Mechanics Made Easy" vervangen werd door de naam 'Meccano'.



Figuur 2.
Dozen uit de periode 1910-1914.



Figuur 3.
Meccano-Marklin doos Nr 3 met veermotor Nr. 1.

Modelbouwtentoonstelling luchtvaartmuseum Soesterberg 2001

Door Co Stevens

De herfstvacantie is weer voorbij, daarmee ook deze tentoonstelling. Het is een gebeurtenis die tamelijk veel inspanning vereist, ga maar na: de ruimte indelen, de stands indelen, aan de hand daarvan de tafels (ver)plaatsen, kabels leggen en tenslotte de modellen opstellen en aan de gang brengen. De opstelling van de vliegtuigen en helicopters in de "Vreeburghal", waarin wij altijd staan, was dit jaar veranderd. Toen ik er vrijdag, de eerste opbouw dag, binnen kwam, zag ik dat meteen, en ik oordeelde ook meteen: in ons voordeel. We konden de ons beschikbare ruimte beter naar onze ideeën indelen.

We waren met tien personen: Karel Bijzen met enkele stoomlokomotieven en de (door hem aangepaste) kraan uit de Meccano millenniumdoos; Han Schouwenaar en zijn assistent Tom met hun balanceerkraan en de "TakLift 4"; René Muijen met zijn model van het eerste ooit gebouwde containerschip; Ab Ritsema met zijn welbekende serie modellen, groot en klein; Henk Verhoef en zijn assi-

stente tevens vrouw Ria met het "Convair Liner 240" opengewerkte model, twee vliegtuigmotoren en een versnellingsbak; Henk Glebbeek met zijn onvergelykelijke serie fantasiemodellen; Jan Ringnalda met een grote serie kleine modelletjes en een paar tafels vol met uitrustingsdozen, waarvan de merken vermeldenswaard zijn: Meccano, Trix, Märklin, Elmec, Temsi, Constructor, Stabil, Merkur, Mignon, Construzione Meccaniche; en ondergetekende met zijn containerportaalkraan en Arnfieldklok.

Conform onze verwachting trokken we veel publiek, volgens de officiële telling was het aantal bezoekers ca 9000. Al vielen we dit jaar niet in de prijzen, we kregen wel een eervolle vermelding. Maar daarvoor doen we dit niet, wél voor ons plezier én om het Meccanogebeuren uit te dragen en kenbaar te maken aan het publiek, wellicht dat iemand zich geroepen voelt om zich als lid aan te melden. In ieder geval kunnen we terugkijken op een geslaagde tentoonstelling!

Bij de foto's op de voorpagina

René Muijen showde zijn Meccano interpretatie van de eerste containerboot (rechtsboven). Daarnaast een detail van een van de vele fantasiemodellen van Henk Glebbeek (linksboven). Vooral op kleine kinderen oefenen deze constructies een grote aantrekkingskracht uit. In het midden Jan Ringnalda's Fokker "look a like". Karel Bijzen had een aantal grote modellen van stoomtreinen meegenomen (rechtsonder), waaronder deze Shag. Op de detailfoto zijn de verticale cilindres goed te zien die er voor zorgen dat de draaicirkel voor deze grote locomotief toch beperkt kan blijven. Daarnaast (linksonder) Jan Ringnalda bezig met de opbouw van zijn toko. Hij had flink wat dozen meegenomen uit de verschillende perioden van Meccano en andere merken. Helaas hebben we in het vorige nummer van Meccano Nieuws verzuimd Soesterberg op de agenda te plaatsen. Onze excuses daarvoor.

6

Meccano in Nieuw-Zeeland

Tekst en foto's van Hans van Ouwkerk

Mijn vrouw en ik houden niet zo van de Nederlandse kwakkelwinters. Een goede reden om naar warmere oorden af te reizen. Dit keer was er genoeg gespaard om de maanden maart en april in Australië en Nieuw-Zeeland door te kunnen brengen. Toen het reisdoel vast stond lag het voor de hand om eens te kijken of er ook mogelijkheden waren om onze hobbies, Meccano en quilten, uit te leven. Via Internet kun je niet alleen auto's huren en slaapplekken reserveren, je kunt ook uitzoeken wat er op het gebied van je liefhebberijen gaande is. Voor Meccano sprong de tentoonstelling in Nieuw-Zeeland (NZ) er uit. De NZ Federation of Meccano Modellers (NZFMM) laat om de twee jaar een grote tentoonstelling organiseren door één van de lokale clubs. Dit jaar bestaat Meccano honderd jaar en het zal wel geen toeval zijn dat de eerste keer te beurt viel aan de Wellington Meccano Club. Wellington is immers de hoofdstad van NZ en ligt aan de zuidkust van het Noordeiland. Tamelijk

centraal, maar als je van het Zuideiland komt moet er wel een stukje gevaren worden. Een staartje van een tropische cycloon was nog krachtig genoeg om de oversteek van Cook Strait buitengewoon onstuimig te maken. Wat wit om de neus kwamen we op Goede Vrijdag, laat in de middag, in Wellington aan. Na het dumpen van onze bagage in de jeugdherberg reden we meteen door naar Upper Hutt waar de genoemde club een grote zaal (41 bij 20 meter) in het 'Civic Centre' had gehuurd. Het was even zoeken, maar bij een achtergang trof ik wat heren aan die Meccanomodellen aan het uitladen waren. Dat zat dus wel goed. De organisator, Simon Moody, was op de hoogte van mijn komst en had mij ingeschreven als exposant zonder tafel. Dat was prima geregeld want ik had geen modellen meegenomen. Met een bagagemiet van 20 kg was dat ook niet mogelijk.

De zaterdag was gereserveerd voor het opstellen van

de modellen en het uitreiken van prijzen. Een prima gelegenheid voor fotografie en discussie. Er bleken meer reislustige bezoekers te zijn, met name David Feinstein uit Zuid Afrika, Graham Jost, Jack Parsisson en Bruce Douglas uit Australië, Dave Barrett uit Engeland en Michael Adler uit Israël. Bekende namen voor sommige gildeleden. In de loop van de dag beoordeelde een deskundige jury de aanwezige modellen. Voor het beste en origineelste model was een prachtige prijs beschikbaar. De Meccano jubileum-uitgave uit 2000, geschonken door de firma Mattel, voormalig importeur van Meccano voor NZ. Deze uitgave, de "Blocksetting crane" in genummerde houten kist, is eerder in dit blad beschreven.

Aan het einde van de middag verzamelde alle aanwezigen zich in een klein zaaltje waar de nodige toespraken gehouden werden. In feite een soort jaarvergadering van de NZFMM. De buitenlandse gasten werden uitgenodigd om zich voor te stellen. De block setter werd toegekend aan Daryl Anderson voor zijn schitterende model van een achtbaan, de 'Gutbuster'. Welverdiend en daar bleef het niet bij. Graham Jost presenteerde hem de 'Wes Dalefield Webmaster Prize' en tenslotte verblijdde Michael Adler hem, na een bewogen toespraak, namens de ISM met de 'Golden Spanner Award'. Na al die toespraken was het tijd voor het diner. Dit was door Simon Moody goed geregeld. Er waren voldoende tafels gereserveerd bij de plaatselijke 'Cobb & Co'. Ook hier werden, geholpen door de uitstekende wijnen van NZ, de nodige geanimeerde gesprekken gevoerd.



Hans van Ouwerkerk op bezoek bij de auteur van de EMP, Don Blakeborough (links) en Graham Jost (rechts)

Op Eerste Paasdag was het publiek welkom. Ongeveer duizend betalende bezoekers. Samen met de sponsorgelden was dit voldoende voor een positief financieel resultaat. Op ruim achthonderd vierkante meters waren de ruim 150 modellen goed zichtbaar opgesteld. Op het podium reden de treinen van de 'Hornby Modellers Club' rond. Ik kreeg te horen dat sommige locomotieven nog de oorspronkelijke koolborstels hadden en dat er maar weinig onderhoud nodig is. Toch niet zo blikkerig als ik altijd gedacht heb. Midden in de zaal was een soort diorama ingericht met modellen die kenmerkend waren voor de landelijke omgeving. Blijkbaar heeft een schapeboer toch nog tijd over om zich te ontspannen met Meccano.

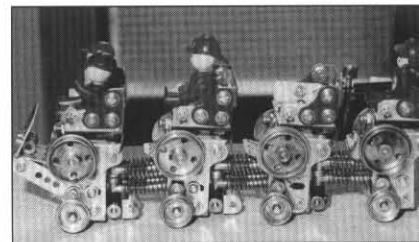
Het was een echte tentoonstelling, diverse fraaie modellen van zeer klein tot zeer groot, fraaie verzamelobjecten, weinig handel. Voor het eerst zag ik

een echt "MECHANICS MADE EASY" doosje. Stripjes met een omgefelsd randje en de oorspronkelijke flenswielen met groef. Weinig handel, maar toch heb ik wel wat gekocht. Alle zes exemplaren van de Encyclopedia of Meccano Parts, waarover reeds in het vorige nummer uitvoerig is bericht, en een paar schitterende babyslofjes. Gehaakt in Meccano kleuren door Alison Geange. Nu maar wachten op het eerste kleinkind.

De achtbaan van Daryl Anderson (zie de foto's) bestaat hoofdzakelijk uit strippen en hoekbalken. De kunst is uiteraard om met dergelijke simpele onderdelen een werkend geheel te bouwen. Het karretje wordt naar het hoogste punt gehesen en gefixeerd tussen de geleiders. Vervolgens legt het, louter door zwaartekracht, in ongeveer 10 s het complete traject af. Het geheim zit in het karretje. Van de totaal 600 bouwuren is daar dan ook de helft aan besteed. Eindeloos experimenteren met de juiste geleiding, vering en demping, net zo lang tot de baan zonder haperen kon worden afgelegd.

De Gutbuster was zeker niet het grootste model, dat was het vrachtschip Cairo van Don Wilson. Prachtig opengewerkt en bijzonder gedetailleerd. Ook de hijskraan van Simon Moody, winnaar van de tweede prijs, mocht er zijn. Simon had een keukentrapje meegenomen om het model netjes af te kunnen regelen. Kleine modellen kunnen ook zeer de moeite waard zijn. Wat dacht u van een muizenval op wieltjes. Na het dichtklappen wordt het ongedierte meteen rijdend afgevoerd. De in goud en blauw uitgevoerde modelletjes van Neil Pluck waren ook leuk om te zien. Zo zag het er na 1934 tot het begin van de tweede wereldoorlog uit. Neil is getrouwd met Grace Oelderink, van Nederlandse afkomst. Hij koopt al zijn Meccano bij 'garage sales'.

Het leukste vond ik een modelletje van Bruce Nelson, 'The new British Coin'. Nieuw-Zeelanders geven graag af op de blunders van het Britse koninkrijk. In dit geval laat het model zien wat er mis was met de afbeelding op een munt van £2. Een cirkel van negentien in elkaar grijpende tandwielen. Iedere Meccanojongen begrijpt dat daar geen beweging in te krijgen valt.



De achtbaan met karretje van Daryl Anderson



Nieuws van Meccano

Door Willem Blauw

In de maand november was ik te gast op het kantoor van Nikko in Breda.

Ik werd daar in de Meccano showkamer te woord gestaan door de heren van Heijningen en van Deelen.

We spraken natuurlijk over Meccano en in het bijzonder over de Crazy Inventors dozen. Deze zijn reeds in de handel, maar mondjesmaat beschikbaar. Voor de nederlandse markt zijn nog zo'n 100 stuks van elk beschikbaar.

Volgend jaar zal waarschijnlijk een nieuwe voorraad worden gedistribueerd.

Tot mijn verrassing kondigden zij 4 nieuwe dozen aan die in 2002 zullen verschijnen. Een aantal hiervan waren zelfs in de showroom aanwezig. Hieronder alvast een voorproefje hoe deze er uit zullen gaan zien.

Een volledig nieuwe lijn in het programma is een soort blikken-doosjes-constructie-set in de vorm van een koe, cowboy, politieman en auto. Alle onderdelen zoals armen, hoeden, banden koe-hoorns etc. worden door middel van magneetjes op de romp bevestigd. Iets compleet nieuws dus, wat door Meccano nooit eerder is gemaakt. Dankzij de magneten kunnen we de onderdelen natuurlijk wel gaan gebruiken voor onze modellen.

Meccano is weer springlevend. Velen van ons betreuren wellicht de nieuwe koers van de fabriek, feit is wel dat Nikko de toekomst rooskleurig tegemoet ziet en tevreden is over de tot nu toe behaalde verkoopresultaten. Het produkt Meccano is dan ook weer volop verkrijgbaar.



"Rattletrap" is een soort van T-ford met spaakwielen.

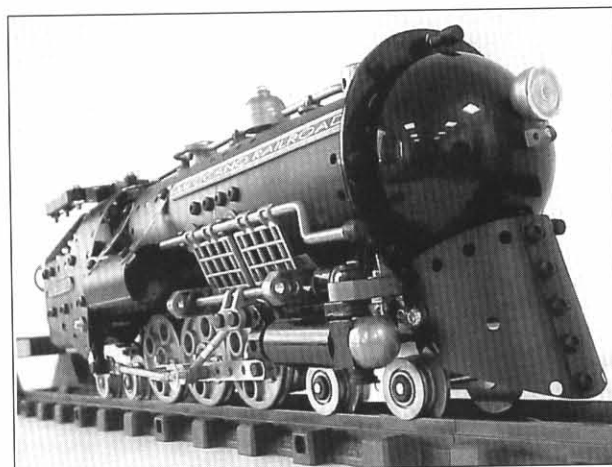
8



"Nautilus", een futuristische onderzeeboot met gemotoriseerde boor.



De vleugels van het model "Bat" zijn van rubber en worden door een motor met vertragingkast aangedreven.



Special Edition doos uit de Multimodels serie. Een gestroomlijnde 4-6-4 locomotief bestaande uit 485 onderdelen.

Een Echappement met een dubbele onrust

door Marc Hegeman

Ik begrijp helemaal niets van die titel en het klinkt onheilspellend! Als ik een blik op de foto's werp, dan lijkt het in ieder geval niet zo bedreigend, want het is MECCANO. Na enig gezoek in MECCANO literatuur, gaat de aandacht uit naar klokken. Maar bijna alle klokken daar, zijn slingeruurwerken of hebben een electromagnetische aandrijving. En ik wil juist een opwindhorloge, of - minder hoog gegrepen - een keukenwekker. Ik wil een veermotor als aandrijving. In de horloges, die ik vroeger sloopte, zat een wieltje op een spiraalveer, dat heen en weer draaide: onrustig gedoe vond ik dat. Dat is wellicht de reden, dat men het balanswiel ook wel onrust noemt. En echappement komt uit het franse woordenboek en betekent ontsnapping (en ook: knalpot of uitlaat).

Goed dan: Een onrust is een schommelwiel, dat hetzelfde doet als een slinger in een klok, het beweegt in een vast ritme; en het echappement laat de energie van de veermotor of de gewichten stap voor stap vrij. Het echappement bestaat uit een palrad en een anker. Het anker schommelt met de onrust heen en weer en laat telkens een pal van het palrad passeren. En de onrust krijgt elke keer een zetje van het palrad, waardoor het aan de gang blijft. Voor mij is dit allemaal onbekend terrein, vandaar dat het een beetje simpel is opgeschreven.

Het MECCANO model, dat ik heb gemaakt, is een onderdeel van een horloge. Wat ontbreekt, en wat ik later wil toevoegen, zijn de tandwieloverbrenging van het palwiel naar de wijzers, de knop voor het opwinden en voor het verdraaien van de wijzers, en de kast met de wijzerplaat.

Als palwiel heb ik gekozen voor het MECCANO tandwiel no. 167c (Dit tandwiel met de grote tanden hoort bij de getande segmenten 167a).

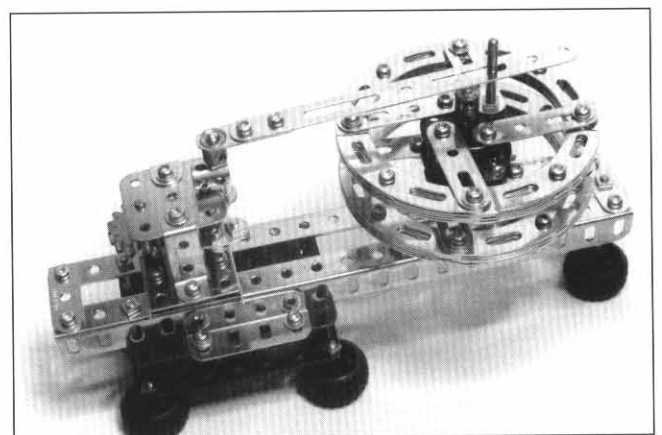
De grotere tanden maken de juiste afstelling minder gevoelig. Het anker is opgebouwd met standaard onderdelen en palwiel en anker zitten op de standaard afstand van 1 inch. De ankervork, die een geheel vormt met het anker, maakt een hoekbeweging van ca. 15 graden. De onrust maakt een hoekbeweging van ca. 120 graden. Deze twee waarden bepalen de lengte van de ankervork, die in het model een sleuf heeft in plaats van de vork (no.55 sleufstrook groot), om de variërende afstand tussen anker en pen op de onrust op te vangen. En nu dan de constructie van de dubbele onrust. In een horloge zit een enkele onrust, dat, relatief gezien, erg licht is. Als je dus met je pols allerlei bewegingen maakt, ondervindt de onrust niet veel traagheidsinvloed. Maar in MECCANO heeft het wel veel massa. Als het model wordt verplaatst, is er wel invloed op de regelmatige loop en zou zelfs stil kunnen komen te staan. Om dat te voorkomen, maakte ik een dubbel balanswiel, dat tegengestelde draaibewegingen maakt (met behulp van twee kroonwielen en een tussenrondsel), zodat de massa-traagheid van de een dat van de ander tegenwerkt als

het geheel met de handen wordt gedraaid. De zware balanswielen zijn met de bekende kleine druklagertjes zo wrijvingsloos mogelijk draaibaar gemaakt.

De veer heb ik in de gereedschapskist gevonden. De balans draait om een as, die op een verstelbaar subframe is gemonteerd (met 5-gats koppelingen en een vierkante koppeling van Mike Dennis). Zo kan de balans worden versteld ten opzichte van het anker, wat hetzelfde effect moet hebben als het verplaatsen van het gewicht aan een slinger-uurwerk: versnellen of vertragen van de klok. (Op de tekeningen is het mechanisme anders dan op het werkelijke model: hier kan het met de hand over de twee assen worden verschoven en dan met een schroefje worden vastgezet. Bij Marc's model kun je het met een schroef verstellen. Dit verstellen is nodig voor de fijnafstelling van het tikken en dus van de snelheid van de klok. red.)

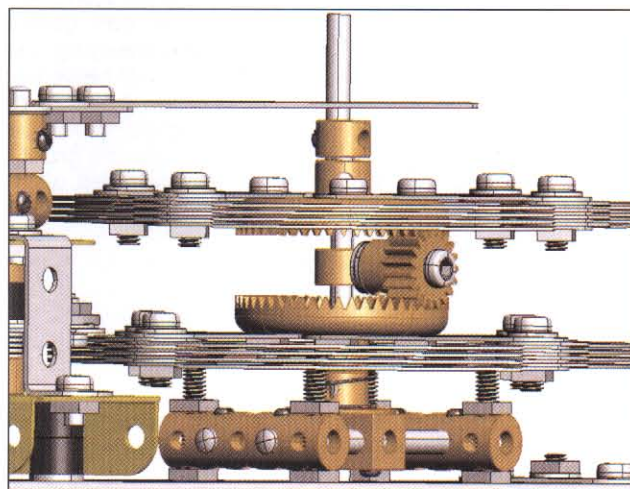
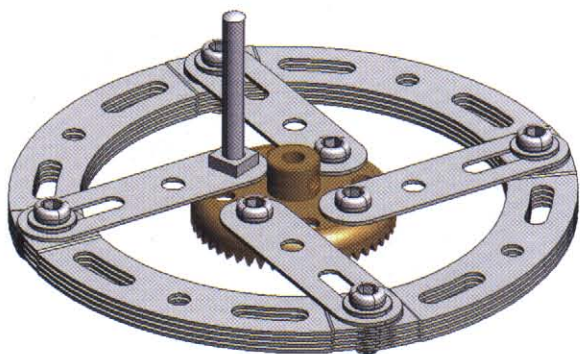
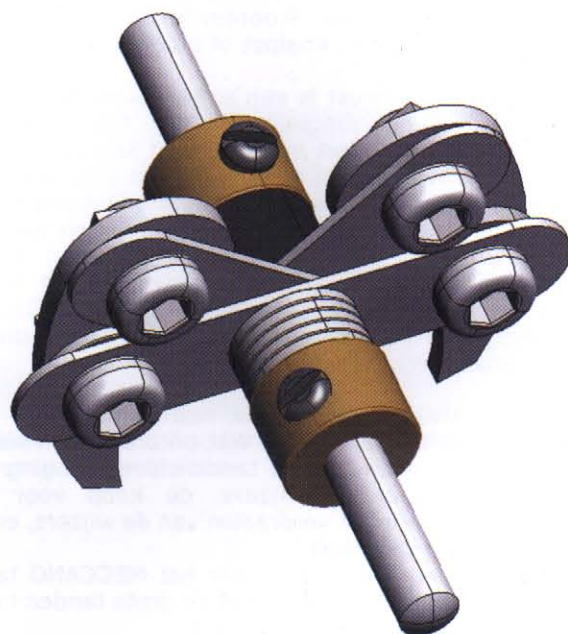
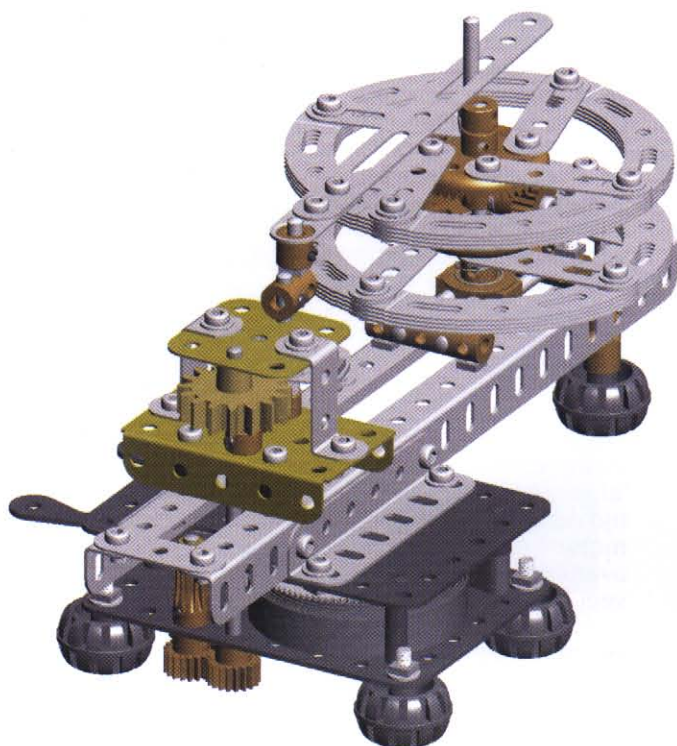
Het echappement en de onrust zijn voorlopig gemonteerd op een 'CONSTRUCTOR' veermotor. Het definitieve uurwerk zal worden aangedreven door een STOKYS veermotor, die, volgens metingen van Prof. Spinler van de zwitserse MECCANO-club AMS, de meest constante werking heeft van 'opgewonden' tot 'afgelopen'. Met de CONSTRUCTOR motor is de looptijd nu zo'n 10 minuten, maar met de sterkere STOKYS motor en het optimale aangrijppunt in de overbrenging tussen echappement en wijzers, zal dit veel langer zijn (hoop ik).

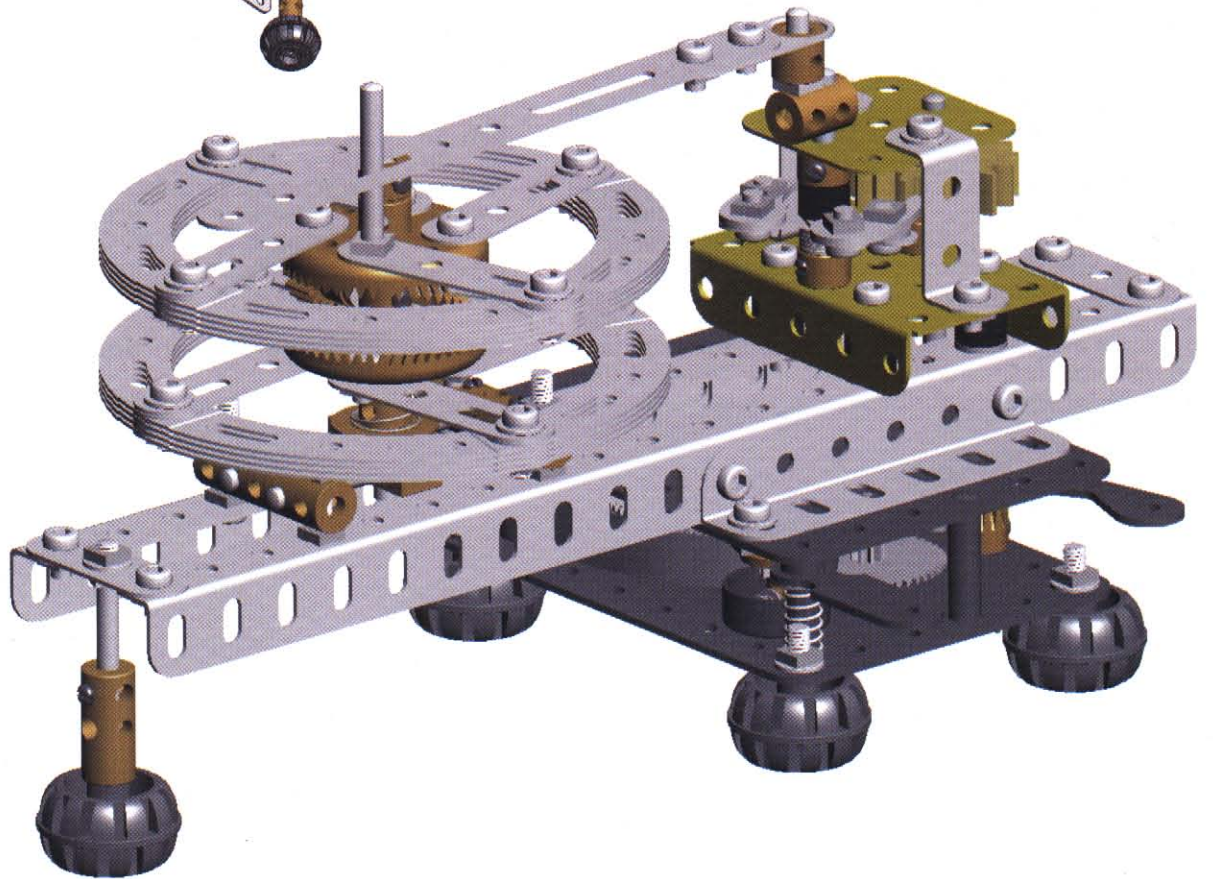
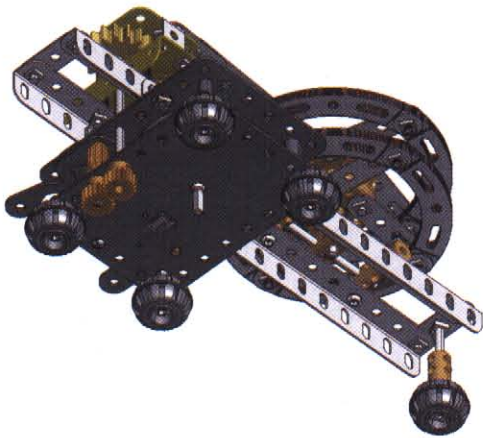
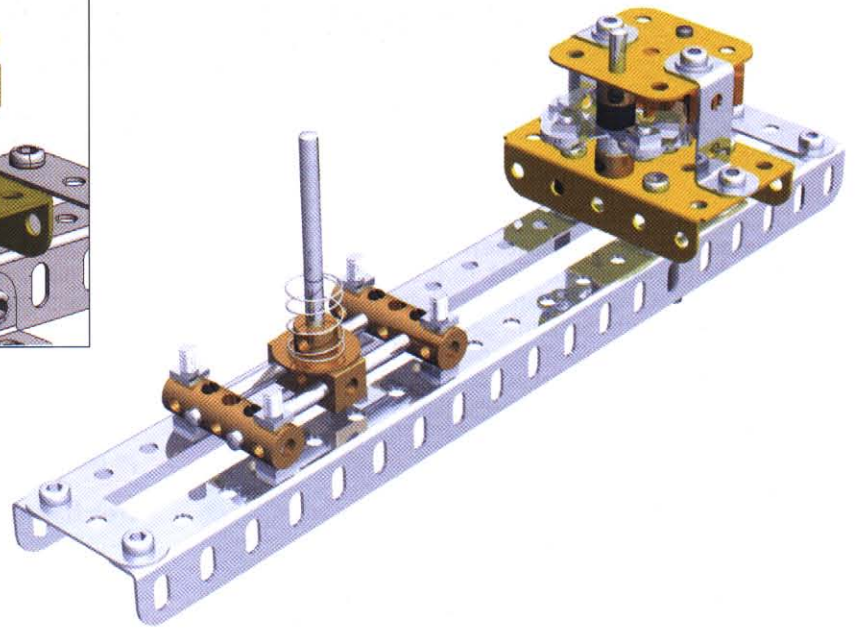
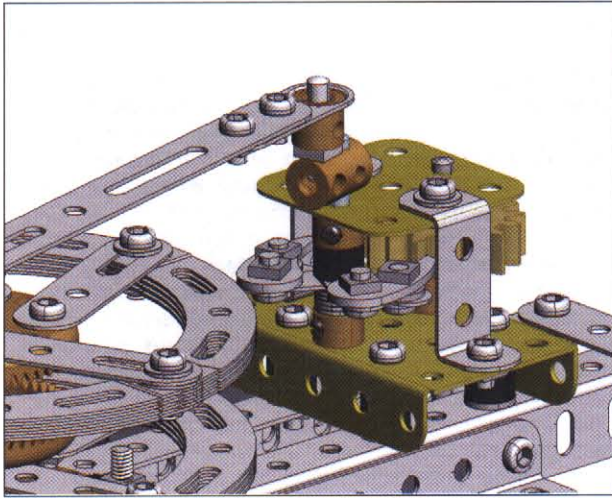
Op de volgende 2 pagina's staan de tekeningen van deze constructie afgebeeld.



De Pro Desktop tekeningen zijn gemaakt door Anthony Els van de Johannesburg Meccano Hobbyists uit Zuid Afrika. Dankzij zijn inspanningen is deze kleuren-pagina tot stand gekomen. De tekeningen zijn zo gedetailleerd dat een geschreven uitleg overbodig is. Het model verkeert nog in een experimenteel stadium. Met name de aandrijving behoeft nog enige aandacht. Wanneer Marc er in is geslaagd het model te perfectioneren hopen we daar in een volgend Meccano Nieuws op terug te kunnen komen. Het staat natuurlijk een ieder vrij naar harte-lust zelf aan de slag te gaan. Veel bouwplezier!

10





Tips en Trucs

Het is alweer een tijdje geleden dat we tips van leden ontvingen. Frans Roost heeft een aantal van zijn handigheidjes aan het papier toevertrouwd. Tevens wordt door Marc Hageman beschreven hoe een (niet Meccano) holle band kan worden gevuld. Van Spanner tenslotte pikten we een tip over het weer netjes strak maken van plastic platen, geschreven door Rob Beijersbergen.

Het vastzetten van loszittende naven

Loszittende naven zet ik vast m.b.v. een paar stalen kogels van 10, 13 en 20 mm. In de bankschroef zet ik een paar aluminium bekken (gewoon gezaagd van een stuk hoeklijn van de Gamma of Formido). Draai eerst een lange schroef in de naaf, door beide gaten.

Plaats nu het kleinste kogeltje tegen de felsrand en klem het geheel in de bankschroef en druk iets door, doe daarna hetzelfde met het 13mm kogeltje en vervolgens met de 20mm kogel.

De diameter van de kogels is niet kritiek en mag best een paar mm verschillen. Vraag ernaar bij uw garage. Een bijkomend voordeel is dat je nu gelijk de naaf kan richten (voordat je hem vastzet). Veel naven worden door de fabriek "ongeveer" in de goede richting gezet, wat wel eens problemen oplevert met het vastzetten van de stelschroef.

Verbreden van tandwielen

Om slijtage bij tandwielen te verminderen kan bijv. een tandwiel 27a verbeterd worden en dit kan in principe bij elk ander tandwiel.

Als we het tandoppervlak vergroten, wordt de over te brengen kracht over een groter oppervlak verdeeld en dat betekent minder slijtage. Zoek een 27a waarvan de naaf niet meer zo goed is, te ruim of schroefdraad beschadigd o.i.d. en verwijder de naaf door het omgeflensde randje weg te vijlen en hem er daarna uit te tikken of te drukken. Zorg er echter wel voor dat het tandwiel vlak ondersteund wordt. Boor (of vijl) het centrale gat op tot 9,5 mm, zodat dit precies over de naaf van een andere 27a heen past. Zet nu de 8 gaten zo precies mogelijk boven elkaar en dan zullen de tanden dat niet staan, maar zet nu een vingernagel tussen twee tanden, zodat de laatsten nu wel tegenover elkaar staan. De 8 gaten zijn nu een fractie t.o.v. elkaar verschoven, maar een boutje kan er toch nog door. Neem nu een plankje van balsahout of andere zachte houtsoort en leg de samengevoegde tandwielen erop. Zet nu vier spelden twee aan twee recht tegenover elkaar stijf tussen de tanden in het hout, zodat ze t.o.v. elkaar niet kunnen verschuiven. Merk nu met een viltstift het naafloze tandwiel bij een van de spelden, omdat het er nog een keer af moet. Nu tussen de 8 gaten een druppeltje secondenlijm en het bovenste tandwiel flink aandrukken. Zorg ervoor dat de te lijmen oppervlakken goed schoon zijn en vlak op elkaar aansluiten.

Solderen kan ook, maar moet op een speciale manier. De soldeervlakken goed schoonmaken. Neem harskensoldeer van 1 of 2mm (diameter), knip stukjes af van 4 a 5mm lengte (niet langer!!) en sla ze met een hamertje plat. Plaats nu deze stukjes tussen de 8 gaten, iets meer naar de naafkant dan naar de

zakken en verhit tot de soldeer gesmolten is, dat is te zien bij de naaf of de 8 gaten, hier zal dan soldeer zichtbaar worden.

Een 23 ipv een 23a

Als door ruimtegebrek 23a te groot is (vanwege de naaf) kan in een 23 een gaatje worden geboord van 3,2mm. Hier kan dan draad in worden getapt (nee, geen bier). Er moet dan echter wel een korte stelschroef in.

Korte stelschroeven zelf maken

Zoek (of koop) een stukje bandijzer van 4 a 5 mm dik en ca. 50mm lang. Boor nu in het midden en 10mm vanaf de rand van het platte vlak aan de smalle of kopse zijde een gaatje van 3,2mm en tap hierin draad. Zaag daarna met een klein ijzerzaagje (GEEN grote dus) een zaagsnede die recht door het midden van het getapte gat gaat tot ongeveer 10mm er voorbij. Draai nu de te lange stelschroef erin en laat hem aan de andere kant iets uitsteken. Klem nu het ingezaagde gedeelte in de bankschroef met het uitstekende deel van de stelschroef naar boven en vijl of slijp dit uitstekende deel weg. Om het in een keer goed te doen kun je de (draad) gangetjes tellen.

Het haaks omzetten van een strip

Soms kan het nodig zijn een strip te hebben, die aan een kant met een of twee gaten haaks is omgezet. Dat is natuurlijk, hup in de bankschroef en mep het uitstekende deel plat. Anders wordt het als we er zo meerdere moeten hebben, dan word het moeilijk om ze allemaal exact gelijk te krijgen. Een handig hulpmiddel is snel zelf te maken. Neem twee 48a en schroef ze ruggelings tegen elkaar met twee boutjes en twee 38a als afstandbus ertussen en neem hiervoor de bovenste twee gaten, zodat er nog drie leeg blijven. Stevig vastschroeven en het hulpstuk is klaar. Zet nu de onderste pootjes op de bekken van de bankschroef, met de boutjes bovenaan dus, en de te buigen strip kan nu d.m.v. een kort asje tussen de 48a's en de bekken van de bankschroef bungelen. Klem nu de strip tussen de bekken (als deze stil hangt), verwijder het hulpstuk en sla het uitstekende deel plat. Als alles goed gegaan is dan is de strip exact tussen twee gaten omgebogen. Er kan zo tot drie gaten worden omgebogen en allemaal exact gelijk.

Glad en strak maken van doorzichtige, plastic platen

Tussen twee metalen platen van dezelfde maat worden de verbogen platen vastgeschroefd. Dit gaat vervolgens voor een half uur in een bak water van 80 graden Celcius, en de platen zijn weer als nieuw.

Binnenband(vulling) voor holle banden

Op de bijeenkomsten staan regelmatig modellen die vanwege de schaal waarin ze gebouwd zijn, geen gebruik kunnen maken van de "iele" originele Meccano banden en waarbij wordt uitgeweken naar een groter formaat. (ook wel eens aangeduid als "asbakbanden"). Deze banden zijn vaak hol van binnen en zullen, afhankelijk van het gewicht van het model meer of minder inzakken, hetgeen niet (altijd) de bedoeling zal zijn. De bedachte oplossingen die mij ter ore zijn gekomen zijn o.m. vullingen met papier-maché, flexibele elektriciteitspijp, oase (dat groene spul dat voor bloemstukjes wordt gebruikt) en propjes krantenpapier. Geen van deze oplossingen is naar mijn weten tot op heden echt gedocumenteerd en bekend is

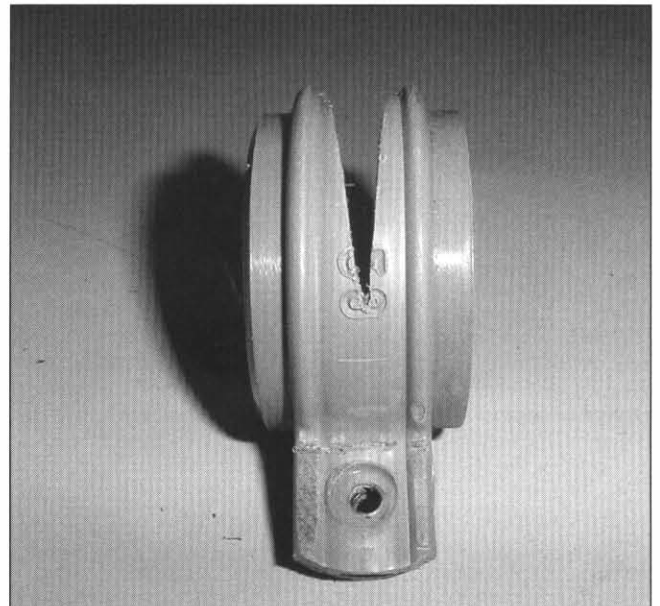
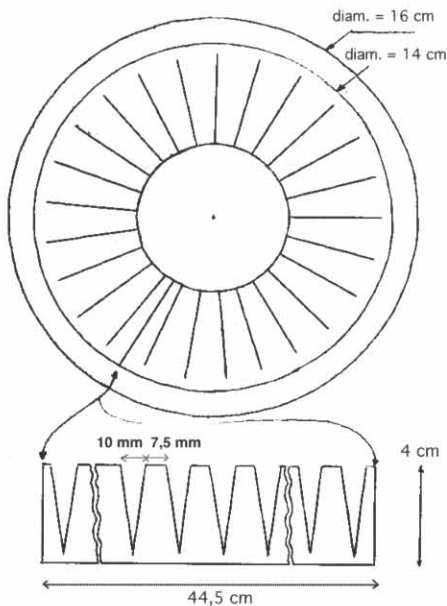
dus niet of ze ook goed werken. (de redactie houdt zich uiteraard aanbevolen om ervaringen te vernemen)

Op blz. 13 en 14 in Meccano Nieuws 19.3 staat een model van een knikgestuurde jeep van Marc Hageman beschreven. Hij gebruikt daarbij grote, holle banden zoals deze te koop zijn bij René Mikkers. Op de septemberbijeenkomst in Ede liet Marc zien welke oplossing hij had gebruikt voor het vullen van de deze banden. In een stuk stofzuigerslang worden inkepingen gezaagd met behulp van een zelf gemaakt malletje. Deze mal bestaat uit een zgn. pijpenklem met daarin een stukje pvc-pijp gelijmd. In dat stukje pijp wordt vervolgens een v-vormige uitsparing gezaagd.

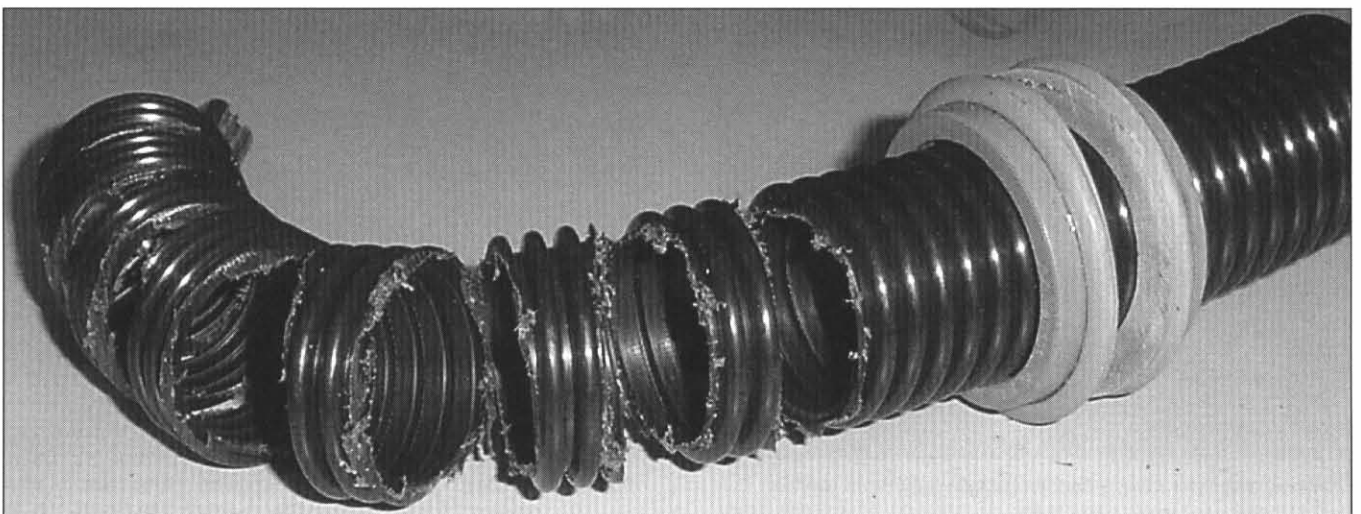
De binnenmaat van de pvc-pijp is net zo groot als de buitenmaat van de stofzuigerslang zodat e.e.a. goed past.

De zo aangepaste stofzuigerslang kan vervolgens in de band gedrukt worden en blijft vanzelf op zijn plaats zitten. De riemschijven 19B kunnen dan met een beetje goede wil in de hiel van de band worden gedrukt. De naven van de riemschijven worden dan vastgezet op de as, terwijl ze een beetje naar elkaar toe worden gedrukt met de handen om de stofzuigerslang wat vast te klemmen.

Bijgaande foto's moeten e.e.a. verduidelijken alsmede de schematische tekening waarin voor het gegeven formaat band de inkepingen worden berekend.



13



Buitenlandse evenementen

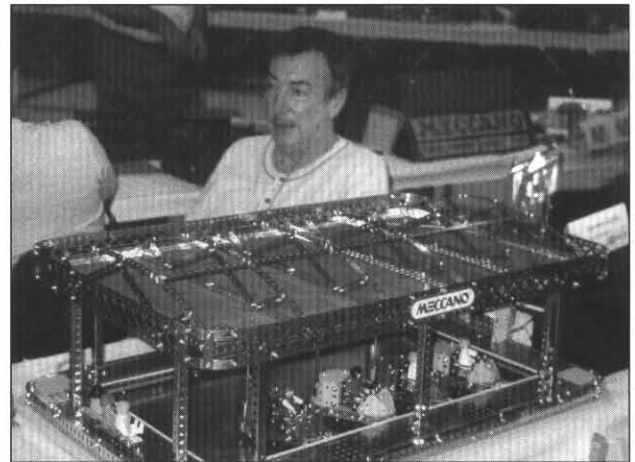
Niet alleen op het financiële vlak lijken de landen binnen Europa naar elkaar toe te groeien. Binnen de Meccano-wereld zijn de grenzen ook aan het vervagen en komen we steeds vaker internationale gasten tegen op onze bijeenkomsten. Buitenlandse evenementen worden ook door menig MGN-lid bezocht, niet zelden in combinatie met hun vakantie. Op deze pagina's twee verslagen van de C.A.M.-meeting in Valras-Plage, Frankrijk en de bijeenkomsten in Genk.

C.A.M. Frankrijk van 24 tot 27 mei 2001

Foto's van Harry Mariën



Model van de laatste Mini van oktober 2000, gemaakt door Guy Kind uit Luxemburg.



Jean-Yves Leray met zijn "autoscooters".

14



Harry Mariën met Erector draaimolen uit de Gilbert catalogus uit 1949.



Spoorwegstoomkraan gemaakt van Krick met "Live-steam"-aandrijving (Wilesco). Het is het aangepaste Supermodel no. 30, gemaakt door Willy Dewulf uit Marseille.

Euro Modelbouw 2001

Door Sjaak van de Ruit

Voor de 4e maal heeft M.G.N. zich laten zien op Euromodelbouw Genk- en hoe. Vrijdag 12 oktober vertrokken met een bus vol Meccano. Om ongeveer 16.00 uur gearriveerd; een drukte en gekrioel van auto's en standhouders. Altijd weer een gevecht om bij je aangewezen plaats te komen, voor ons was dat de feestzaal. Tafels stonden al klaar en beginnen maar. Alras liep de zaak in het honderd daar er net naast ons een "Heipalenorkest" aan het oefenen was voor een party die nacht.

Om 21.30 uur gestopt en vertrokken naar Hotel Apollo. De volgende dag de stand afgemaakt in samenwerking met C.A.M., "Club des Amis de Meccano".

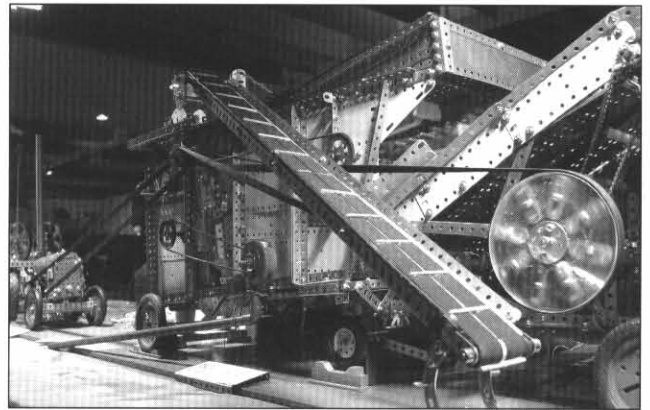
Vele modellen. De "monitor" lemniscaatkraan van Bertus Jongste (veel publiek trekkend) en maar rijst overslaan, af en toe de kreet, een bootje of pikheet (schaf tijd). Locomotief en kermisattractie's van Hans van de Berg, de "muizenval" Cruquis stoomgemaal van René Muijen, de bloksetter van Spoelstra, containerkraan en klok van Stevens, motor van Huub Kitzen en de "fietsman", autochassis van Marien van originele oude onderdelen (juweeltjes), mijn kranen, kortom als alles draaide, kreunde en piepte volop belangstelling. Tevens de stand van de C.A.M. Kranen spooreplacement, landbouwwerktuigen van o.a. Michel Breal, Bernard Carriques, Jean Robbert, Guy Gimil en de nieuwste Zeppelin bouwdoos van Meccano France.

Zaterdagavond een heerlijk diner met zo'n 200 deelnemers, geweldig.

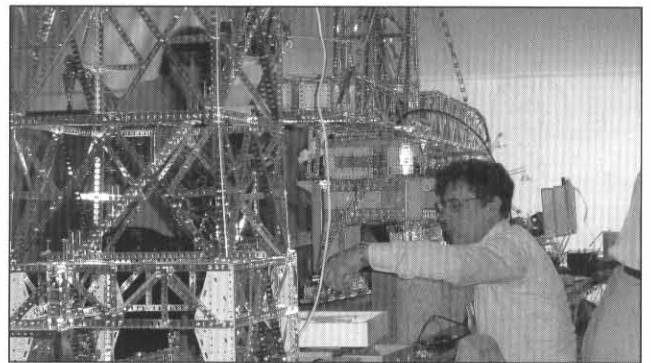
Zondag s'avonds opgebroken en om 22.30 uur in het hotel aangekomen en 's maandags met een volle bus richting Nederland. Een en ander was perfect georganiseerd door de Hoeseltse Treinclub. De beurs was van kwalitatief zeer hoog niveau. Auto's, boten, helicopter, kermis, gereedschappen, computers er stond zelfs een "echte" tank binnen met op de rupsen modellen, veel treinen, van alles en nog wat. Co, Hans, Huub, Wim, Harry, Bertus, René en ook de vrouwen, bedankt. Danny Smets, Ivo Wof, mevrouw Duchateau met lieflijke dochter - u van de Hoeseltse - ontzettend bedankt voor uw geweldige inzet.



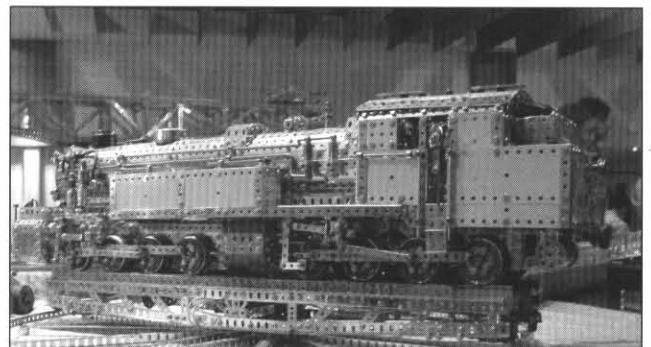
Jeetje wat een lekker stel, zijn die ook lid van de club? (Jan Schroef en Harrie Mariën).



Compleet werkende dorsmachine, aangedreven door een tractor.



Michel Breal zit hier in de schaduw van zijn grote kraan het model uit de zeppelin doos (Crazy Inventors) te bouwen voor de fabriek (hij had er al meer dan 160 gebouwd voor display doeleinden).



Locomotief van een van de franse deelnemers.



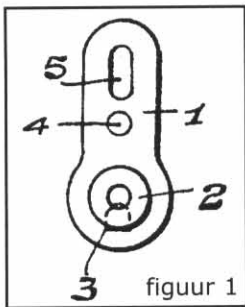
Co Stevens met zijn containerkraan. Een week later was deze ook te zien in Soesterberg.

Hornby's octrooien deel 3

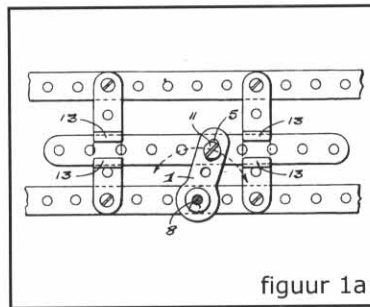
Door Marc Hageman

Voor de verandering gaan we nu naar Frankrijk, waar Hornby het octrooi FR469581 verkrijgt. Octrooi heet in de engelse taal 'patent', in het Duits 'Patentschrift' en in het Frans 'brevet d'invention'. Het is in Frankrijk aangevraagd op 12 maart 1914 en gebaseerd op de engelse prioriteitsaanvraag van 18 februari 1914. Hornby heeft niet het einde van de periode van één jaar afgewacht om het recht van voorrang van de engelse aanvraag te claimen.

FR469581 betreft 'een onderdeel, dat bestaat uit een strip met enerzijds een kraag met een stelschroef en anderzijds een gleuf en bij voorkeur een rond gat', zie figuur 1.



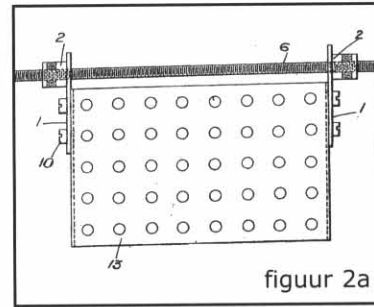
figuur 1



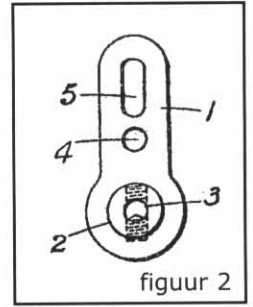
figuur 1a

In figuur 1a van de octrooiaanvraag is een toepassingsvoorbeeld van het onderdeel te zien.

In Frankrijk was het gedurende een aantal jaren mogelijk een aanvullingsoctrooi te verkrijgen. Zo is er de 'première addition numéro 21784 au brevet d'invention no. 469581, zie figuur 2: Het gat 3 van de kraag is hier van schroefdraad voorzien; een plaat 13 kan heen- en weer worden bewogen door draadstang 6 te draaien (zie figuur 2a). We gaan van Frankrijk

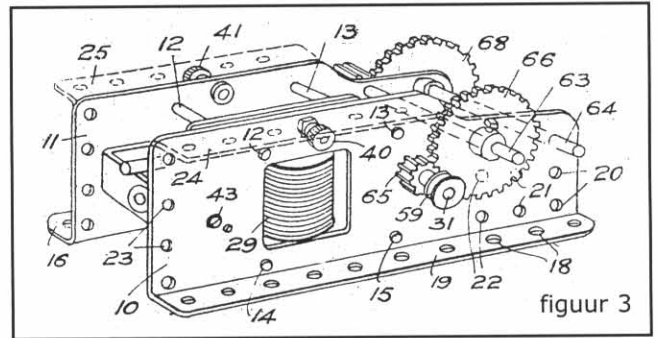


figuur 2a



figuur 2

terug naar Frank's rijk. Daar is, volgens het Britse octrooi GB4564-A.D.1915, Hornby verhuisd naar Binns Road, Old Swan, Liverpool! Het octrooi betreft een electromotor voor gebruik in een speelgoed constructiesysteem, met zijplaten waartussen de motor is gemonteerd, waarbij de randen van de zijplaten voorzien zijn van perforaties die corresponderen met de perforaties van het constructiesysteem'. Ik laat verder figuur 3 van het octrooi voor zich spreken. Ik zwijg tot de volgende keer.



figuur 3

16

Crazy Inventors in de handel

Beste Meccanovrienden,

Ik heb inmiddels alle drie dozen van C.I. in bezit. De Helicopter via MW models, Henley on Thames. Met 10% seniorenkorting en incl. transport uiteindelijk Hf 124,-. Het Airship in Eindhoven dank zij een tip van Ria en Frank Dijkshoorn. Ik moest flink zoeken want het adres was onjuist. Het juiste adres luidt: Gestelse Bazar, Hoogstraat 198, Eindhoven, tel.040-2518736. Bij bellen vragen naar de doos met de luchtballon. Airship zegt hun niets. Prijs Hf 179,95.

Telefonisch contact gehad met top-1-toys in Eersel (tel.0497-518421) De eigenaar deelde mij mee binnenkort de dozen te zullen ontvangen. Tenslotte Steamboat gevonden bij Prins, Choorstraat, Delft. (tel.015-2123123). Prijs Hf 179,95. Hij had inmiddels ook Airship te koop voor Hf 199,-. Overal klachten over de importeur. Inmiddels is gebleken dat de C.I. modellen op de nederlandse markt te koop zijn, al

verloopt de distributie nogal grillig. Wel zijn de dozen flink aan de prijs, maar Meccano was nooit het goedkoopste speelgoed. Zelf vermoed ik dat na top-1-toys ook andere speelgoedketens de dozen zullen gaan uitbrengen. Dan even opletten, want Bart Smit is vaak de voordeligste. Van de gebruikersservice in Frankrijk nog geen reactie gehad. Ik ben van plan om 25 november naar de Meccanodag in Kerk-Avezaath te komen en zal proberen voor die tijd iets gebouwd te hebben. Hartelijke groeten, Kees Binnenkade

Oproep

Ik zou graag in contact komen met mensen die vroeger lid zijn geweest van de (nu niet meer bestaande) Meccano clubs in Nederland of hierover informatie kunnen geven. Als dit voldoende materiaal oplevert wil ik hier wel een artikel over schrijven. Ik weet inmiddels van het bestaan van drie clubs in Nederland t.w. Maastricht, Nijmegen en Monnickendam. Van Nijmegen heb ik veel documentatie gekregen van de oud voorzitter de heer Hendriks,

van Maastricht weet ik dat die in 1930 opgericht werd en dat de heer van Bingen in 1933 voorzitter is geworden. Van Monnickendam heb ik geen infor-

matie. Reacties gaarne aan Henk Brouwer tel. 0313-413456 of e-mail: info@villavredehoek.nl

buitenlandse bladen

door Frits Willems

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 46 (juni 2001)

SkegEx 2001 ontvangt terecht veel aandacht. Een uitvoerig rapport over de getoonde modellen met dertien zw/w foto's waarvan de nogal matige kwaliteit enigszins wordt goedge maakt door het grote formaat. En daarna een verslag van drie pagina's over de toespraken gehouden tijdens het feestdiner met o.a. de tekst van de geestige voordracht van Jan Schurink waarin hij de geest van de 65 jaar geleden overleden Frank Hornby tot ons liet spreken met behulp van zijn Magische Meccano Mobieltje!

Andreas Konkoly verrast de lezer met een van zijn Supermodellen, nr. 47. Hij noemt het een 'Corvair-type Tri-Cycle', dat hij nader omschrijft als een kruising tussen een Hansom-taxi (tweewielig koetsje met koetsier achterop) en een hippe motorfiets. Het geheel ziet er erg grappig uit. De bouwbeschrijving is uitgebreid en er zijn vier goede zw/w foto's en een onderdelenlijst. Phil Bradley, in 1999 overleden, ontwierp een zware artillerietrekker, zie GMM nr.11. Redacteur Nick Rodgers herbouwde dit model en was, naar zijn zeggen, verrast door het resultaat. Het artikel is niet zozeer een bouwbeschrijving van dit nogal ingewikkelde model als wel een samenvatting van zijn ervaringen tijdens de bouw. De bouwbeschrijving zelf is te vinden in GMM nr. 11. Er zijn vier redelijk scherpe zw/w foto's.

Speciaal interessant voor verzamelaars is de uitvoerige uiteenzetting over de Meccano moeren en schroeven, grotendeels gebaseerd op werk van de Australiër Ron Purdie. Nadat Graham Jost de vraag, of we één of twee stelschroefjes moeten toepassen bij het vastzetten van

een wiel op een as, had aangekaart in de Newsletter nr. 44 (oktober 2000), wordt nu het tweede deel van deze discussie gepubliceerd, met brieven van Graham Jost en Tony Press.

'Hints and Suggestions' heet de nieuwe rubriek van John Darlison. De 'Suggestions' gaan over het renoveren van onderdelen, en van de achttien 'Hints' zijn sommige oude koek en andere best interessant.

In de rubriek 'Isomec Helpline' worden vragen besproken als: Hoe kan een Isomec-tekening worden opgenomen in een Word - of Wordperfect document? En tevens: In welk 'format' gaat het verzenden of ontvangen van een Isomec-tekening via e-mail het gemakkelijkst? Een derde vraag luidt: Hoe kun je bij Isomec het veranderen van het profiel van een onderdeel weergeven (bijvoorbeeld het buigen van een strook)? De Isomec-experts Paul Joachim en Philip Webb geven hierop hun antwoorden. Kortom: het is een welgevuld nummer.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter

Nummer 55 (mei 2001)

De zw/w/foto's in deze aflevering zijn talrijk en van uitstekende kwaliteit. Dat maakt het doorbladeren ervan tot een waar genoegen.

Voorzitter Dave Feinstein maakte een lange reis: na eerst in maart zijn eigen JMHB bijeenkomst te hebben bijgewoond, vertrok hij naar Australië waar de Melbourne Meccano Club een grote bijeenkomst hield, en reisde later door naar Wellington in Nieuw-Zeeland voor een driedaagse evenknie van SkegEx 2001. Bij al deze gelegenheden maakte hij royaal gebruik van zijn fototoestel, zodat van de

getoonde modellen en hun makers heel wat plaatjes zijn te bewonderen.

Veel wenken en technische tips zijn te vinden in: 'Gereedschap voor Meccano Modelconstructie' van David Heathcote en Anthony Els, 'Internet activiteiten' door Anthony Els, en de rubriek 'Tech Stuff!' eveneens van Anthony Els.

Nummer 56 (augustus 2001)

Verslagen van drie bijeenkomsten met goede foto's. Een onderhoudend artikel van Dave Heathcote over een zelden besproken onderwerp: het afbreken van Meccano modellen ('The Missing Meccano Link'). Redacteur Anthony Els was na geruime tijd met de bouw van een galei (volgens Canadian Super Model nr. 10 van Dennis Wright) zover gevorderd dat hij zijn vaarttuig kon voorstellen aan zijn publiek, en er ook een bijpassend verhaal over kon schrijven. Het enige dat nog niet goed werkt, is de geluidsvoorziening die de coördinerende kretten slaakt die de slaven tot regelmatig roeien aansporen. De roeiers worden gelukkig mechanisch aangedreven. Indrukwekkend. Onder de titel: PLC Control, geeft Mike Robins een samenvatting van de drie computergestuurde modellen die hij eerder heeft gebouwd, gevolgd door een beschrijving van zijn vierde product, een pingpong-bal-processor. Door tekst, schets en foto's tracht hij vooral de computerbesturing uit te leggen. Anthony Els' rubriek 'Tech Stuff!' bevat een zestal mooi geïllustreerde tips.

Canadian MeccaNotes

Nummer 23 (september 2001)

Don Redmond besteedt aandacht aan een wel zeer veronachtzaamd Meccano onderdeel: de onderleg-ring, waarover veel meer te zeggen valt dan de gemiddelde lezer zou denken. Paul Ebloque schreef een uitvoerig artikel over de C-tenderlocomotief, waarvan er in 1948 bij de nationalisatie

van de Engelse spoorwegen nog ruim drieduizend rondreden. Het hier beschreven model trekt bovendien nog een vierwielige simpele kolenwagen ter aanvulling op de kleine tender. Er zijn niet minder dan twintig zw/w foto's plus aparte onderdelenlijsten voor de loc, de kolenwagen en rails ter lengte van bijna twee meter. De vroegere Nederlander Ted van Klink heeft de moeite genomen mijn artikel over de locomotieven van H.-P. Kuhlo (MN 17.3, herfst 1999) te vertalen. Een opmerkelijke gebeurtenis, deze introductie van ons lid te Hannover in het westelijk halfroond!

Meccano & Erector Club Newsletter (USA)

*Nummer XXV-3
(derde kwartaal 2001)*

Op de voorpagina staat een grote zw/w foto van de Meccano Ferrari Testa Rossa sportauto gebouwd door Phillip Edwards, die ermee te Skegness, mede door alle details, veel mensen verbluft deed staan. Redacteur Anton Calleia citeert op de 'Opinion Page' wat de Britse Nobelprijswinnaar Sir Harold Kroto, volgens The Sunday Telegraph van 8 juli, had te zeggen over de deugden van Meccano en het gebrek daaraan bij Lego.

Other Systems Newsletter

Nummer 25 (oktober 2001)

Voor wie verder wenst te kijken dan zijn (Meccano) neus lang is, bevat dit nummer veel interessante zaken. Deze keer aandacht voor de metalen onderdelen van het Anker (Richter) stenenbouwdozensysteem. Ook worden artikelen gewijd aan een aantal bouwdozen uit Rusland en andere vroegere Oostbloklanden. Erector introduceerde in 1931 een uitrusting genaamd: Erector Hudson Loco, waarmee blijkbaar ook andere modellen dan de zeer grote 2-C-2 locomotief met zes-assige kolenwagen konden worden gebouwd. De achterpagina is geheel gevuld met duidelijke zw/w tekeningen van de loc-componenten die ook voor Meccano bouwers van belang kunnen zijn.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 75 (september 2001)

Mike Dennis is bezig met de bouw van een model van een gigantische tunnelboormachine zoals gebruikt werd voor het boren van de landgedeelten van de kanaaltunnel. Het model, met schaal 1:35 (in verband met de diameter van de geflensde ring, nr 167b) zal erg groot worden, maar Mike houdt er zéér vrijzinnige opvattingen op na over de toepassing van andere dan uitsluitend - en ongeschonden - Meccano onderdelen. Aangezien hij zich in dit artikel -Deel 1- beperkt tot de aandrijfmodule, is nog niet te zeggen hoe hij met de geschatte 7-8 m lengte van het gehele model zal omspringen. We houden u op de hoogte.

De zeer erudiete en begaafde huisreporter en lijffilosoof van Robin Johnson's Constructor Quarterly, Michael Denny, presenteert zijn schriftelijk debut, met gepaste trots ingeleid door redacteur Rob Mitchell. En zoals onder heren niet ongebruikelijk is, begint hij Rob te complimenteren met diens vele modellen, die volgens hem allemaal 'plezier' uitstralen: 'Fun and Mr. Mitchell' heet zijn artikel dan ook. Hij vindt het verschaffen van goed, - ik zou haast zeggen: vóóroorlogs - plezier essentieel voor de aantrekkelijkheid van Meccano voor de moderne jeugd. En omdat Rob nu zo weinig tijd heeft voor het bouwen van zulke modellen vanwege een schrikbarend tekort aan kopij voor zijn blad, roept de auteur de leden op om daar wat aan te doen. Ik weet het: er zijn veel beknoptere manieren om de lezers ergens toe aan te sporen, maar dit is van grote klasse!

Terri-Ann McGuigan oogstte op SkegEx 2001 veel succes met haar schepping 'Regenboog en Stormwolk'. Op twee bladzijden en vijf foto's staat een beschrijving van dit eenvoudige en kleurrijke model; een zesde foto, in kleur, vindt u op blz.15.

Allan Palmer schreef het tweede deel van zijn kritische beschouwing van de Meccano pontonkraan (SML nr 28) en voegde er een beschrijving van zijn eigen versie aan toe. Verder geeft Bob Watson nuttige wenken over het restaureren van kimmervolle Meccano onder-

delen. Over het algemeen zijn de zw/w foto's in dit nummer van zéér matige kwaliteit, maar gelukkig staan op de middenbladzijden kleurenfoto's van Skegness. En ten slotte is er de uitvoerige internationale rubriek met onder andere een bespreking van ons MN 19.2.

Constructor Quarterly

Nummer 53 (september 2001)

De firma Thornycroft bracht in 1949 het prototype uit van een zeer grote en krachtige trekker bestemd voor zware klussen in de olievelden van Irak. Het monster werd 'Machtige Antar' genoemd, naar een fameuze Arabische krijgsheer, tevens dichter, uit de 6e eeuw. Het voertuig is het best bekend in militaire uitvoering als tanktransporteur en werd pas in 1986 opgevolgd door de Scammell Commander. Dit grote en aantrekkelijke model werd gebouwd en beschreven door Bill Charleson. De tekst wordt vergezeld door een tiental grote kleurenfoto's.

Alan Partridge schreef het eerste deel van een serie over de verschillende elementen van een rolbaan voor ping-pongballen. Twee artikelen gaan over locomotieven. In het eerste bespreekt Alistair Nicoll een prachtig model van de 'Flying Scotsman', gebouwd door Bobby Brown die vrijwel volledig blind is! Het tweede artikel is een beschrijving van de 2-C-2 tenderlocomotief voor spoor 0 van Bernard Périer. Het uitgebreide verhaal is voorzien van dertien scherpe kleurenfoto's van CQ-kwaliteit.

Een andere Franse bouwer, Marcel Rebuschung die bekend is door zijn zeer gedetailleerde megamodelen, schreef een zeer beknopt maar fraai geïllustreerd verhaal over zijn model van een Canadese blusvliegboot. Stephen Miles bedacht een 'Nachtspel voor kinderen van alle leeftijden'. Dit is geenszins een variatie op een bekend thema, maar een goedaardig behendigheidsspel, waarbij een kogel een diagonale beweging moet maken over een bewegende ronde tafel. Een plexiglazen maar enigszins ondoorzichtig tafelblad verbergt een draaiende magneet, die er ook een rol in speelt, alsmede de verlichting-van-onderop, vandaar de naam.

Tony Rednall heeft zich al lange tijd beziggehouden met de toepassing van hydraulica in Meccano. Hij heeft nu een systeem bedacht dat hij, toegepast in een een graafarm, heeft gepresenteerd te Skegness. Het uitvoerige artikel over zijn uitvinding heet 'Hydraulics: the ultimate solution'. Of dat inderdaad in deze vorm dé oplossing is, valt nog te bezien alleen al omdat er heel wat dure, speciaal gemaakte onderdelen inzitten. Maar het resultaat mag er zijn zoals ik op de tentoonstelling zelf heb kunnen zien. John Wilding hoort tot de groep van klokkenexperts. Hij heeft de 'grootvadersklok' (SML nr 14a), na zijn eerste modernisering -zie CQ 33- nu opnieuw verbeterd. Zijn laatste versie is voorzien van een elektrisch ophaalmechanisme en heeft inmiddels ongeveer vijf jaar onafgebroken gelopen.

De River Don stoommachine uit 1905 is tegenwoordig te zien in het Kelham Island Industrial Museum te Sheffield. De spectaculaire machine weegt 400 ton, ontwikkelt 12.000 pk en kan bij 70 t/m van vollekracht vooruit op vollekracht achteruit worden geschakeld in precies twee seconden! Vroeger dreef men er een 80-tons platenwals mee aan, waarbij het gloeiend hete staal enige malen heen en weer de walsrollen passeerde voor het werd afgekoeld. Howard Somerville beschrijft in het kort zijn model van de stoommachine en platenwals met duidelijke kleurenfoto's. Michael Denny verzorgde ook dit keer het verslag van SkegEx 2001 in zijn bekende, vermakelijke stijl en met veel kleurenfoto's. En tot slot schreef Tom McCallum een goed geïllustreerd artikel over de autobouwozen van Meccano.

The International Meccanoman

Nummer 34 (september 2001)

Philip Webb beschrijft zijn vier-versnellingsbak (met één achterruit), met een IsoMec tekening ter verduidelijking. De rubriek 'Modelbuilding Technology', met ideeën die door Philip Webb werden geplukt van 'Spanner's Internet Chat List', omvat veertien tips.

Verder verslagen van de beide Meccano tentoonstellingen te Liverpool, van de Nieuw-Zeelandse bijeenkomst te Wellington en van SkegEx 2001.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 75 (2001-III)

Dit nummer is vrijwel geheel gewijd aan de grote driedaagse tentoonstelling, die dit jaar werd gehouden te Valras-Plage. Er waren twee wedstrijden georganiseerd. De eerste was een poging van de redactie om artikelen voor het Bulletin binnen te krijgen: het beste model dat voorzien van bouw instructie en illustraties werd ingebracht. Acht deelnemers streden om de eer met veertien inzendingen: ideetje voor onze MN-redactie? Het tweede concours had als thema 'het stierengevecht', min of meer passend bij de zuidelijke ligging van Valras, niet ver van de Spaanse grens. Niet minder dan zeven constructeurs namen eraan deel met een totaal van tien modellen. Daarvan zijn er een zestal afgebeeld in het blad, sommige met een verrassende elegantie. De driehoofdige jury werd voorgezeten door een dame, die als expert geldt in dit toch wel erg mannelijke wereldje. De andere twee, Max Estèphe en Willy Dewulf, brachten hun Meccano expertise in.

Magazine du CAM (Frankrijk)

Nummer 76 (2001-IV)

Op de voorpagina een kleurenfoto van de Meccano botsautootjes, waarmee Jean-Yves Leray te Valras het eerste concours won, zie boven. Een beschrijving staat op blz. 10 en 11.

Een zes-versnellingsbak werd ontworpen en gebouwd door Mike Knowles die, samen met Nick Rudoe, ook voor de bouwbeschrijving zorgde. De vertaling is van J.Y. Pasquier. Het is niet duidelijk of dit artikel eerder in een Engelstalig blad is verschenen. Zonder gedegen kennis van de taal, en met alleen zw/w/foto's, lijkt het me een hele opgave om dit model te bouwen. Heel wat simpeler is het kleine machientje dat Guy Pouchet bouwde voor het oprollen van het bekende blauwe Meccano touw dat als een strengetje vanoudsher in de Meccano dozen zat. En tot slot alweer een verhaal over SkegEx 2001, met dertien kleurenfoto's.

Aangeboden

Meccano doos 10 periode donker blauw/geel uit 70er jaren.
In uitstekende staat.
Vraagprijs NLG 5.500,-.
Te bezichtigen bij G.B. Anink
023-5841717

Aangeboden

Frans Kist 10 in goede staat plus een hoeveelheid extra onderdelen alsmede een Meccano-motor en andere makelij.
Informatie: 076-5228682

Aangeboden

Bijna 3 kilo Meccano onderdelen hoofdzakelijk r/gr (inclusief enkele kleine blikken Meccano doosjes o.a nr. 2A)
Informatie T. Woning,
tel. 010-5113456,
na 20:00 uur

Gevraagd

Donkerblauwe-Meccano uit de periode 1978-1979
In dozen of losse onderdelen
Aanbiedingen bij:
Jan Schroef
tel:071-5411945

Te koop

- . kleine poelie Ø 3/8"
- . kleine druklagers passend op Meccano
- . koppelingen, type '63' en varianten ervan
- . differentiëlen in overleg
- . sterke 12 V DC electro-motoren direct passend op Meccano

Tevens informatie over RC afstands besturingen, zendfrequentie en kanaal.
H.M. Kroon (190), Oss
tel: 0412-632296

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

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

zaterdag 12 januari 2002
Dorpshuis "de Tas
De Dam 3
2731 CE Benthuizen
aanvang: 10 uur

Leek

zaterdag 9 februari 2002
Hotel Leek
Euroweg 1
9351 EM Leek
van 13.00 tot 17.00 uur

Ede

zaterdag 23 maart 2002
Voorjaarsbijeenkomst en
algemene Idenvergadering
Nimac
Galvanistraat 13
6716 AE Ede
zaal open: 9.30 uur

Vogelenzang

zaterdag 20 april 2002
Het Dorpshuis
Henk Lensenlaan 2a
2114 ER Vogelenzang

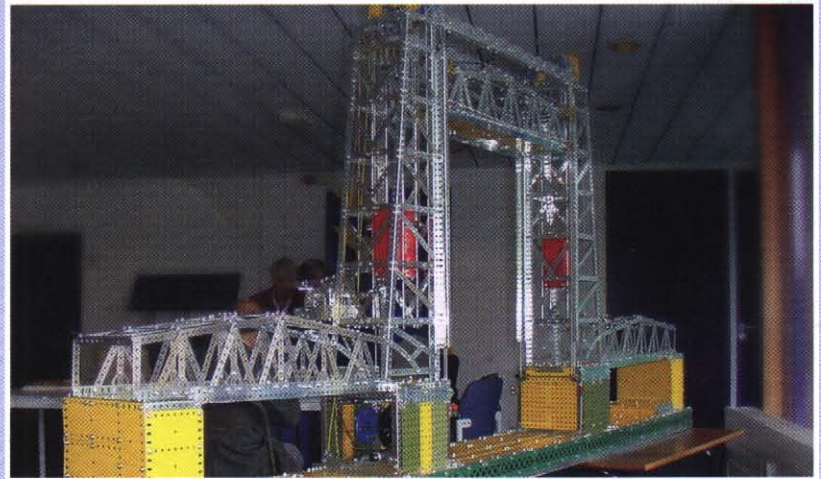


Grammofon met echt geluid uit oude wasrollen van P. Leemans.

Onderkant van Daniel Petite's (van de Franse Meccanoclub CAM) model van een Isetta 300 (een type "auto" uit de 60-er jaren met een naar voren openslaande deur met meedraaiend stuurwiel) Zie ook CQ 09-99.

Najaarsbijeenkomst Ede 2001

Foto's van Kees Trommel



Hefbrug van M. van den Berg uit Ede.



Pingpongballen machine van J. van Tuinen naar het voorbeeld van Alan Partridge uit de CQ.

