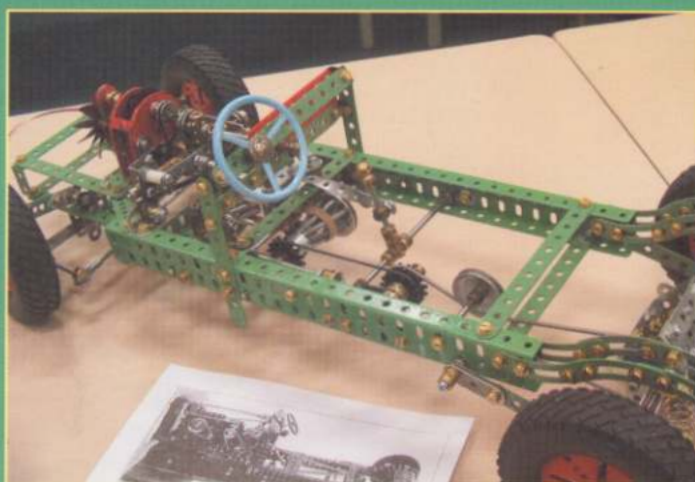


meccano

nieuws

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



Ede 22-03-2003 *zie ook op pagina 14 & 15*

4 *Vreemde onderdelen*

8 *Landbouwtractor*

5 *Jemeppe sur Sambre*

10 *Draaimolen*

6 *Model uit 1928*

13 *Harmonische overbrenging*

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
Internationale betalingen via IBAN:
NL37PSTB0005484519
e-mail: pecunia.mgn@wanadoo.nl

Secretaris: H. Brouwer
Kastanjelaan 1
6955 AM Ellecom
Tel.: 0313-413321
e-mail: info@meccanoland.nl

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

Redacteuren
C.L. Spierdijk (hoofdredactie)
Kolorama 91
2132 RC HOOFDORP
Tel: 023-5614832
E-mail: c.lspierdijk@freeler.nl
N.I.M.Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties
sturen naar: hoofdredactie
(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

Documentatie Centrum
J. Ringnalda
Fornheselaan 98
3734 GE Den Dolder
Tel.: 030-2291942



van de

redactie...

Als alle soft- en hardware naar behoren heeft gewerkt om Meccano Nieuws tot een document te smeden, kunnen jullie thans lezen wat we aan artikelen bijeen hebben gebracht. Omdat het de opzet is, dat ik de opmaak van dit blad zelf ga verzorgen, ben ik vanaf de vorige uitgave bezig de benodigde soft-

ware te verzamelen en af te stemmen op elkaar. Dat is voor een deel al gelukt, maar er blijven wat twijfels bestaan over het functioneren van het belangrijkste programma. Tevens vertoonde de Mac wat kuren, die nu hopelijk opgelost zijn. Maar goed, ik zal jullie verder niet opzadelen met die problemen. Het gaat er uiteindelijk om dat jullie blad op tijd op de mat ligt.

Voor deze editie is er door diverse mensen weer kopij aangeleverd. Die bestond in een aantal gevallen uit tekst en foto's. Voor wat betreft de teksten, deze worden door Co Stevens gecontroleerd ("eindredactie"). Wanneer er alleen foto's worden ingestuurd, dan doet ondergetekende een poging om daar een passende tekst bij te schrijven, en hoopt dan dat die voldoende ondersteuning aan de foto's meegeeft. De ingestuurde foto's zelf neem ik eveneens voor m'n rekening. Als het om afgedrukte foto's gaat, dan worden ze gescand en digitaal in een "format" ('n vakterm) weggeschreven dat in een later stadium door andere software herkend kan worden. Als de foto's digitaal worden aangeleverd, dan is het ook zaak ze in het juiste format te zetten. De volgende stap is deze afbeeldingen gereed te maken voor plaatsing in Meccano Nieuws. Het is dan van belang, het getoonde object zo duidelijk mogelijk weer te geven. Bij het maken van foto's wordt daar niet altijd rekening mee gehouden. Met andere woorden, de bouwer van het te fotograferen onderwerp ziet alleen z'n creatie en let niet op de achter- of ondergrond. Wanneer dit is gebeurd met een foto, is het achteraf moeilijk, zonet onmogelijk, het gefotografeerde model voldoende tot z'n recht te laten komen. Wanneer een foto opgepoetst moet worden, vergt dat in de meeste gevallen veel tijd. Om die reden adviseer ik toekomstige inzenders om bij het fotograferen van hun creaties voor een egale onder- en achtergrond te zorgen. Dit kan bereikt worden door het model op een contrasterende en tevens egale ondergrond te zetten. Voor de achtergrond geldt eigenlijk hetzelfde: die moet ook egaal zijn, wat veelal te bereiken is door er een laken of doek achter te hangen. Vervolgens doe ik een dringend beroep op de mensen die kopij aanleveren voor Meccano Nieuws, namelijk het volgende: Zorg dat de kopij uiterlijk op, maar liever vóór de inleverdatum in mijn bezit is. Voor het tot stand komen van ons blad is erg veel tijd nodig, zeker zolang het gereedschap (computer en software) dat wordt gebruikt, nog niet optimaal functioneert.

De rubriek "Vreemde onderdelen" heeft veel positieve reacties opgeleverd, die ik zoveel mogelijk heb verwerkt in de gelijknamige rubriek in dit blad. Ik hoop dat deze rubriek in de toekomst meer vragen op kan lossen. Alleen al door het grote potentieel aan kennis in onze vereniging moet dat lukken.

De bijeenkomst in Ede is goed bezocht en er was heel wat te zien. Om de afwezigen toch in staat te stellen zich een beeld te vormen van wat er zoal te zien was, heb ik wat extra foto's geplaatst. Van de bijeenkomst in Vogelenzang is ook wat te melden. Verder moeten de lezers zelf bepalen of er wat van hun gading bij zit. Hopelijk is er voor een ieder wat wils. Misschien voelt iemand zich wel geroepen om in de toekomst onderdelen aan de man te brengen, die door een Canadees bedrijf worden gefabriceerd.

Charles L. Spierdijk

Meccano Nieuws

21.3

De volgende editie van Meccano Nieuws zal op 15 september 2003 verschijnen. De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 1 augustus 2003.

van de voorzitter

Hierbij heet ik onze nieuwe secretaris welkom, Henk Brouwer. Henk is al vele jaren lid van het MGN. De meeste leden kennen hem dan ook als een serieuze verzamelaar en initiatiefnemer om een speelgoedmuseum van de grond te tillen, waar de producten van F. Hornby centraal staan. Hij maakt ons bestuur weer compleet. We wensen hem veel succes met de functie van secretaris. Wanneer jullie een blik werpen op de agenda, dan zullen jullie zien dat er de komende tijd een hoop evenementen de revue passeren.

G. Anink

van de secretaris

Zoals jullie allemaal hebben kunnen lezen, wilde Kees stoppen met het secretariaat en is het bestuur al enige tijd op zoek naar een nieuwe secretaris.

Na een enige bedenktijd, Kees vroeg mij vorig jaar juli al eens of ik interesse had, heb ik besloten het secretariaat op mij te nemen. Veel leden zullen mij wel kennen maar voor degenen bij wie ik niet bekend ben, zal ik mij voorstellen:

Mijn naam is Henk Brouwer en woon in Ellecom, ben lid sinds 1989, met lidnummer 609.

Ik ben 53 jaar, getrouwd en verzamel al ongeveer 25 jaar Meccano, deze verzameling is inmiddels uitgegroeid tot een van de grootste Meccano verzamelingen in Nederland.

Mijn verzameling is permanent tentoongesteld in Meccanoland, wat onderdeel is van Speelgoedmuseum "Toygallery" te Brummen.

Misschien rijst nu de vraag, waarom ik deze taak op mij heb genomen.

Ik ben nu 14 jaar lid van het Meccanogilde en ik ben van mening dat je dan ook eens wat terug mag doen voor het Meccanogilde.

Het bestuur van het Meccanogilde organiseert beurzen, vult ons blad Meccano Nieuws, doet de administratie, verzorgt tentoonstellingen, legt contacten met

andere Meccano/Speelgoed liefhebbers en doet nog veel waar ik nu nog niet bekend mee ben.

Als er niemand is die dit werk nog wil doen, dan is het snel afgelopen met ons Meccanogilde en dat zou toch bijzonder jammer zijn.

Momenteel ben ik ook nog tijdelijk voorzitter van de Stichting Vrienden van Mechanisch Speelgoed de SVM, en zit ik uiteraard in het bestuur van Speelgoedmuseum de Toygallery.

Het voorzitterschap van de SVM wil ik vóór het eind van dit jaar overdragen, zodat ik dan meer tijd krijg voor taak als secretaris van het Meccanogilde.

Ik hoop dat mede door mijn inspanningen er nog meer Meccano-verzamelaars, -bouwers en anderen die Meccano een warm hart toedragen, lid worden van het Meccanogilde.

De komende tijd zal ik de lopende zaken van Kees overnemen en me inwerken in de materie.

Ik verwacht met veel plezier samen te werken met de andere bestuursleden en hoop alle andere Gildeleden te ontmoeten op onze bijeenkomsten.

Bij deze wil ik Kees namens alle leden bedanken voor zijn werk als secretaris en ik hoop dat ik de kwaliteit van zijn werk en enthousiasme kan evenaren.

Henk Brouwer

van de Ledensecretaris

wij verwelkomen van harte de volgende nieuwe leden:

1165 C.C. Blitz
Rialaan 50
3233 BT Oostvoorne
0181 484242

1166 W. Boer
Schenkeldijk 22
3291 ER Strijen
078 6741764

Adres- en/of telefoonwijzingen

622 G. Burger
Scharpenberg 1a
D 45468 M_heim/Ruhr
DEUTSCHLAND
0049 2083880025

1099 P.J.C. Keulemans
Dr. Herskade 10
3261 CJ Oud-Beierland
0186 613121

971 G. Rijpkema
De Molenkamp 7
7822 EH Emmen

1037 P.J. Bervoets
Dorpstraat 25
8171 BK Vaassen
0578 571210

333 J. van der Draai
Florijn 28
1628 RK Hoorn (NH)
0229 271331

1002 P.G. Romijn
Groot Hoogwaak 20
2202 TH Noordwijk
071 3688620

910 H.C. Wagenaar
Tweede Compagnonsweg
36
8413 RX Oudehorne
0513 681658

1125 H.J. de Vries
Florence
Nightingalestraat 194
2037 NG Haarlem
023 5614333

959 A.C. Top
Henry Moorestraat 27
1328 LS Almere

916 Freek Dicke
Dijklaan 47
9351 TG Leek
0594 581392

54 P.A. Geurts
Vuurijzerstede 43
5431 XJ Cuyk

1140 F.J. Schijff
Kaninefatendreef 72
2408 TN Alphen a/d Rijn
0172 424634

38 H.G.M. Neuhuijs
de Boeg 89
1502 GW Zaandam
tel: 075 6149630
fax: 075 6149631

Bedankt

De volgende leden hebben het lidmaatschap van het MGN beëindigd.

431 J.G.M. Lips, Poeldijk.

434 J.P. Peters, Sittard.

Zie voor vervolg op pagina 4

467	J.P. van Waveren, Hazerswoude Dorp.	1018	R. Klugkist, Delft.	Na al deze wijzigingen is het aantal leden van ons Meccano Gilde gekomen op 610. Dick Bus.
524	Ph.L.E. Moerman, Heverlee BELGIE.	1111	Don Blakeborough, Wanganui, NEW ZEALAND Auckland.	

Vreemde onderdelen

Tekst Ad Ruiter, aangevuld door C. L. Spierdijk met informatie van anderen.

Op de vraag, of er iemand in de Meccano club iets meer zou kunnen vertellen over de getoonde onderdelen, zijn een aantal reacties binnen gekomen. Alleen de herkomst van de sectorplaat is kennelijk voor iedereen een vraag. Wanneer één van de leden hierin alsnog duidelijkheid kan scheppen, houden we ons aanbevolen. Eén van de reacties heb ik opgenomen in deze rubriek en luidt als volgt: De vraag van dhr. Ruiter is ondergebracht in de rubriek "Vraag & aanbod".

Dat sectorplaatje zegt me niets, maar de andere onderdelen ken ik heel goed. Ze zijn van het merk ELMEC (dit staat voor **E**lektrische **MEC**cano).

Een systeem dat in 1947 of 1948 in de handel is gebracht en waarmee elektrisch aangedreven modellen konden worden gebouwd. Daarbij stond een spoel centraal, die op 12 Volt wisselspanning kon worden aangesloten en die tussen twee spoelbeugels (cat.nr. SB) paste, die links op de foto staan afgebeeld.

In die spoel paste een weekijzeren kern, waardoor een krachtige magneet ontstond zodra de spoel werd aangesloten. Met behulp van een schijfwiel van 6,5 cm doorsnede, waarop acht hoekstukjes konden worden vastgeschroefd, kon een motortje worden gemaakt. Door het wiel een zetje te geven passeerden de hoekstukjes de spoel en met enige handigheid kon worden bereikt dat het geval bleef draaien met een snelheid die door de netfrequentie werd bepaald. Veel interessanter was het natuurlijk om dat te doen met behulp van een stroomonderbreker. Daarvoor moest een veerpakket worden gebouwd, waarvan het rechtsonder afgebeelde hoekstukje (cat. nr. BH) het laatste onderdeel was. De twee kleine gaatjes waren voorzien van M3 schroefdraad. Met de grotere gaten kon het geheel op een strip worden gemonteerd.

Het was overigens vrij lastig om het ding goed te laten werken. Het benodigde isolatiemateriaal was ook niet al te stevig, evenals het nokkenwiel dat de stroomonderbreking moest regelen, maar het idee was erg leuk. De ELMEC-serie begon met een louter mechanische doos 1, die kon worden uitgebreid met de 'elektrische' doos 1A. Vervolgdozen heb ik nooit gezien, maar ik weet dat er ook een doos bestond waarmee je een vrij sterke elektromotor kon bouwen. Een grappig detail was dat ELMEC geen strips met 25 gaten wilde maken, omdat men die voor deze constructies te slap vond. Begin 1949 organiseerde ELMEC demonstratiemiddagen voor middelbare scholieren. Iedereen mocht dan zelf zo'n motortje met veeronderbreking bouwen. Zelf heb ik ook zo'n bijeenkomst bezocht bij V & D in Utrecht. ELMEC gaf tevens een tijdschrift uit, waarin onder meer allerlei constructies werden beschreven die door bezitters van deze dozen waren bedacht. Het merk heeft het niet lang volgehouden en ging in 1950 (of 1951?) ter ziele. Zelf kon ik het systeem goed combineren met mijn Märklin-verzameling.

Er zaten overigens ook Meccano-, Necobo-, Scientific- en Temsi-onderdelen bij.

Meer informatie over ELMEC.

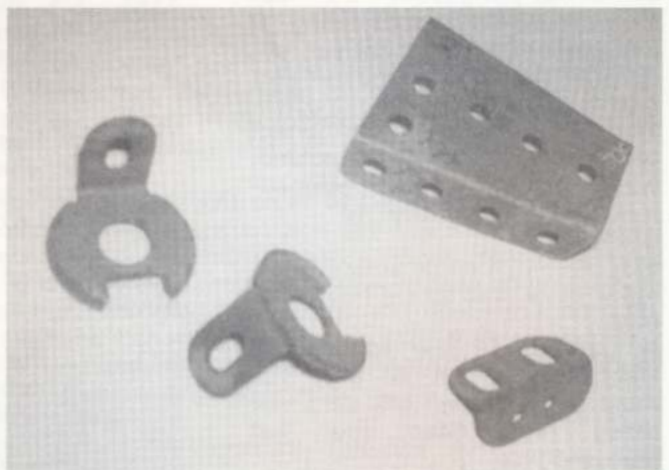
ELMEC is op de markt gebracht door Apparaten-fabriek "Overijssel" uit Zwolle. Zoals vermeld, waren doos 0 en 0A mechanische dozen. Het assortiment werd nog uitgebreid met de volgende mechanische dozen, t.w. doos 00, 00A. De bouwdozen; 1, 1A, 2, 2A, 3, 3A, 4, 4A, 5, 5A en 6 waren electro-mechanische.

Daarnaast waren er een doos M en een transformator leverbaar.

Naderhand is AMROH een deel van het assortiment gaan fabriceren en heeft daar kleinere pakketten aan toegevoegd.

(Deze extra informatie is verstrekt door R.W.P. De Vries)

Voor de duidelijkheid staan de onderdelen nog een keer afgebeeld.



De beide spoelbeugels, het bevestigingshoekstukje en de onbekende sectorplaat

Jemeppe sur Sambre

Tekst en foto's van René Muijen

Expo-trains Modélisme 2002

Jemeppe-sur-Sambre
9-10-11 novembre 2002



en hommage à

Alain Mouffe

Het kaartje van
Alain Mouffe

vens gehouden als eerbetoon aan Alain Mouffe, een in België vooraanstaande figuur in de modelbouwwereld, en die enige weken vóór het begin van de tentoonstelling was overleden.

De reis erheen op vrijdag was niet bepaald voorspoedig. Van onze auto bleek de rechter achterband

Vorig jaar op zaterdag 9, zondag 10 en maandag 11 november 2002 werd in Jemeppe sur Sambre (in België tussen Charleroi en Namen) een modelbouwtentoonstelling gehouden. Ik was daartoe uitgenodigd per brief. Direct heb ik Jaques van de Ruit en Frank Dijkshoorn om raad gevraagd; die zegden onmiddellijk toe mee te gaan.

Die tentoonstelling had de naam: "Expo Trains Modélisme 2002", en werd te-



De Cruquius met daar boven de Concorde uit de winkel van Kruit

lek. Om die te moeten vervangen in de stromende regen is geen lolletje, zeker niet als je eerst nog zo'n tien minuten moet zoeken naar reservewiel en gereedschap. Toen we ter plaatse van ons logement waren aangekomen, wilden we douchen, maar uit de douche kwam alleen koud water. De warmwatervoorziening was al afgesloten.

Op zaterdag begon de tentoonstelling. We hadden al onze modellen opgesteld. Mijn Cruquius werkte echter niet, omdat er een aandrijfsnaartje stuk was, hetgeen echter snel verholpen was. Vervolgens liep de kraan van Jaques vast. Daar was heel wat meer gepruts voor nodig om die weer aan de gang te krijgen. Een hijsdraad om een differentieel gewikkeld



De kraan van J v.d. Ruit

maak je niet zomaar even los. Toen de kraan weer werkte waren we twee uur verder.

De tentoonstelling werd gehouden in een sporthal en er waren op twee etages stands met modellen opgesteld. Er waren veel kermismodellen te zien, veel treinen o.a. van Diva uit België, Duitsland en Nederland. Verder was er een Duitse stand met modellen van Demag-kranen en -bulldozers.

Er was op de vloer met platen een weg aangelegd, waarop veel automodellen reden. Er was zelfs een stand uit Engeland met Hornby-treinen, heel mooi. Maar het was opvallend, dat wij de enigen waren met een stand "Meccano modellen".

Op zondag en maandag was het behoorlijk druk. Het aantal bezoekers lag tussen de tien- en vijftien-duizend. Al met al toch wel een geslaagd evenement. We hebben ons in ieder geval uitstekend vermaakt!



De Blocksetter van Frank

Een prijswinnend model uit 1928

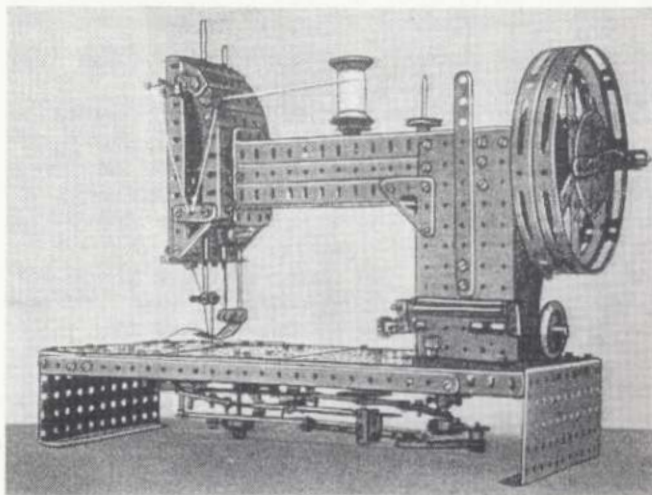
Tekst van Willem Blauw en illustraties van Ida van Dam

Bij toeval ontmoette ik onlangs Ida van Dam, dochter van Alex van Dam (1911-1999). Waarschijnlijk zegt de meesten van ons deze naam niet veel, toch was Alex in zijn dagen een gewaardeerd Meccano-bouwer.

We moeten hiervoor ver terug in de tijd, en wel naar mei 1928.

Op 16-jarige leeftijd bouwde Alex de naaimachine van zijn moeder na met Meccano-onderdelen.

De foto's en tekeningen, die hij van dit werkende model maakte, stuurde hij in naar een van de "Meccano Model-Building Contests". In die dagen was dit voor de Meccanofabriek een belangrijk initiatief om op deze manier aan goede modelbeschrijvingen te komen voor publicatie in Meccano Magazine of een van de instructieboekjes. Hij won met zijn inzending de eerste prijs.



De naaimachine

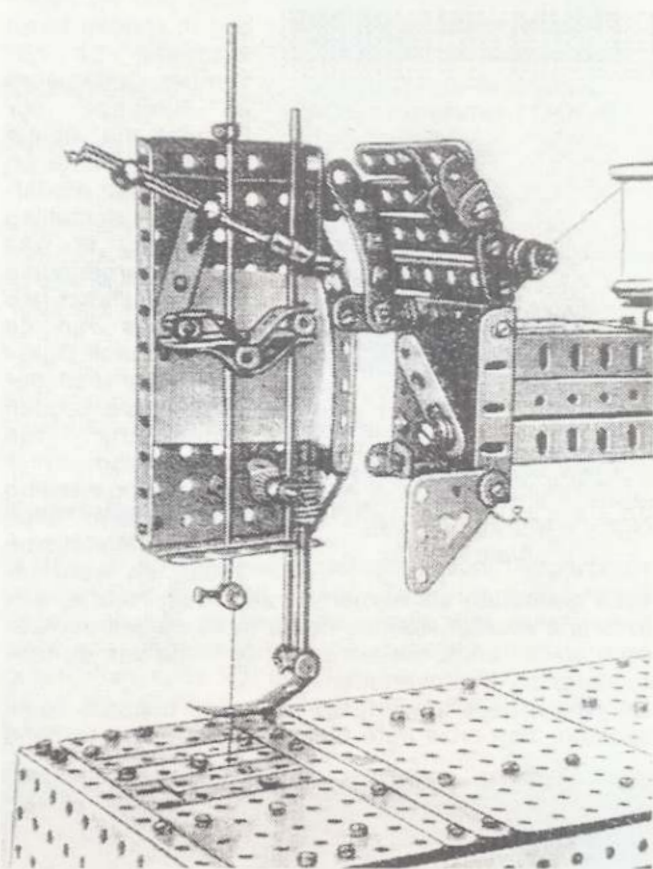
De hierbij afgedrukte foto's van het model hebben in het mei-nummer van MM uit 1928 gestaan. In die tijd schreef Frank Hornby zelf de recensies van de ingestuurde modellen. Over de naaimachine van Alex zei hij het volgende:

"Zonder twijfel is dit een van de beste modellen, die voor de "Meccano Model Building Competition" van de afgelopen jaren zijn ingestuurd, ik moet Alex van Dam feliciteren met zijn werkende replica van een machine, volledig gebouwd met standaard Meccano onderdelen, die, toen voor het eerst geïntroduceerd, door veel mensen werd gezien als een klein mirakel! Dit model zal bij de eerstvolgende gelegenheid worden nagebouwd in ons eigen "Model Department". Wanneer het klaar is zal het resultaat worden afgedrukt in Meccano Magazine."

Voor zover ik heb kunnen nagaan is deze laatste belofte door Frank Hornby, nooit nagekomen.

Het lapje stof (zie afbeelding) is gemaakt met het model. Dat er zeer nauwkeurig mee gewerkt kon worden, bewijzen de geborduurde letters.

Ida van Dam, de dochter van Alex, heeft de origine-



Het mechanisme

le correspondentie van haar vader met de Meccano fabriek in Engeland nog in haar bezit, een aantal gesignd met de (originele) hantekening van Frank Hornby en die van E. Hawks, de toenmalige hoofdredacteur van MM. Sommige van deze brieven werden in Engeland zelf vertaald in het Nederlands, waarschijnlijk door een Engelsman met woordenboek, gezien de gebrekkige zinsopbouw.



Een product van de machine



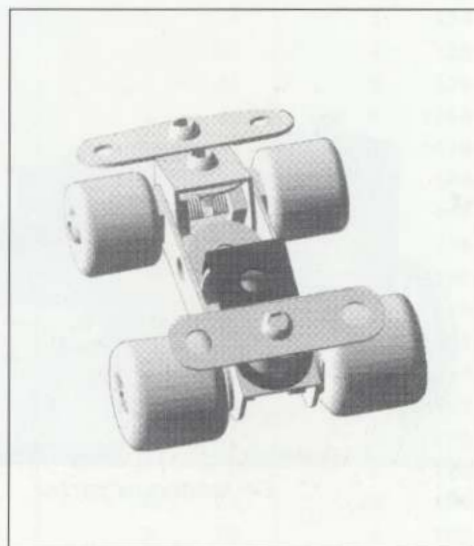
Het afgedrukte,

"Certificate of Merit"

ontving Alex voor een ander model. Het geeft een goede indruk, hoe belangrijk Frank Hornby de Model Building Competition vond.

Indien er leden zijn die meer informatie hebben over het hier getoonde model of die Alex van Dam persoonlijk gekend hebben, ik verzoek hen zich kenbaar te maken, ik zou graag met hen in contact willen komen.

Ik wil Ida van Dam hierbij hartelijk danken voor de door haar geleverde informatie en voor het beschikbaar stellen van de illustraties.

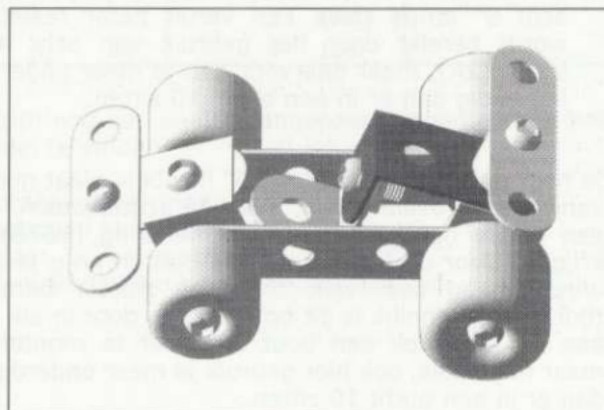
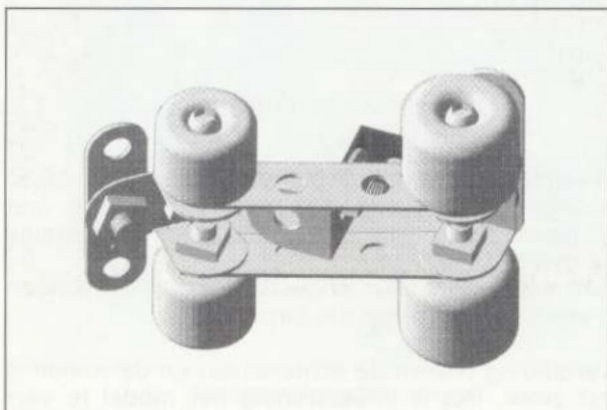


7

Formule I

Ontwerp en foto's: H. van den Berg
Tekst: C L Spierdijk.

Hier laat de ontwerper zien dat er met slechts enkele onderdelen een complete "Formule I wagen" is samen te stellen. De tekeningen zijn gemaakt met een 3D-programma, zodat het mogelijk is om het ontwerp van verschillende kanten te bekijken. Hopelijk spreken de afbeeldingen voor zich.



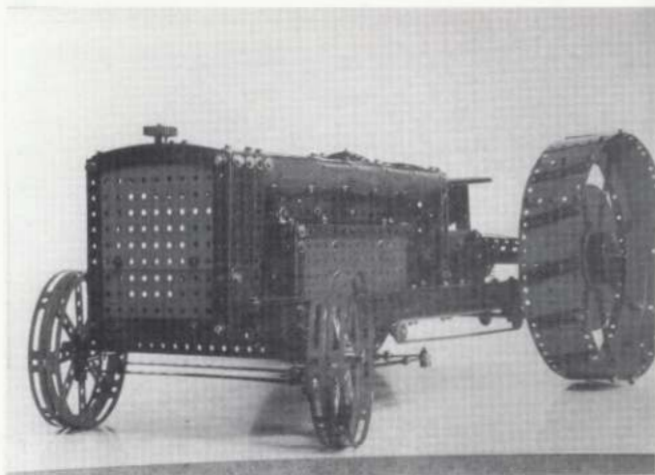
Landbouwtractor met bijbehorende werktuigen (Model 10.1 1937-41).

Tekst A.H. Palmer, vertaling Freek Dicke.

Ik heb geprobeerd het model aan te drijven door middel van motoren met batterijen, maar zelfs met 2 motoren lukte het nog niet. Daarom gebruikte ik een E120 zoals aangegeven in de beschrijving.

De tractor reed achteruit. Ik bevestigde een extra 5" as (15), met daarop een 57-tands tandwiel (27A) in aangrijping met de worm (32), en een 25-tands rondsels (25) in aangrijping met een 50-tands tandwiel (27) op de originele 5" as (nummer 11, figuur 10.1.c). Dit werkt. Een andersom werkende worm was handiger geweest, maar ik had er geen.

Om een te grote snelheidsreductie te voorkómen gebruikte ik een 25-tands rondsels op as 13 (fig. 10.1.f) en een 50-tands tandwiel op as 14, in plaats van het 19-tands rondsels en een 57-tands tandwiel.



De landbouwtractor

8

Er zijn op z'n minst 2 onvolkomendheden in de beschrijving.

- A. De achteras kan niet bestaan uit twee 5" assen (15) zoals gezegd wordt. Het moeten twee 8" assen (13A) zijn. In plaats van ze te verbinden met een koppeling (63) gebruikte ik een "swivel bearing" (165) omdat ik niet dacht vier ruime gaten in een lijn te krijgen. Deze wijziging werkte direct.
- B. De spaken moeten acht 5,5" strips (2) zijn en niet acht 9" strips (1A). Een veruit beter resultaat wordt bereikt door het gebruik van acht 4,5" strips (2A), maar daarvoor heb je meer onderdelen nodig dan er in een outfit 10 zitten.

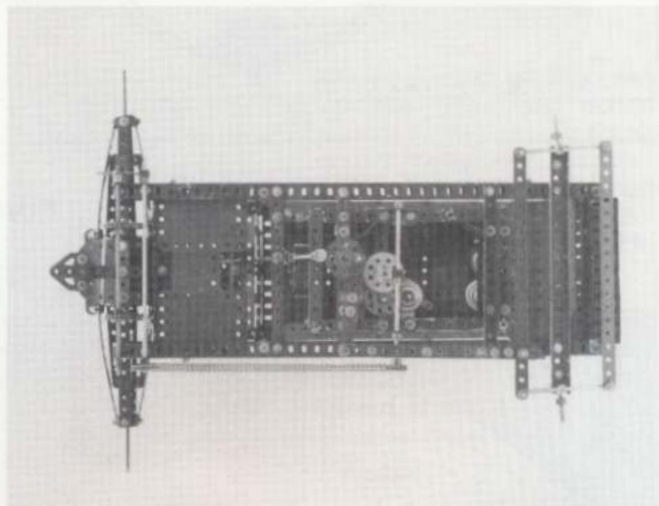
Je hebt de moderne 5,5" x 1,5" flexibele plaat nodig, vanwege de ovale gaten, voor de achterwielen, om een goede bevestiging van de flensring (167B) te krijgen. Door de koppen van de bouten krijg je een onregelmatig oppervlak zodat de tractor beroerd rijdt. Waarschijnlijk is dit op te lossen door in elk gat aan de rand ook een bout en moer te monteren, maar nogmaals, ook hier gebruik je meer onderdelen dan er in een outfit 10 zitten.

Het gebruik van contramoeren in de stuurinrichting werkt goed, maar ik probeerde een schroefpin (115) en een kraag (59) voor de bevestiging. Het werkte niet.

Toen probeerde ik een samengestelde strip (een 2,5" slotstrip (55B), een 3,5" strip (3) en een 2,5" slotstrip met een overlap van 2 gaten) te bevestigen onder het chassis in het derde gat vanaf de achterkant van de motor, met daarop een dubbel gebogen strip (45), één gat vanuit het midden naar de bakboordzijde (de linkerkant naar voren kijkend) met een 2" as (17) geborgd door twee kragen (59), en een 57-tands tandwiel (27A) met een schroefpin (115) naar beneden in een van de gaten. Een 15-tands rondsels (26c) aan het eind van de stuur-as grijpt mooi op de juiste hoogte in het 57-tands tandwiel. Twee 3/8" bouten (111C) in de onderste kraag dienen als eindstop om te ver draaien tegen te gaan.

De schroefpin wordt door middel van een samengestelde strip (twee 2,5" strips (5) met een overlap van twee gaten) verbonden met de strip aan de buitenzijde, maar niet door een 7,5" strip (1B) zoals aangegeven, maar door twee 5,5" strips (2) met een overlap van 9 gaten en aan de voorzijde verlengd met een 2" slotstrip (55A).

Ik gebruikte een 1,5" hoekbalk (9F) in plaats van een hoekstuk (12) om de 8" as 12 (fig. 10.1.f) te ondersteunen alsook twee 1,5" hoekbalken aan de achterzijde om de assen 13 en 14 te ondersteunen.



Zicht op aandrijving

Twee duidelijke veranderingen verbinden twee 18,5" hoekbalken (7A) aan de zijden van het chassis met 18,5" platte strips (103T) en de 6,5" samengestelde strips met 6,5" hoekbalken (8C).

Je kunt ook de 6,5" samengestelde strips vervangen door een strip 1E, maar die bezit ik niet.

De verbinding tussen de achterassen en de wielen is uiterst zwak. Het is onverstandig het model te ver-

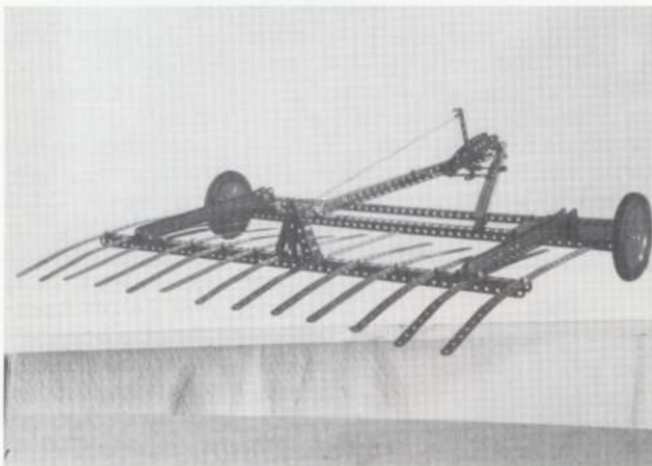
plaatsen met de aangedreven wielen erop. Ook zonder die wielen moet je voorzichtig zijn en proberen te voorkómen dat de assen buigen.

De Cultivator

Gebruik koord om de handle met de hefboom te verbinden. Dat werkt goed. Waarschijnlijk is een vislijn of een niet-elastisch koord nog beter.

Ik kon geen 5" as (15) krijgen om de 4,5" x 2,5" dubbele hoekstrip (48C) in de gaten te ondersteunen. Daarom gebruikte ik een gebogen 4,5" as (15A) en boog hem nog verder.

Een 2,5" sleufstrip (55B) past beter aan de achterzijde in plaats van een 1,5" strip (6A). Hij moet aan de tractor gekoppeld worden zodat de strips van de grond komen.

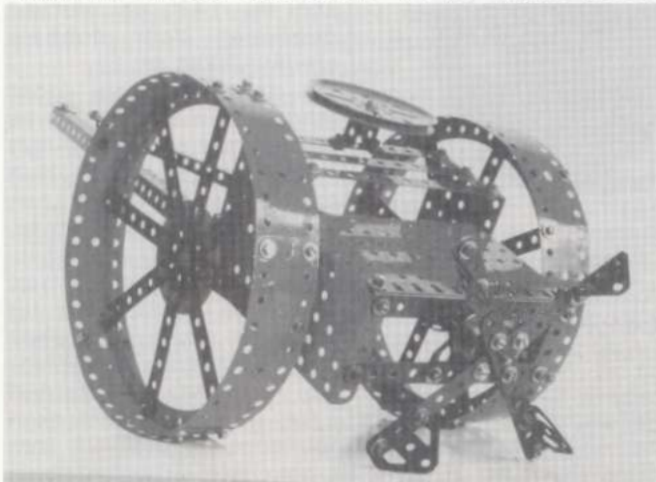


De cultivator

De Aardappeloogster

Ik gebruikte vijf 5,5" x 1,5" flexibele platen (189) per wiel in plaats van het buigen van vlakke steunbalken. Het is ook duidelijk beter stelplaten (109) te gebruiken in plaats van 3" pulleys (19B) als wioldop en 3,5" strips (3) als spaken.

In plaats van een van de 5,5" x 2,5" vlakke platen



Aardappeloogstmachine

(70) aan de achterzijde gebruikte ik een 2,5" x 2,5" vlakke plaat (72) die ik modificeerde door het middelste gat naar 5/16" te vergroten en daar een schakelaar (met midden "uit"-stand) in te monteren. Hiermee kan ik de E120 motor aan- en uitzetten.

Lijst van onderdelen:

Aant.	Ond.nr.	Aant.	Ond.nr.	Aant.	Ond.nr.
18	1	4	25	2	103H
4	1A	1	26	2	103T
2	1B	1	26A	6	109
14	2	1	26C	3	111
21	2A	3	27	18	111A
24	3	4	27A	51	111B
1	4	1	29	2	111C
39	5	1	31	1	111D
2	6	1	32	7	115
4	7	520	37	2	118
4	7A	32	37A	3	124
6	8	64	38	4	125
6	8A	2	45	5	126
4	8B	1	48	6	126A
4	8C	1	48C	3	142B
8	9	1	48D	2	143
6	9A	2	52	2	145
4	9B	4	52A	2	146
2	9C	4	53	2	160
2	9D	3	53A	5	162A
4	9F	1	55A	2	163
4	10	3	55B	2	164
6	11	47	59	1	165
26	12	2	62	2	167B
14	12C	1	62B	2	179
5	13A	4	63	18	189
2	14	3	70	4	190
1	14A	1	80A	3	190A
4	15	4	89	4	196
1	15B	2	90	2	197
4	16	1	94	12	199
1	16A	2	95A	5	200
1	17	3	96	1	216
5	18A	1	96A		
2	18B	3	103	1	E120
4	19B	2	103C		
1	22	1	103D		
3	24	4	103F		

Er zijn nog een aantal aangepaste onderdelen in het model te vinden:

- 8 gedeeltelijke ringen 38
- 1 gebogen strip 15A
- 1 plaat 72 met schakelaar
- ongeveer 1000 messing onderleggingen

Een draaimolen met mast, die scheefgezet kan worden, met geautomatiseerde bediening.

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

Algemeen:

De mast van de draaimolen (foto 1) is 86 cm hoog. De mast kan tot 17 graden scheef gezet worden. Langs de mast loopt de molen, met acht armen, dia-



Foto 1. Molen in scheve stand

meter 48 cm.

Bijzondere kenmerken:

- zeer compacte bouw van de molen. Deze bestaat uit een dragende kooi, die langs de mast loopt, en een draaiende kooi, die over de dragende kooi loopt. Ook in scheefstand van de mast loopt de kooi gelijkmatig en zonder wringen.
- het scheef zetten van de mast eist een grote kracht in een kleine ruimte. Dit is opgelost middels een compact, 4-voudig takelmechanisme.
- aan de molen is de molenmotor bevestigd, evenals 24 lampjes (drie per arm). De stroomvoorziening wordt bereikt door glijcontacten aan de mast en een poolschoen in de dragende kooi.
- daar de glijcontacten en de lorries voor het rijden

langs de mast aan de buitenkant van de mast zijn gemonteerd, is er daar voor constructies voor het hijsen van de molen weinig plaats. Dit probleem is opgelost door het takelblok in het inwendige van de mast te laten lopen. Via een dubbele hijsdraad wordt bereikt, dat de molen steeds verticaal op de mast staat.

- middels een eenvoudige zelfgebouwde elektronica-schakeling kunnen vele geautomatiseerde bedieningen geprogrammeerd worden. Eén cyclus is in de beschrijving aangegeven.

Belangrijke constructies

Het stationaire frame is rechthoekig, 3 gaten hoog, en is opgebouwd uit 24 cm hoekbalken nr. 8a.

De constructie van de mast en van de dragende en de draaiende kooi wordt verduidelijkt met het opengewerkte model in foto 2. Voor de duidelijkheid is één lorie ingebouwd, en is slechts een stuk van de draaiende kooi voorgesteld door de gebogen stroken (11,5 cm straal) nr. 89b.

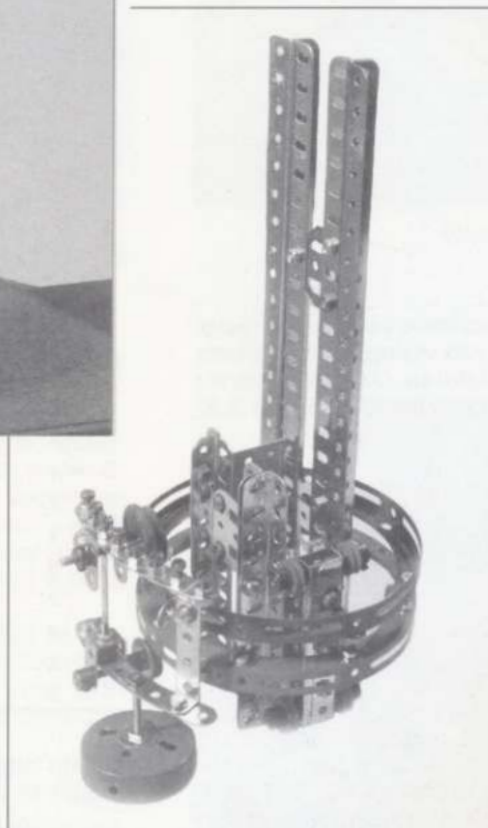


Foto 2. Opengewerkt model van mast en kooi

De mast is opgebouwd uit 64 cm hoekbalken nr.7, verlengd met 24 cm hoekbalken nr. 8a. De hoekbalken worden twee aan twee benut, zodat de ovale gaten gebruikt kunnen worden om de loopvlakken voor de lorries uit te richten. Deze loopvlakken worden op afstand gehouden door vlakke tappen, nr.126a, en door 6x6 cm vlakke platen nr. 72. M.b.v. een schuifmaat zijn de loopvlakken op 0,1 mm nauwkeurig gejusteerd.

De dragende kooi van de molen is opgebouwd uit twee 14 cm cirkeldraagbalken nr. 143, op afstand gehouden door dubbele steunstukken nr. 11.

De dragende kooi loopt langs de mast aan twee lorries, met elk vier 12 mm riemschijven nr.23. Hun assen zijn bevestigd aan twee 7 cm hoekbalken nr. 9b.

De draaiende kooi van de molen is opgebouwd uit twee 19 cm cirkelstroken nr. 145. De twee cirkelstroken worden op afstand

gehouden door acht 60x12 mm dubbele hoekstroken nr. 48a. De draaiende kooi loopt op acht 28 mm flenswielen nr. 20 over de bovenste cirkeldraagbalk van de dragende kooi. De draaiende kooi wordt van

onderen opgesloten door vier 19mm flenswielen nr.20a, die op de onderste cirkeldraagbalk van de dragende kooi lopen. Zo kan de mast scheef staan zonder dat de draaiende kooi wegloopt.

De draaiende kooi is voorzien van acht armen, bestaande uit 119 cm strippen nr. 1b. De constructie van de schuitjes spreekt voor zich.

Details van de kooi-aandrijving en van de motorop-hanging zijn te zien in foto 3, waarin voor de duidelijkheid de bovenste en de onderste 140x38 mm



Foto 3. Kooi-aandrijving

buigzame sluitplaat nr 189, die de aandrijving beschermen, verwijderd zijn, evenals drie 60x38 mm buigzame sluitplaten nr 188 van de draaiende kooi. De draaiende kooi wordt aangedreven door twee tegenover elkaar staande 25 mm riemschijven nr 22, waarover de 50 cm drijfriem nr 186e loopt. De assen van deze riemschijven worden elk aangedreven door 5 cm riemschijven nr 20a. De bovengenoemde riemschijven en assen zijn bevestigd aan een derde 19 cm cirkelstrook nr 145, die eveneens aan de dragende kooi is bevestigd. De 50 cm drijfriem is over de 25 mm riemschijven en langs de bovenkant van de bovenste cirkelstrook van de draaiende kooi gespannen. Deze cirkelstrook is daartoe voorzien van vele uitstekende bouten, met ruimte tussen de kop en de bovenste moer (zie ook foto 2), waartussen de drijfriem opgesloten wordt. Door deze constructie, met een aandrijving van de kooi aan twee tegenover elkaar liggende zijden, wordt een soepele loop van de kooi, zonder wringen, bereikt. De molenmotor is onder aan de dragende kooi bevestigd.

De ruimte voor de aandrijving van de op- en neer-gaande beweging van de dragende kooi is zeer beperkt. De oplossing is een takelblok in het inwendige van de mast. De loop van de koorden, de constructie van het takelblok etc. is voorgesteld in foto 4. Het motortje duidt symbolisch de hijsdraad aan. De twee haken nummer 75b duiden symbolisch de verbinding met de dragende kooi aan.

Het takelblok bestaat uit twee 6 cm strippen, nr 6. Aan de onderkant loopt een 25 mm riemschijf zonder naaf nr 22a tussen de strippen. De bovenkant van het blok is met twee hijsdraden aan twee tegenover liggende zijden van de dragende kooi verbonden, over twee 25 mm riemschijven nr 23a boven in de mast.

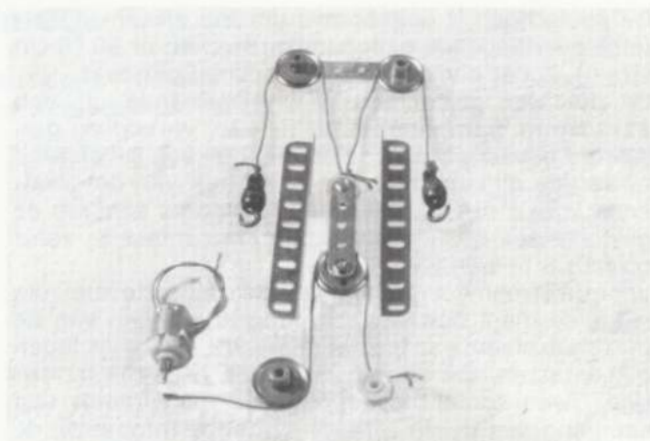


Foto 4. Principe van hijsinrichting

Door middel van de twee hijsdraden wordt bereikt dat de dragende kooi haaks op de mast blijft. Het takelblok wordt aangetrokken of gevierd door een hijsdraad onder in de mast. De hijsdraad loopt via de riemschijf zonder naaf in het blok naar een vast punt onder in de mast.

De mast kan tot 17 graden scheef gezet worden. Zie foto 5 voor de details van deze constructie. Op deze foto staat, in tegenstelling tot de stand op foto 1, de mast bijna verticaal en is de molen bijna onder aan de mast aangekomen. De mast is daartoe op een frame gebouwd, bestaande uit twee 32 cm hoekbalken nr. 8, waaraan ook de hijsmotor en windas voor de molen zijn gemonteerd. Dit frame is in één zijde van het stationaire frame gelagerd. Aan de andere zijde kan het frame van de twee 32 cm hoekbalken gehesen worden door een motor en windas in het stationaire frame, met behulp van de viervoudige katrol, opgebouwd uit acht 25 mm riemschijven zonder naaf 22a. Dankzij deze katrollen wordt in zo'n kleine ruimte toch de grote kracht overgebracht om de mast in z'n geheel op te tillen.

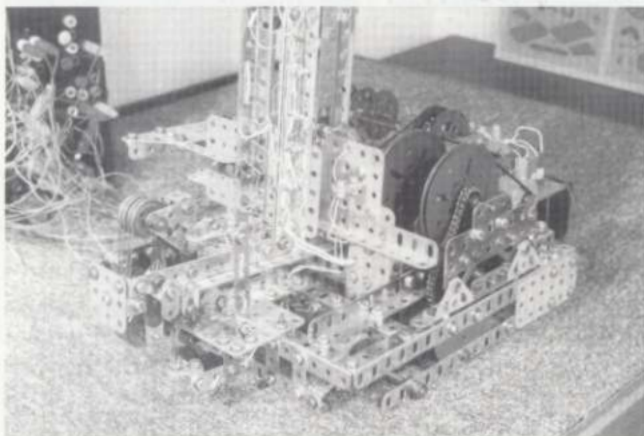


Foto 5. Constructie voor het scheef-zetten van de mast

De elektrische voeding van de molen:

In de dragende kooi is tussen de 14 cm cirkeldraagbalken een poolschoen gemonteerd (foto 6). Deze poolschoen verzorgt via glijcontacten de voeding van de 24 lampjes in de draaiende kooi (drie per arm).

De poolschoen is opgebouwd uit drie elkaar gedeeltelijk overlappende gebogen trapstroken nr 90 (6 cm straal), zodat een 11-gats poolschoen ontstaat.

Er zijn vier glijcontacten, elk bestaande uit een 12x12 mm stomphoeksteun nr 12c, verend en geïsoleerd bevestigd aan de draaiende kooi. De afstand tussen de glijcontacten op de omtrek van de draaiende kooi is net zó, dat steeds minstens één van de glijcontacten met de contact is voor de lampjes in de molen. De retour voor de molenlampjes is het gestel.

Voor de stroomvoorziening van de dragende kooi, die langs de mast beweegt, zijn aan drie zijden van de mast geïsoleerde strips aangebracht. Hierlangs lopen glijcontacten, die aan de dragende kooi zijn bevestigd. Twee contacten voorzien de molenmotor van spanning, het derde contact is voor de lampjes in de molen. De retour voor de molenlampjes is het gestel.

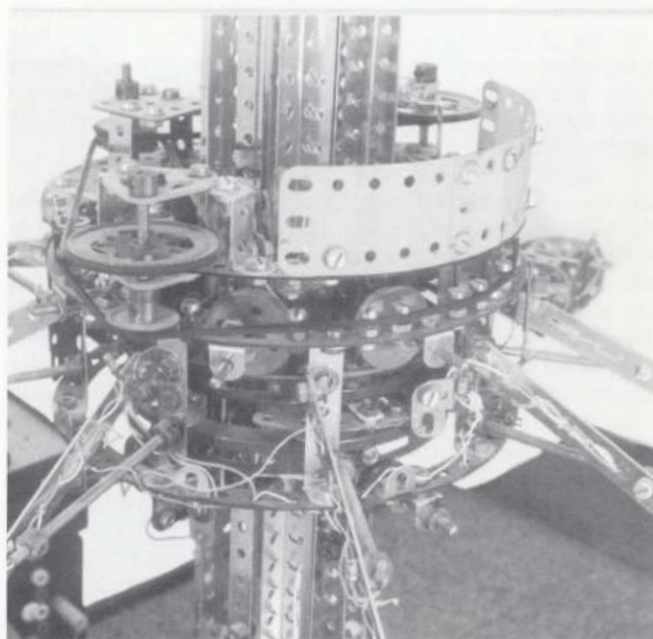


Foto 6. De poolschoen in de dragende kooi

De automatische bediening

Voor de automatische bediening van de draaimolen heb ik uit discrete elementen, zoals transistors, weerstanden en condensatoren, een programmeerbare elektronica-schakeling gebouwd. Deze bestaat uit een aantal afzonderlijke delen, zoals one-shots, flipflops, emulatievibratoren en lamp- en motorvoedingen. Flipflops zijn schakelingen die in één van twee stationaire toestanden kunnen staan. De flipflops bedienen twee- of meerpulige relais, waarmee motoren in- of uitgeschakeld kunnen worden, of hun draairichting omgedraaid kan worden. Met de multivibratoren kunnen lampjes knipperend geschakeld worden.

Er zijn vier eindschakelaars: onder in de mast, boven in de mast, mast "horizontaal" en mast "schuin". Deze eindschakelaars zijn met de one-shots verbonden, die op hun beurt middels één elektrische puls (vandaar hun naam "one-shot") de flipflops in de ene of de andere stand schakelen.

Al deze elektronica is in handzame kastjes gebouwd, die in foto 1 te zien zijn. De doorverbindingen worden middels bananenstekers gemaakt. Zo kunnen vele schakelingen "geprogrammeerd" worden.

Ik heb de relais en de elektronica zodanig doorverbonden, dat de volgende cyclus ontstaat:

1. Uitgangspositie: mast verticaal, molen onder aan de mast, molen draait niet, lampjes onder in de mast knipperen.
2. Na een vrij te kiezen tijd (tot 55 sec. instelbaar middels een potentiometer) begint de molen te draaien, molen gaat omhoog, lampjes in de mast knipperen.
3. Is de molen boven aangekomen, wordt de mast scheef getild; blijft in de uiterste scheefstand enige tijd (tot 55 sek. instelbaar middels een potentiometer) staan, gaat dan weer terug. Zolang de mast scheef staat, knipperen de lampjes in de molen.
4. Als de mast weer verticaal staat, knippert geen van de lampjes meer, molen gaat terug naar de uitgangspositie, waarvandaan de cyclus opnieuw doorlopen wordt, etc.

Tips en trucs

De titel zal de leden met een lange staat van dienst bekend voorkomen. De nieuwe leden daarentegen zal dat associaties oproepen die niet in dit blad thuis horen. Maar juist voor die leden willen we deze rubriek weer starten. En met "we" bedoel ik, Co Stevens en mijn persoon.

Natuurlijk zullen de oude leden zeggen; al die trucjes en handigheidjes kan ik al en mij kunnen ze niets meer leren. Wel, daar zullen de meeste gelijk in hebben. Toch kan het van nut zijn.

Voor de groentjes in de Meccano wereld zullen wat oude tips op gediept worden. En soms komen we stof voor deze rubriek tegen in de buitenlandse bladen. Omdat ikzelf nauw betrokken ben geweest bij het opleiden van mensen tot vliegtuigmonteur, zal daar

mijn inbreng vandaan komen. Met name het werken en behandelen van schroefdraad verbindingen. Tevens kan je denken aan het gebruik van diverse soorten onderleggingen. Maar ik zal nu niet op de zaken vooruit lopen.

Overigens hebben we nog niet bepaald wat er "wel" en wat er "niet" in deze rubriek moet komen, dus staan we open voor elke inbreng.

We hopen trouwens dat er vanuit het ledenbestand velen zijn, die aan deze rubriek hun kennis ter beschikking willen stellen. Van de kennis en ervaring: in ons Meccanogilde aanwezig, zal dan een ieder gebruik kunnen maken.

C.L. Spierdijk

Gezien in CQ.

*Tekst: Co Stevens, foto: Cees Trommel
Publicatie met schrift. toest. van Robin Johnson Ed. CQ.*

In CQ nr.59 op blz.18 staat een foto van een "unorthodox reduction gear".

Deze interessante, niet-alledaagse overbrenging is meer bekend als harmonische, of ook: epicyclische overbrenging. Uit genoemde foto is niet goed af te leiden, hoe dit mechanisme werkt en daarom ben ik aan het puzzelen gegaan. Het resultaat is in dit artikelje beschreven.

Principe.

De hier afgebeelde foto laat twee overbrengingen zien. De linker is opgebouwd met twee rondsels: nr 26 met 20 tanden, en 26a met 19 tanden; het rechter met twee tandwielen 27a, waarvan één met 56 en de ander met 57 tanden (de oorspronkelijke nummers van het 20t rondsels en het 56t tandwiel staan helaas niet vermeld in de onderdelenlijst van John Westwood). De werking is in beide gevallen gebaseerd op hetzelfde principe: de overzetverhoudingen tussen het rondsels op de poelie en de beide rondsels resp. beide tandwielen op de assen zijn verschillend, immers: $19 : 19$ en $19 : 20$ resp. $19 : 56$ en $19 : 57$. Dat veroorzaakt verdraaiing ten opzicht van elkaar.

Opbouw.

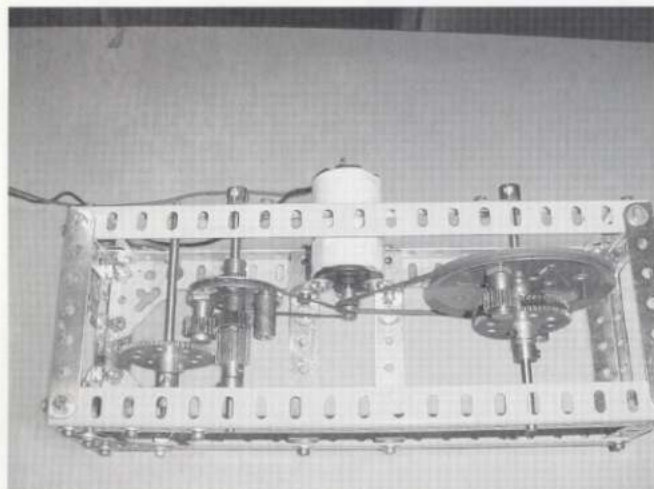
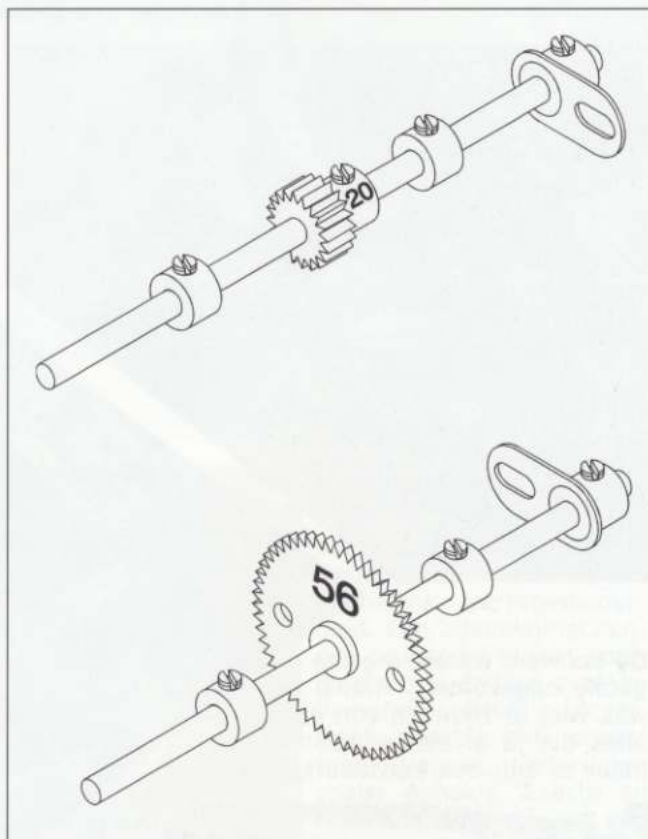


Foto toont beide overbrengingen

Op de foto is de opbouw van beide overbrengingen af te leiden, waarbij men dient te weten, dat in de linker een 20 t en een 19 t rondsels naast elkaar zitten, en in de rechter een 56 t en een 57 t tandwiel.

Wat uit de foto niet is af te leiden, is nader uitgelegd in de IsoMec-tekeningen: in de naafkruk (die aan het frame is vastgeschroefd) zit de as vastgeschroefd, en alle zich op de as bevindende onderdelen zitten op die as vastgeschroefd. Alle andere onderdelen kunnen vrij draaien, evenals de zich op de poelies bevindende rondsels, die op een lange draaibout nr. 147d kunnen draaien. (De beide niet-Meccano schroefbussen op de poelies zitten wel vast, ze dienen slechts als contragewicht; elk ander soortgelijk onderdeel



Tekening van rechter overbrenging

kan die taak vervullen). Hier en daar zal een onderlegging moeten worden toegepast om alle tandwielen op de juiste wijze met elkaar in aangrijping te krijgen.

Werking.

De poelies worden door de motor aangedreven en daardoor de vrij op de assen draaibare tandwielen, links met een vertering van $1 : 19$ (en het daarachter liggende tandwiel 27a nog eens met een vertering van $1 : 3$, totaal dus $1 : 57$), en rechts met een vertering van $1 : 57$.

Mededeling.

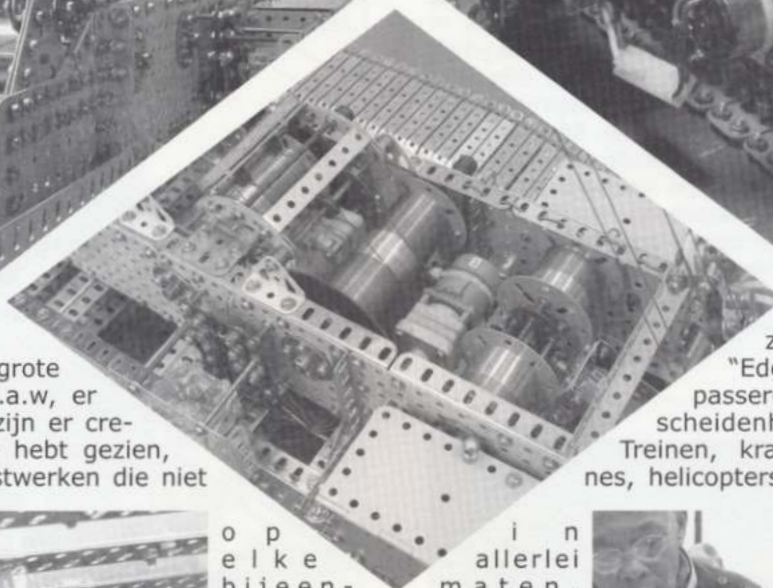
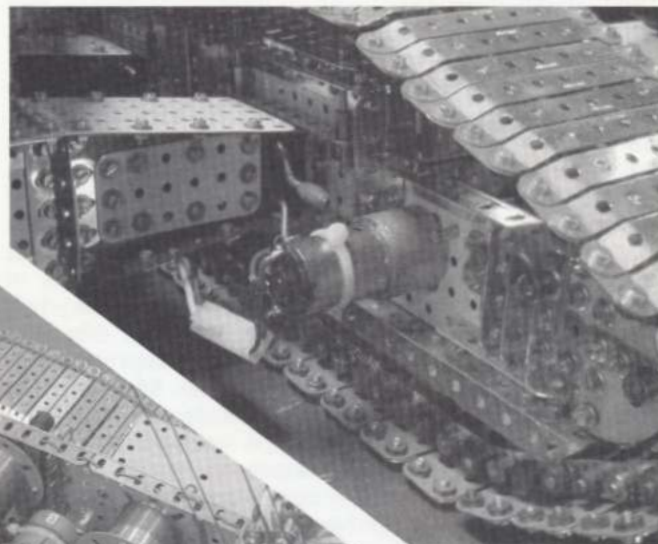
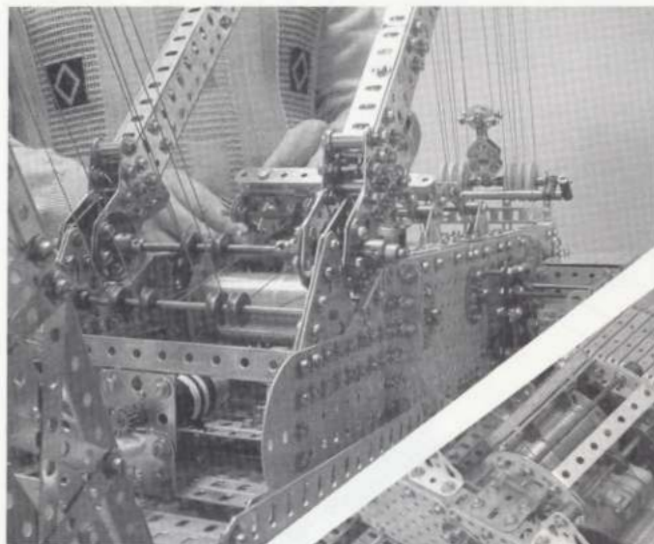
In Meccano Nieuws 21.1 stonden de tekeningen van de tandwielbak en het schakelhuis afgebeeld. Deze tekeningen zijn niet geheel tot hun recht gekomen. Met name in de tekeningen op blz. 11 is hier en daar wat weggefallen. De leden die deze informatie ontberen, kunnen een betere versie van deze tekeningen opvragen bij het documentatiecentrum. Het adres hiervan staat bij de club-informatie op blz. 2.

C.L. Spierdijk

Ede 22 Maart 2003

Tekst: C.L. Spierdijk, Foto's Alex de Jong en Cees Trommel

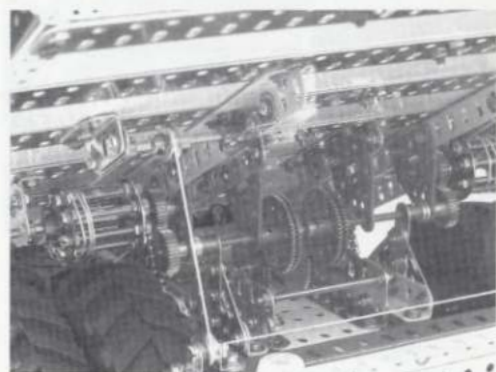
Hieronder drie details van J. Schroef z'n kraan



De bouwers waren in grote getale opgekomen. M.a.w., er was veel te zien. Zo zijn er creaties die je al eerder hebt gezien, maar er zijn ook kunstwerken die niet

vidu heeft nu eenmaal z'n voorkeur. Wanneer ik "Ede 2003" de revue laat passeren, dan zie ik een verscheidenheid aan categorieën: Treinen, kranen, grondverzetmachines, helicopters, tekenmachines, trucks

14



Bedieningsmechanisme van laadbak

o p e l k e b i j e e n k o m s t g e t o o n d w o r d e n . E n z e g n u z e l f , a l s t o e s c h o u w e r v i n d j e n i e t a l l e s i n t e r e s s a n t . I e d e r i n d i

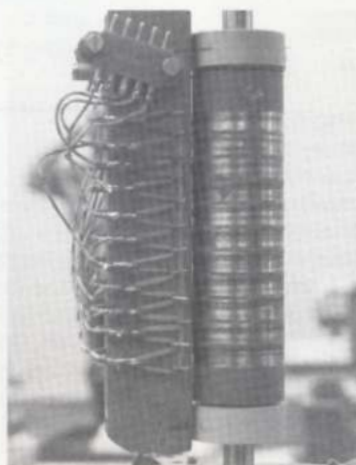
i n a l l e r l e i m a t e n , e n z . I k z a l e r o n g e t w i j f e l d e e n a a n t a l v e r g e t e n z i j n t e m e l d e n . D a t k o m t w a a r s c h i j n l i j k o o k



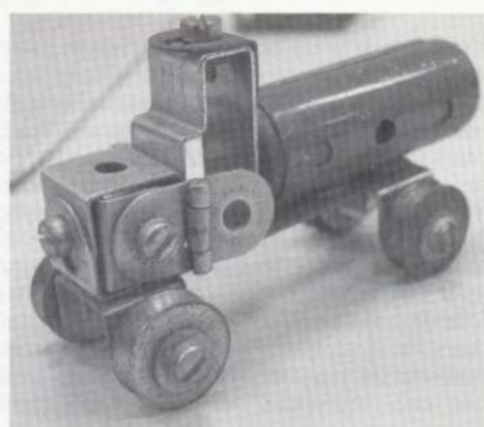
Een tekenmachine van Necobo



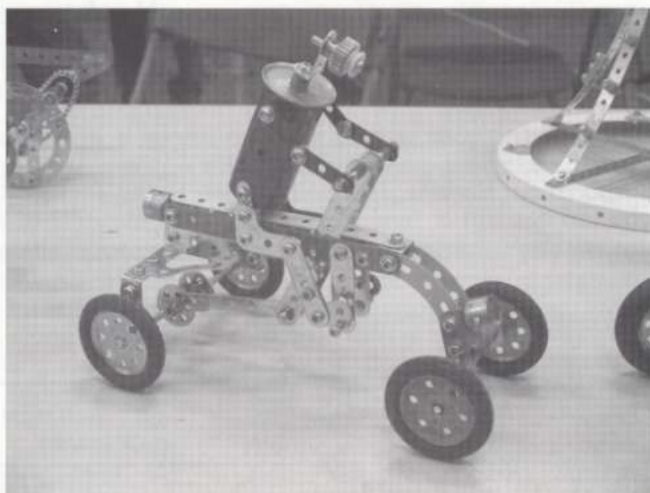
Is het een kinderfietsje



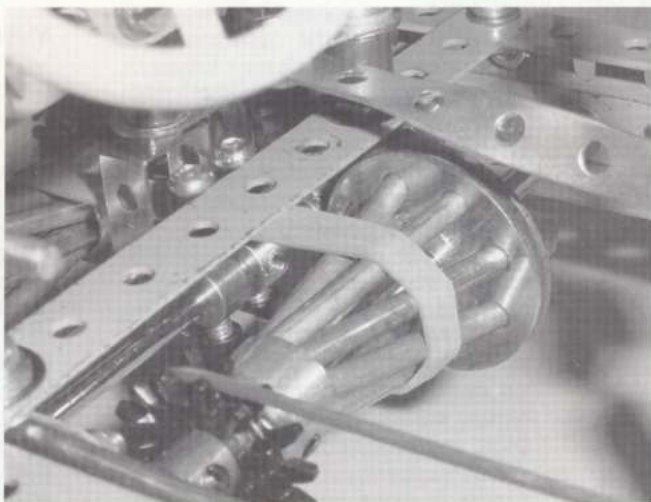
Sleepringen met afnemers



Een heel klein truckje

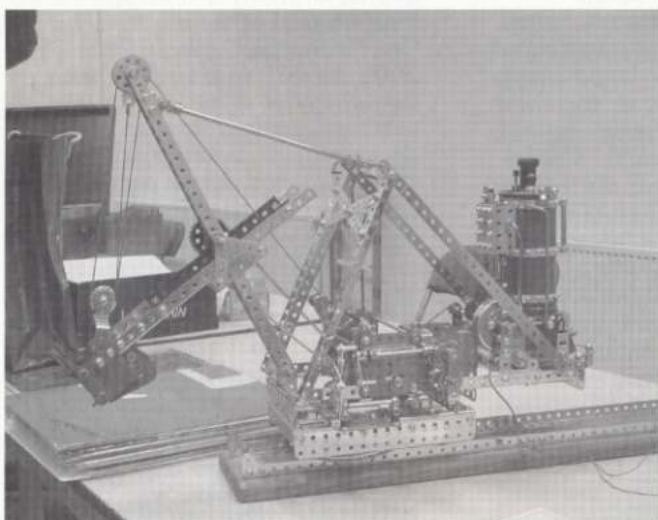
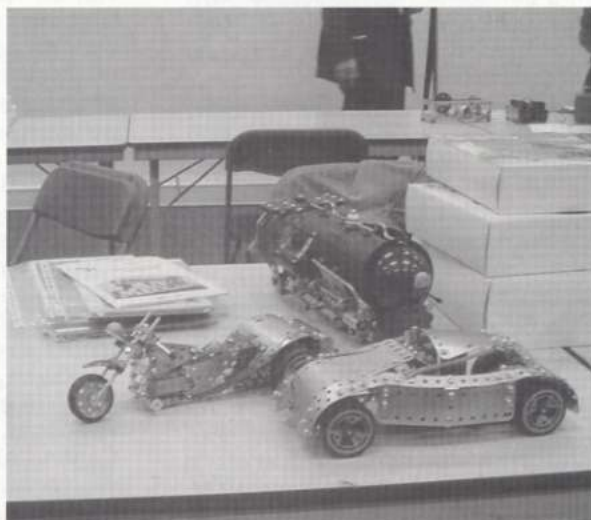
*De ligfiets**Vliegende Hollander*

door het grote aantal foto's (circa 200) waaruit ik heb moeten kiezen. Mijn keus is gevallen op wat details en het tonen van een aantal kleinere modellen. De ruimte van twee pagina's is dan nog niet toereikend, maar het is niet anders. Voor wat betreft de details, 'n paar foto's geven een indruk van de kraan van J. Schroef; een andere laat er iets meer zien van een traploze versnelling, terwijl er ook een afbeelding bij is die laat zien hoe een serie sleepringen met contacten is opgebouwd. Oer-Hollandse bouwsels, zoals een "Vliegende Hollander" en

*Een variabele versnelling*

een "Ligfiets". Natuurlijk waren de bouwwerken van Meccano ver in de meerderheid, maar Trix, Marklin, Necobo en Tecc waren eveneens vertegenwoordigd. Een bijeenkomst zonder de handel is niet compleet, ook daarbij was de verscheidenheid groot. Denk daarbij aan stands met nieuwe onderdelen zoals: Ashok's, Exacto en Metallus. Maar ook nog een aantal bekende en mij minder bekende leden, die oude en nieuwe onderdelen te koop aanbieden.

15

*Dragline op stoom**Enkele nieuwe modellen op de voorgrond*

Verborgene schatten.

Tekst C. Spierdijk n.a.v. een ingezonden brief van Hans Kuijl.

De aanleiding voor de brief was een artikel in een maandblad over financiën. De kern van dat verhaal was eigenlijk dat we in veel gevallen niet weten wat voor waardevolle spullen we bezitten. Als voorbeeld werden genoemd: stripboeken, Barbies, voetbalplaatjes, Dinky Toys en hoe kan het anders, "Meccano". De Meccanomensen onder ons (en dat zijn er heel wat) wisten dat natuurlijk al lang. Het is eigenlijk de zoveelste bevestiging die aangeeft dat we een waardevolle hobby beoefenen. Maar alle overige mensen in Nederland hebben daar geen weet van.

buitenlandse

bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 59 (maart 2003)

Op de omslag de carroussel van Mike Cotterill. Een woeste constructie met allerlei Meccano lekernijen. Om het gevaarte te kunnen tillen wordt zowaar een nuttig gebruik gemaakt van onderdeel 106, de houten rol. Foto's in CQ hebben altijd een neutrale achtergrond, geen rommelige hobbykamers of achtertuintjes. Daarom ziet het blad er ook zo professioneel uit. Voor het model van Charles Archer, een transportbrug, is een uitzondering gemaakt. Het model staat op een grasveld en op de achtergrond is het origineel te zien. De gelijkenis is treffend.

Twee pagina's advertorial voor een speciale uitgave van CQ, een bouwplan voor de gigantische rijdende kraan van Dave Taylor. Totaal 52 bladzijden, 28 kleurenfoto's, 4 zwart/wit en 11 tekeningen. Gebonden in harde koft en te bestellen voor £40. Als je gaat bouwen, kun je maar beter eerst een paar copietjes maken. Stel je eens voor dat het origineel beschadigd wordt.

In zijn zesde aflevering beschrijft Alan Partridge drie deelconstructies voor pingpongballen. Michael Denny gaat verder op het thema 'Nellie'. Het mallotige, maar toch als zodanig herkenbare locomotiefje. Andere kleuren, ander station.

Voor Pasen een sprookje van

Bernard Périer. Een ooi baart een zielig lammetje. Rechthoekig lijfje, driehoekige kop. Het baren deed wel pijn en het lammetje heeft ook al geen vacht. Staat te bibberen op zijn pootjes.

Volgens de veearts een duidelijk geval van scrapie, de schapenvariant van de gekke-koeienziekte. Een lieve dame breidt echter een warme vacht voor het lammetje en dan stopt het bibberen.

Geen scrapie en het lammetje blijft leven. Dit alles in gele en rode Meccano, met tovermotor. Eindelijk eens een simpel model in CQ. Toch heeft Périer meer op met auto's. Ditmaal de Bluebird van Sir Malcom Campbell.

Niet in goud-en-blauw, zoals voor de oorlog, maar kanariegeel en met behulp van modernere onderdelen. Dat ziet er toch wat gelijker uit. Tony Brown schrijft over de Otis Steam Shovel. Dennis Bacler deed dat al in CQ54. De heren blijken niet al te ver van elkaar te wonen, maar wisten niet van elkaars bestaan en hun gemeenschappelijke interesse. Tot slot een prachtig model van een moderne containerkraan, de Demag 40-tons kraan in gebruik in de haven van Kaapstad. Gebouwd door Colin Cohen. Alleen al de grijper, die de container op alle mogelijke manieren moet positioneren, is een wonder van techniek. Het model bevat twintig elektromotoren. Daarbij vergeleken is een block setter maar een simpel kraantje.

Dit artikel moet u beslist eens doorlezen.

Canadian MeccaNotes

Nummer 29 (maart 2003)

De omslag toont een leuk model van een fietser, éénwieler, die niet op een koord maar op de binnenzijde van een ring 167b balanceert. De ring hangt aan een drietal universele tandwielen (27f) en wordt daardoor ook rondgedraaid. De aandrijving van die tandwielen verloopt via 4 paren van dergelijke tandwielen in een fraaie boogconstructie.

De fietser bevindt zich, uiteraard, onderin de ring en wordt in evenwicht gehouden door een fors gewicht dat het zwaartepunt onder het wiel plaatst. Het oorspronkelijke model is van Jean-Max Estève, maar o.a. John Evans, Graham Jost en Jim Picton hebben zich er op uitgeleefd.

De Meccano Design Sets voor 2003 bevatten nieuwe onderdelen, strips en plaatjes die ook na extreme vervorming in de oorspronkelijke vorm terugkeren. Geheugenmetaal? Ik betwijfel dat omdat geheugenmetaal nogal prijzig is en pas na verhitting in de oorspronkelijke vorm terugkeert. Gewoon heel veerkrachtig staal i.p.v. het gebruikelijke p..bakkenijzer.

Ivor Setten bouwde opnieuw de Londense RT dubbeldeks bus.

Het oorspronkelijke ontwerp is van Terry Stewart. Helaas is daar maar één foto van bewaard gebleven. Het model lijkt bedrieglijk simpel, maar is in werkelijkheid gecompliceerd, met correcte instap, banken en besturing en vrij lastig te bouwen. Een uitdaging! Het eerste deel

van de beschrijving bevat ook de historie van dit soort bussen. Het tweede deel komt in het volgende nummer.

In een ouderwetse filmprojector wordt de film beeldje voor beeldje, schoksgewijs, getransporteerd. Het benodigde 'Geneefse Kruis Mechanisme' wordt in verschillende varianten beschreven. Tot slot een tip voor het haaks omzetten van een strip of plaat. Schroef eerst één of twee vlakke steunstukken (126a), met gebruikmaking van tussenringen, als aanslag op strip of plaat, en klem hiermee het object op de juiste hoogte in een bankschroef. Steunstukken verwijderen en buigen maar. Volgens mij is dat laatste nu juist het lastigste. Je zult maar geen zetbank hebben.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 7 (februari 2003)

Net als het SMG betreft MMG een nieuwe stek. In Baginton, ten zuiden van Coventry, is een goede ruimte gevonden. Ken Senar heeft in beide richtingen het Panamakanaal bevaren.

Een bron van inspiratie voor de Meccanoman. Sluizen, hijskranen, sleeplocomotieven, pontons en een fraaie boogbrug die je zo kunt nabouwen. Wist u dat de ingang aan de Caribische Golf westelijk ligt van de ingang aan de Stille Oceaan?

Runnymede Meccano Guild Newsletter

Nummer 51 (februari 2003)

De omslag wordt gesierd door een fraaie dubbeldeks trolleybus. Ontworpen door Noel Ta'Bois en gebouwd door Bob Brooker.

Een maatje groter dan de in Canadian MeccaNotes beschreven bus.

Erelid Andreas Konkoly reageert al een jaar niet meer op brieven. Hij is inmiddels ook al 85 jaar oud. Voorlopig wordt er niet meer voor zijn ontwerpen geadverteerd, maar dit nummer bevat toch nog vier aan Konkoly gewijde bladzijden.

Zoals bekend stopt Geoff Wright de winkelverkoop. Wat daarmee ook ophoudt is de sponsoring van

de bijeenkomsten in Henley-on-Thames. Het gevolg is dat nu iedereen, exposanten en bezoekers, £ 2 toegang moet betalen. Website www.m-p.co.uk is met name interessant voor de klokkenmakers onder ons. Men verkoopt o.a. het fameuze Horolene waarmee ook Meccano-tandwielen schoongemaakt kunnen worden. Wees niet verbaasd als de fles u, gewikkeld in oude kranten, wordt toegestuurd. John Wilding reinigt Meccanoketting met borstels die door de tandtechnicus gebruikt worden. Met een inktgummetje of fijne staalwol kom je ook een heel eind. Bijv. bij oude vernikkelde onderdelen.

Enige tijd geleden probeerden leden van de Spanner discussiegroep op Internet elkaar af te troeven met het kleinst mogelijke differentieel. Klein wil zeggen passend tussen twee kleine naafbuswielen (518) met gebruikmaking van zes 12-tands rondsels (25b3p) voor driehoekige assen. In een latere versie werd nog een haaks tandwiel (28) toegevoegd. Met lichtgevende dioden (LED) kun je modellen van verlichting voorzien en wie goed zoekt, vindt een type dat past in een Meccanogat.

Op web site www.caswellplating.com wordt een set verkocht waarmee een amateur zelf kleine onderdelen kan vernikkelen. Bob Middlemass beschrijft het gebruik van dikke assen in een model van een stationaire stoommachine.

The Sheffield Meccano Guild

Nummer 81 (maart 2003)

Vroeg of laat begint er wel iemand aan een vertraging van 1 op 1.000.000 en dat kan op verschillende manieren gebouwd worden. Allan Palmer geeft een voorbeeld. Na een weekend draaien komt er misschien wel beweging aan de uitgaande as. Howard Sommerville schijnt ooit een vertraging van 1 op 5 miljard bereikt te hebben, maar dan duurt het tot de volgende ijstijd voordat alle speling in de aandrijving opgeheven is en de uitgaande as eindelijk in beweging komt. Een lovende bespreking van de speciale uitgave van Constructor Quarterly met de rijdende kraan

van Eric Taylor. Zie ook CQ zelf. Eerder, in nrs. 77 en 78, werd een elektrische smeltoven beschreven. Daar horen grote portalkranen bij. Een dergelijke kraan (250 ton), met zes bewegingsmogelijkheden, wordt in dit en in het volgende nummer beschreven.

In de 'Star Wars' film 'The Empire Strikes Back' komen gigantische lopende oorlogsmachines voor. Voor de film is de beweging gesimuleerd door door middel van 'stop frame animation'. De positie van het in feite niet-functionele model werd telkens iets gewijzigd, waarna er één opname werd gemaakt. Zo kan het, maar kun je met Meccano een model maken dat de beweging echt en zelfstandig uitvoert? Dat vereist vier scharnierpunten per poot en een buitengewoon complexe aandrijving die de poten gesynchroniseerd een ingewikkelde reeks bewegingen laat maken, zodanig dat het 'lichaam' met een vrijwel constante snelheid op een vaste hoogte beweegt. Het is de auteur uiteindelijk niet gelukt. Het is een statisch model geworden, met gebruikmaking van veel nieuwe franse onderdelen.

Het zag er prachtig uit. Zag, want inmiddels is de zaak weer gesloopt.

Tot slot een verslag van de bijeenkomst te Stocksbridge op 14 december 2002.

Holy Trinity Meccano Club Newsletter

Voorjaar 2003

Ook hier een dubbeldekker op de voorpagina, maar dan wel een ouwetje uit 1915, de 'Old Bill', met open bovendek.

Spaakwielen, versterkte steunbalken met het oude patroon, dat soort werk. Ons eigen blad wordt door de clubleden zeer gewaardeerd volgens secretaris/redacteur Jim MacCulloch in een bijgesloten briefje.

Colin Cohen ontwierp een module met sleepringen dat in verschillende modellen, bijv. hijskranen, gebruikt kan worden.

Als sleepringen worden 1 1/2" snaarwielen gebruikt. Onderling geïsoleerd door Elektrikit afstandsbusen (564). Het geheel ingeklemd tussen 8 gats naafbuswielen. De sleepcontacten zijn

3/4 onderleggingen (38).

Het geheel blijkt prima te werken. Anthony Els heeft, met ProDESKTOP, een fraaie tekening gemaakt van het hart van deze constructie.

Richard Payn beschrijft een achteras voor zware voertuigen. Differentieel tussen keteleindstukken. Korte tussenassen m.b.v. koppelingen en 1 1/2" platte steunbalken. Eindreductie, bij de wielen, m.b.v. de franse plastic wielen met inwendige vertanding (187c). Deze as wordt gebruikt in de DAF 8 x 4 die ook in RMG Newsl. 51 beschreven wordt.

Tot slot een beschrijving van een door Nick Rodgers gebouwde stoomtractor. Eerder beschreven in RMG Newsl. 49. Dit zou de SML 23 zijn, maar dat kan ik eigenlijk niet thuisbrengen.

Magazine du CAM*Nummer 81 (januari 2003)*

Het vervolg op het artikel over homokinetische koppelingen in nr. 74. Voor verzamelaars het eerste artikel in een reeks over "presentatiekasten".

Duidelijke foto's van de verschillende indelingen van de laden. De bouwers van kermisattracties moeten beslist het artikel over aandrijfmechanismen voor drie gecombineerde attracties lezen. Met behulp van normale en smalle strippen kan een goed gelijkende Eiffeltoren gebouwd worden. Het blijft de nationale trots. Tot slot prachtige kleurenfoto's van een model van de klok op het San Marcoplein in Venetië.

Het gebouw, de klok zelf, Maria met Jezus, helemaal compleet.

Nummer 82 (april 2003)

Ook in dit nummer beschrijvingen van interessante mechanismen voor de kermis liefhebber. E.e.a. gebaseerd op een in MM nr. 10 (juli 1954) beschreven model. Zeer duidelijke foto's. Het eerste deel van een serie over Amerikaanse vrachtwagens, trucks met oplegger.

De elektriseermachine van Wimshurst is niet voor puristen. Met alleen maar Meccano-onderdelen kom je er niet. Het artikel van Marcel Pahin beschrijft zeer duidelijk hoe het allemaal werkt.

Voor de twee tegengesteld draaiende schijven zijn grammofoonplaten (vinyl) gebruikt en die moeten wel helemaal vlak zijn, met het gat precies in het midden. Daar gaan uw beste platen, want na inbouw in dit apparaat kunnen ze nooit meer afgespeeld worden. Op de omslag fraaie foto's van de expositie in Barcelona. Op blz. 17 een summier beschrijving.

Diversen

In de Meccano & Erector Club Newsletter Vol. XXVII nr. 1 een leuke beschrijving van een Nieuw-Zeelandse smalspoorlocomotief (Ka class 4-8-4), gebouwd door Neil Pluck.

De onderdelen van Ashok, verkrijgbaar bij clublid Jan Jager, worden geprezen door Bob Galler. Een aantal foto's toont aan dat Ashok's koppelingen zeer nauwkeurig geboord worden. Onderdeel 129a, haaks getand segment, biedt interessante mogelijkheden.

Tony Knowles zou het kalmer aan gaan doen met de 'Other Systems Newsletter', maar OSN28 van april 2003 is dikker dan ooit. Te dik voor een nietje. Voor de liefhebber.

Tot slot uitgaven 4/2002 en 1/2003 van de AMS (Amateure für Metallmodellbau in der Schweiz). Veel huishoudelijke mededelingen, maar toch ook wel leuke foto's van modellen. Helaas geen enkele beschrijving.

Mededeling.

*Ingezonden door John Overeem uit Canada.
Tekst C. Spierdijk.*

John is sinds kort lid van het Gilde en heeft in z'n brief aangegeven dat zijn firma zich bezighoudt met het produceren van replica meccano-onderdelen. Deze zijn volledig uitwisselbaar met de echte meccano-onderdelen. Tevens geeft hij aan dat er ook complete bouwdozen leverbaar zijn. Al deze zaken zijn vastgelegd in een catalogus en prijslijst. Er zullen ongetwijfeld leden

zijn die hier iets meer over willen weten. Om deze producten aan de man te brengen in Nederland, hoopt hij iemand bij het Gilde te vinden die dat zou willen doen. Belangstellenden kunnen via de post of per E-mail contact met hem opnemen.

Het postadres is:

Mechantrix c/o John Overeem

P.O.Box 542, Picture Butte

Alberta, Canada T0K 1 V0

E-mail: mechtrix@telus.net

phone: (403) 7324974

Fax: (403) 7325017,

Website

<http://www.memeshadow.net/camamas/meccano/Mechantrix>

Advertentie**Exacto** -onderdelen.

Standaard en niet-standaard onderdelen; al meer dan 35 jaar zeer hoogwaardige kwaliteit in **alle kleuren** te leveren. **Nu ook zink-plated mogelijk!** Veel gevraagde Blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Informeer. Ook diverse motoren beschikbaar. Gegarandeerde besteldatum 15 april en 15 oktober 2003! Grote bestellingen gaan eerder weg. Perfecte prijs / kwaliteitsverhouding.

Nieuwste prijslijst (2003) € 1,50 op giro 550540 t.n.v.

Jan H.Schurink te Bathmen.

Tussen 19.00 - 20.00 uur telefonisch bereikbaar (0570 542815).

Exacto -sets

Replica van Meccano **Crane set 1976** franco thuis € 205.

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

Nu ook **Exacto No. Set 4** beschikbaar in fraaie doos met Exacto-logo en 'lift-out' laag. In rood/groen of geel/blauw/zink-plated. Franco thuis voor € 149! Nadere info: zie voren.

Exacto -replica stoommachine

Replica van Meccano **Stoom-machine 1929**. Luxe uitvoering in houten kist. Franco thuis € 1111! Nadere info: zie voren.

Vraag &

Aanbod

Aangeboden:

Partij Meccano in rood / groen / geel / blauw, inclusief koperwerk, enkele elektromotoren, veermotor, onderdelen uit elektrodoos alsmede enige Marklin onderdelen.

Informatie bij: P. Heers,
tel. 024-6222583

Aangeboden:

Grote partij Meccano, rood en groen in goede conditie. Nieuwprijs ca. € 7.000,-. Alles tegen elk aannemelijk bod. Eventueel met grote houten ladenkast (maten h. 135, b. 90, d. 45 cm met 52 laden)
Nadere informatie: C. de Bruin te Houten, tel. 030-6351895

Gevraagd:

Temsi flenswielen
Rails 45 mm bestemd voor accutrein.

Aanbiedingen: Denis Akkerman,
tel. 010-4372286

Gevraagd:

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

Aanbiedingen bij: Jan Schroef,
tel. 071-5411945

Gevraagd:

Restanten van oude Marklin dozen. Zoals korte strippen, beugeltjes, hoekstukken etc.
Aanbiedingen: Ad Ruiter
tel. 030-2287164

Aangeboden:

Meccano Magazines, losse exemplaren uit 1929 - 1941 in redelijke / goede / zeer goede staat resp. € 6,- / € 8,- / € 10,- per stuk. Informatie bij: Hugh Ellis,
tel. 070-3234230

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

agenda 2003 Meccano Gilde Nederland

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

Bijeenkomsten en evenementen

Amsterdam

Van 5 Juni t/m 7 September
Tentoonstelling in het
Amsterdams Historisch Museum
Kalverstraat 92
Nieuwezijds Voorburgwal 357
Openingstijden:
ma t/m vrij 10.00-17.00 uur
za & zo 11.00-17.00 uur
Meer info: 020-5231822.

Kerk Avezaath

21 Juni
Dorpshuis "De Avezaath"
Daver 46
4012 BC Kerk Avezaath.

Dalfsen

Van medio Juli t/m Augustus
(bouwvakvakantie)
Tentoonstelling in het
Gemeentehuis te Dalfsen,
Geopend: van 9.00-17.00 uur
Meer info: Dhr. Dagelet
tel. 050-3181347.

Mechelen

6 September
open: 10.00-16.30 uur
Museum voor Speelgoed en
Folklore
Nekkerspoelstraat 21
B-2800 Mechelen (België)

Ede

27 September
aanvang: 9.30 uur
NIMAC
Galvanistraat 13, 6716 AE Ede.

Genk

11 en 12 Oktober
Modelbouw-tentoonstelling in de
Limburg-hallen
Meer info. bij A.v.d.Ruit
tel. 010-4808965.

Soesterberg

12 t/m 19 Oktober
Nat. Modelbouw Manifestatie in
het Mil. Luchtvaartmuseum
Soesterberg.

Kerk Avezaath

19 Oktober (Zondag)
aanvang: 9.30 uur
Dorpshuis "De Avezaath"
Daver 46
4012 BC Kerk Avezaath.

Hengelo

1 November
aanvang: 10.00 uur
Locatie: Wandelhuis
Kwekkellerweg
Meer info: 074-2774327

Benthuizen

15 November
aanvang: 9.30 uur
Dorpshuis "De Tas"
De Dam 3
2731 CE Benthuizen.

Ulvenhout

13 December
aanvang: 10.00 uur
De Pekhoeve
Dorpstraat 94
Ulvenhout (bij Breda).

Vogelenzang 12 April 2003

"Vogelenzang" is een kleine gemoedelijke bijeenkomst in Kennemerland. Buiten de leden die je regelmatig op andere bijeenkomsten tegenkomt, zijn er ook leden die langs komen omdat het in de buurt is. De aard van deze bijeenkomst wordt tevens uitgebeeld in de grootte van de getoonde modellen. Dat is dan ook de meerwaarde van dit samenzijn: de kleinere modellen krijgen zo de aandacht die ze verdienen en gaan niet verloren tussen het grote geweld. De hier afgebeelde foto's geven een indruk van het geheel. Een aantal van deze modellen was ook te zien in Ede.

C.L. Spierdijk

