

meccano

nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

vereniging voor metaalconstructie modelbouw



25 jaar MGN (zie pag. 8, 9 & 28)

6 Mechelen 2007

10 Marketing & Meccano 2

16 Slagmechanisme Deel 1

20 Kraan met speelfunctie

21 Soesterberg 2007

22 Gildejeugd

meccano nieuws

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

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

Voorzitter: G.B.M.M. Anink
Ganzenvoor 49 (tijdelijk)
1967 EJ Heemskerk
tel: 06 18207778
E-mail: Tijdelijk buiten gebruik.

Penningmeester: J.H. Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-7471955
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via IBAN:
NL37PSTB0005484519 BIC: PSTBNL21
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

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

Aanmelden/afmelden bij ledensecretaris

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

Redacteuren

C.L. Spierdijk (hoofdredactie)
Kalorama 91
2132 RC Hoofddorp
Tel: 023-5614832
E-mail: redacteur@meccanogilde.nl
N.I.M. Stevens, C.J. Trommel

Artikelen en advertenties

sturen naar: hoofdredactie

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

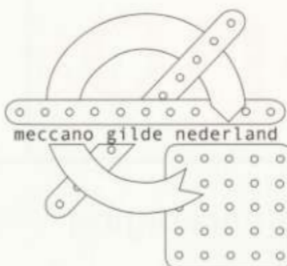
Meccano Nieuws

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

Documentatie Centrum

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

Website:
www.meccanogilde.nl



van de redactie....

De jubileumbijeenkomst in het Spoorwegmuseum ligt inmiddels achter ons. Maanden van voorbereiding waren in één dag vastgelegd. Het verslag geeft globaal aan hoe deze dag is voorbereid en verlopen. De volgende klus voor mij is dan MN 25.4. Deze

editie heeft wederom 28 pagina's. Dat is het gevolg van de hoeveelheid kopij die er is. Een andere oorzaak is dat er nu twee artikelen zijn die over meerdere edities moeten worden verdeeld vanwege de grootte. Het gevolg is dan dat er artikelen in de wacht staan. Niet zo erg natuurlijk, want wat in het vat zit verzuurt niet. Het verschil met het vorige nummer is het ontbreken van kleurenpagina's in het blad. Jammer, maar de kosten van gekleurde pagina's zijn erg hoog. Deze editie bevat veel informatie in de vorm van mededelingen. Voor velen interessant, voor andere een kennisgeving van minder waarde. Dat geldt natuurlijk ook voor de artikelen in deze editie. Voor vastlegging van het jubileum zijn een aantal foto's gebruikt. Helaas konden niet alle 560 plaatjes worden afgebeeld, maar dat zullen de meeste wel snappen. Als ik terugkijk op het vullen van deze editie, realiseer ik mij, dat ik moeite had met het bepalen van de inhoud en de intensieve bewerking van een aantal artikelen. Tevens moest bepaalde informatie in dit blad opgenomen worden vanwege een bepaalde urgentie. Uiteindelijk is het allemaal gelukt en kan ik u aanbevelen uw kennis te verruimen en de informatieblokken te doorlopen. Dan rest mij nu nog u allen prettige kerstdagen en een voorspoedig 2008 toe te wensen.

C.L. Spierdijk

van de voorzitter

De jubileumbijeenkomst mag wel zeer geslaagd genoemd worden. Er waren zo'n 65 deelnemers met grote en kleine modellen en handelaren verdeeld over circa 140 tafels. NIKKO was aanwezig met een wel zeer fraai model van een soort draak. Charles nam hier de zaak waar. Er kwamen ruim 1700 bezoekers op deze zaterdag naar Utrecht, waarvan

ongeveer 200 meccanomensen. Charles Spierdijk had aan de organisatie een enorme klus gehad en veel eer van zijn werk. Ook de haal- en terugbrenggroep onder de bezielende leiding van Han Schouwenaar veel lof. Dank aan een ieder die heeft meegedaan en zich heeft ingezet. Het was de museumleiding opgevallen dat de sfeer onderling heel plezierig was en dat velen elkaar kennen. Dat is een kenmerk van onze club. Een achttal mensen zijn spontaan lid geworden van het MGN. Wij maken van deze gelegenheid tevens gebruik u goede feestdagen toe te wensen. Ons nieuwe telefoonnummer is 06 1820 7778. De hartelijke groeten van Ans en Gerard Anink

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 25.3 together with this edition of MN 25.4 and is also published on the website of the MGN

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

Meccano Nieuws

26.1

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

van de penningmeester

Het jubileumjaar 2007 van ons Gilde is bijna voorbij. De entourage in Utrecht was schitterend. Maar we maakten ook kosten voor dit feest. Voor de voortgaande kosten van onze vereniging verzoek ik u dan ook weer 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 de op de acceptgiro aangegeven datum (tenzij u zich nog als lid zou afmelden vóór deze datum).

Misschien kunt u de betaling eerst regelen!? 'Vergeten' kan dan niet meer.

Gebruik s.v.p. bijgesloten acceptgiro, want hierop staat *het enig juiste betalingskenmerk*. Nu u allen een nieuw lidmaatschapsnummer hebt gekregen wil ik u er op attent maken, dat het **betalingskenmerk essentieel** is en dat deze -ieder jaar opnieuw - geheel los van uw lidmaatschapsnummer wordt gegenereerd en daarmee u specifiek identificeert als betalend lid voor het betreffende contributiejaar. U verlicht daarmee mijn taak behoorlijk.

Treft u de acceptgiro onverhoopt niet aan? Dan kunt u zelf een overschrijving realiseren o.v.v. naam, adres en woonplaats!

Mochten er in uw gegevens onjuistheden voorkomen, wilt u die dan doorgeven aan de ledensecretaris? Mocht rechts bovenaan bij 'Tel.: ' een '?' staan, dan verzoeken wij u dringend alsnog uw telefoonnummer door te geven ten behoeve van het bestuur. Het nummer zal in principe ook worden opgenomen in een volgende ledenlijst, tenzij u daarvoor gelijktijdig de toestemming weigert.

Indien u tijdig betaalt dan kunt u volstaan met het door de ledenvergadering goedgekeurde 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!

Overigens heeft het bestuur geen bezwaar tegen een extra gift overgemaakt op girorekening

5484519 van het Gilde dat u zo na aan het hart ligt!

To our foreign members in Holland

Please use the in this issue enclosed 'acceptgiro' form for paying your 2007 membership fees. It contains the right 'betalingskenmerk'. This specific number has been generated separately and has no direct relation to your [new] membership number! You are requested to send the 'acceptgiro' by return of post to the Postbank or your own Banking relation after placing your signature. Please send any corrections in your personal data to the 'ledensecretaris' if needed.

To our foreign members abroad

You are requested to ignore the 'acceptgiro' for paying. Just check the data printed only and inform the 'ledensecretaris' about corrections needed. For paying your subscription fee € 32 use our International Banking Account Number:

NL37PSTB0005484519 & BIC PSTBNL21 or send an International Money Order for that amount. Don't forget to mention the right 'betalingskenmerk' that is given on the form! It has been generated separately and has no relationship with your membership number. Alternatively you may send this amount in Euro banknotes. In case you prefer to send banknotes in your own currency, please be aware of the right counter value and add another € 4[!] to cover exchange costs. In case you want to forward a normal cheque be aware to add € 10 [really!] extra for bank costs. You are requested to pay within three weeks as this is easier for me and you will be sure of continuation of your loved issues of Meccano Nieuws. Payment in advance for the years ahead is possible and saves transfer costs. Paying by Credit card is not an option.

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 wellicht contact opnemen met een van uw Belgische medeleden

en de betaling via hem realiseren. Let er op dat het juiste betalingskenmerk ook bij mij bekend wordt!

Rest mij u Prettige Kerstdagen toe te wensen en voorts dat 2008 voor u opnieuw een productief Meccano- en/of Exacto-jaar wordt in goede gezondheid. Ook zult u door lid te blijven het 26-jarig bestaan van het Meccano Gilde Nederland kunnen realiseren. Ik roep u ook op om actief nieuwe leden te blijven werven. Mocht u mij als penningmeester willen bereiken per email: het e-mailadres is: penningmeester@meccanogilde.nl

Jan H. Schurink

van de ledensecretaris

Het loont kennelijk om de deuren van onze bijeenkomsten open te zetten voor belangstellenden! De ééndagsmanifestatie ter viering van ons 25 jarig jubileum heeft maar liefst 9 nieuwe leden opgeleverd en de regionale bijeenkomst in Tiel op zaterdag 3 november- voor het eerst gehouden, en met dank aan de organisatoren voor de voortreffelijke organisatie - was gezellig druk en goed voor 3 nieuwe leden ofwel wij verwelkomen samen 12 leden; daarmee is het hoogste lidmaatschapsnummer volgens de nieuwe nummering 3089 (zie MN 25.3) + 12 nieuwe leden = 3101.

Stand per 3 november 2007:

Hoogste lidnummer	3101
Startnummer	2500
	601

Bedankt	3
Overleden	2
Wanbetaling	0

	5
Actieve leden	596

Nieuwe leden:

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

3090 Soete, P.
Lippenslaan 52
B 8300 Knokke-Heist
België
+32 55 06 21 949

3091	Velde, A.v.d. Adelaarstraat 28bis 3514 CE Utrecht 030 27 21 655	3101	Borneman, C.G. Epkemastraat 6 5301 VT Zaltbommel	0638 43 92 17	
3092	Smeding, G. Laan van Zeeman 8 1851 SC Heiloo	Adres- en/of telefoonwizigingen:			
3093	Kuijk, W. van Augusto Sandinostraat 53 3573 ZB Utrecht 030 27 35 862	2738	Bus, D.B. Reviushof 32 1422 BZ Uithoorn 0297 56 11 35	2754	Enthoven, A.P. Ronde Zonnedaauw 11 1991 HT Velsbroek
3094	Stok, R.v.d. van Zijldreef 30 3981 GX Bunnik 030 65 63 580	3025	Schulte, R.E. Zuurstukken 20 9761 KN Eelde 050 31 22 094	2520	Anink, G.B.M.M. Ganzenvoor 49 1967 JE Heemskerk 0618 20 77 78
3095	Kuppen, J.W. Hogestraat 34 4011 KB Zoelen 0650 96 63 35	2883	Bijzen, K.P. Campherbeeklaan 89 8024 BV Zwolle 038 45 37 580	2563	Thio, K.L. Frans v. Mierisstr. 102hs 1071 RZ Amsterdam 020 67 91 423
3096	West, F. van Zilverplek 7 4814 VB Breda	2516	Straaten, G.C. van Hof der Gedachten 96 3823 VE Amersfoort 033 46 14 061	Bedankt: Navolgende leden hebben aangegeven het lidmaatschap van het Meccano Gilde te willen beëindigen: Dorst, N.J.J. Kelderman, B.B. Rombouts, Jac.	
3097	Maurice, A.C. Rosa Manussingel 100 1963 BE Heemskerk 0252 23 19 15	3001	Visser, P.M. Lisboa 85 1531 BM Wormer 075 89 00 095	Overleden: Wij ontvingen bericht van over- lijden van: 2965 Kraay, C. van 2631 Kruit, C. Het bestuur van het Meccano Gilde heeft de nabestaanden haar deelneming betuigd.	
3098	Kolder, G. Raaigrasstraat 13 1313 AH Almere	3046	Callebaut, Erik Brechtselaan 36, unit 7 B 2900 Schoten België +32 36 45 06 10	Overige mutaties: Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van ons Meccano Gilde 596 ; wederom op naar de 600!	
3099	Koevoet, I.L. Dr. Asjeslaan 10 4003 WT Tiel	2799	Vrugt, I. p/a Buizerdstraat 11 4143 BA Leerdam 0345 61 55 53	<i>Uw ledensecretaris, Hans Kuijl</i>	
3100	Mulder, W. Baron van Tillweg 14 4033 GB Lienden	2582	Hoogen, A.H.J. v.d. Molenstraat 144 6721 WP Bennekom		

Literatuur

"Liefde en Meccano"

Tekst: J.G.Kobus

Hoewel dat niet zo voor de hand ligt, blijkt er zelfs in de literatuur aandacht te zijn voor Meccano. Onlangs las ik namelijk een autobiografisch verhaal uit 1985 van de Italiaanse schrijver Primo Levi (1919-1987, getiteld "Liefde en Meccano". Het leek me interessant, omdat Meccano hier uit een andere invalshoek dan hijskranen en locomotieven wordt bekeken.

Bronvermelding: Nederlandse vertaling 1990 door Reinier Speelman, Uitgever: Meulenhoff Nederland BV, Amsterdam

Opmerking van de redactie

Het is helaas niet mogelijk een passage van het verhaal te plaatsen.

Mededeling

Tot mijn spijt moet ondergetekende de leden teleurstellen, die zich hebben opgegeven voor aanschaf van de Japanse Meccano-doods (King Kirdra).

Tijdens het telefonisch contact met NIKKO, met als doel deze bestelling te plaatsen, werd medegedeeld dat het naar Nederland halen van deze Japanse Meccanodoods niet haalbaar is.

De belangrijkste reden hiervoor moet gezocht worden in de omvang van de bestelling.

C.L.Spiersdijk

van de evenementen coördinator

In de zomeruitgave van MN was een bijlage toegevoegd met de uitvraag voor een "evenementen coördinator". Omdat ik voornemens was om mijn werkzaamheden als adviseur railverkeerstechniek binnenkort te beëindigen in verband met het bereiken van de VUT gerechtigde leeftijd, besloot ik te reageren.

Omdat de animo voor deze functie blijkbaar niet erg groot was, werd ik door het bestuur uitgenodigd voor een kennismakingsgesprek. Daar werd mij uitgelegd wat de functie zou moeten inhouden. En ik maak u daar graag deelgenoot van.

Om het voortbestaan van het Meccano Gilde te kunnen waarborgen is het noodzakelijk dat het ledental omhoog zou moeten en tegelijkertijd zou de gemiddelde leeftijd wat omlaag gebracht worden door het aanmelden van jongere bouwers en jeugdleden.

Een mogelijkheid om dit doel te bereiken zou kunnen zijn om onze vereniging wat meer voor het voetlicht te brengen op de verschillende evenementen die jaarlijks in ons land worden gehouden. Daarbij moet zorgvuldig worden gezien of deelname aan een evenement past bij onze vereniging. Denk daarbij aan hobbyclubs, modelbouw enz. enz.

Maar allereerst heb ik uw hulp hierbij hard nodig. U weet namelijk als geen ander welke evenementen er

jaarlijks in uw omgeving worden gehouden en welke mogelijk geschikt zijn om onze nijverheid ook te etaleren.

Uit wat u mij kunt melden en mijn eigen zoektocht naar mogelijkheden zal het bestuur een keuze maken aan welke evenementen wij graag deel zouden willen nemen. Vervolgens kom ik weer naar u toe met de vraag om uw modellen tentoon te willen stellen, waarbij u zeker niet moet schromen om ook de meest eenvoudige modellen te showen. Belangrijk is natuurlijk dat het publiek niet afschrikt van de bijzonder kunstige maar wel ingewikkelde modellen. Gelukkig is er steeds een vaste "harde kern" welke bij vele gelegenheden de vereniging vertegenwoordigt maar schroom niet om zich bij hen aan te sluiten om te laten zien dat het Meccano Gilde leeft!!!

Het is niet mijn bedoeling om de coördinatie van de regio bijeenkomsten te gaan regisseren. Dit is al in goede handen en behoeft geen nadere invulling. Wel wil ik graag met de coördinatoren afstemmen om gelijktijdigheden van shows te voorkomen.

Ik hoop dat ik bij de eerstvolgende jaarvergadering mij zelf wat nader aan u voor mag stellen.

Met vriendelijke groet,

Willem Livestrou

Tel 0341-253889,

E-mail adres: <W.Livestrou@kpnplanet.nl>

Mededeling

Een nieuwe CQ Speciale Uitgave.

"Dear Chief Meccanoman"

Wijlen Dr. Keith Cameron was een Meccano enthousiast met een ongeëvenaarde ervaring. Zijn vele modellen verschenen aanvankelijk regelmatig in "Meccano Magazine" vanaf halverwege de jaren 20 van de vorige eeuw; veel later in ontelbare clubjournals van internationaal niveau en vervolgens uitgebreid in Constructor Quarterly tot zijn overlijden in april 1999. Ondanks zijn overvloedige productie vond hij tijd om te corresponderen met elke Meccanobouwer, die hem schreef; naar zijn brieven, die goed geformuleerd, onderhoudend en informatief waren, werd verlangend uitgekeken en ze werden verslonden door de mede Meccano-enthousiasten in alle uithoeken van de wereld. Keith's relatie met The Meccanoman's Journal begon in 1967 en vele "moderne supermodellen", gepubliceerd door de redactie van MJ, waren door hem ontworpen. De zogenaamde "Chief Meccanoman" en Redacteur George Maurice Morris en zijn redactiemedewerkers John Pearce en Stanley Jones werden druk beziggehouden met het lezen en beantwoorden van een torenhoge stapel brieven, die Keith hen toestuurde over allerlei Meccano-onderwerpen. Gelukkig voor het nageslacht zijn niet alleen Keith's brieven bewaard gebleven, maar ook de met carbonpapier gemaakte "doorslagen" van de door het redactieteam handgeschreven antwoorden. Er mag gesproken worden van uitzonderlijk groot geluk, dat het complete dossier van de briefwisseling over de periode van 1968 tot 1975 de tand des tijds heeft doorstaan en uiteindelijk in bezit is gekomen van CQ en het onderwerp vormt van deze prachtige nieuwe "hardback" uitgave. Alle correspondentie is nauwkeurig en waarheidsgetrouw weergegeven en de gekrabbelde antwoorden, door MJ naar Keith gestuurd,

zijn pijnlijk nauwgezet ontcijferd en in chronologische volgorde gezet. Het resultaat is een onderhoudend boek, dat ons een boeiend beeld geeft van een van de grootste en meest gewaardeerde persoonlijkheden van de Meccano-hobby.

"Er zullen overal verspreid veel Meccanomensen zijn zoals ikzelf, die afhankelijk zijn van de Meccanoman's Journal zoals een diepzeeduiker afhankelijk is van zijn luchtslang. Ik heb EEN Meccanoman ontmoet in DRIEENTWINTIG JAAR en die kwam bij mij na een reis van meer dan 1600 kilometer. Om door te gaan zonder de MJ zou gelijkstaan aan het bouwen van modellen in een vacuümfles midden in de Sahara. Een paar uitzonderingen daargelaten is de MJ de enige mij stimulerende bron geweest"

(Dr. Keith Cameron in een brief aan MJ.)



- 100 fascinerende brieven
- Een uniek stuk Meccano geschiedenis
- Een nieuw CQ produkt
- Harde kaft, 144 A5 pagina's
- Bestel nu!

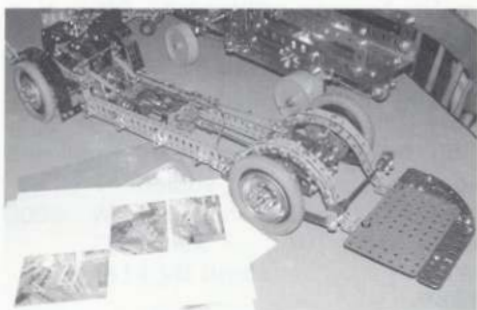


Kosten inclusief verzending
binnen Europa £ 52

Mechelen 2007

Teksten foto's: C.L. Spierdijk

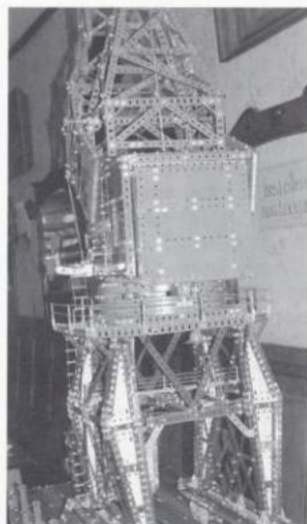
Zaterdagochtend 8 september was het weer zover. Een dagje Meccano en Mechelen combineren gaat prima samen. Vroeg opstaan en via Schiphol met de trein in een rit van vijf kwartier naar Mechelen. Zodra je daar bent aangekomen, is het nog circa 15 minuten lopen en dan sta je in het speelgoedmuseum. Dat laatste alleen al is de moeite waard om daarvoor een keer naar Mechelen te gaan. Bij de kassa even de naam opgeven om later alles financieel af te wikkelen en dan naar de bijeenkomst van het Gilde. Een bijeenkomst die al jaren door Harry Mariën wordt georganiseerd. Binnengekomen blijken we (mijn vrouw was ook mee) niet de eerste bezoekers te zijn, maar wel degenen die de grootste afstand hebben afgelegd. Even de bekenden begroeten en dan een rondgang langs de getoonde modellen. De foto's geven een beeld van die rondgang.



Het Chassis van de dubbeldekker
getoond in Utrecht



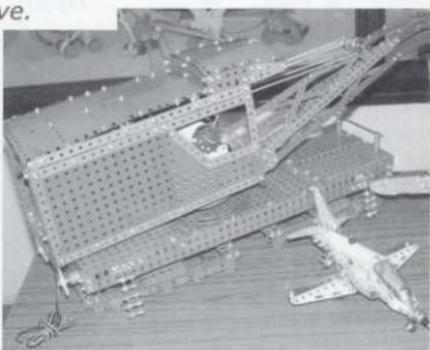
Dit is het chassis van een 4x4
terreinwagen van Henri Goovaerts



Boven de kanarie
van Harry Mariën.
Links de havenkraan
van Jan Bressinck.
Rechts een Temsi
kraan van Geert
Vanhove.



De Amerikaanse trekker
van Michel van Mol.



Een Spoorwegkraan en een
van Dhr. Hankenne.



Speelgoedmakelaars

Gezocht

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

Aangeboden

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

Openingstijden

- Uitsluitend op afspraak.
Tel: 0515-432241.
- Website: www.famoustoys.nl
- E-mail: info@famoustoys.nl

In- en verkoopbemiddeling

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

De Meccanoman die je altijd al wilde leren kennen: Charles Spierdijk

Interviewer: Hans Kuijl

Een beminlijk mens, die Charles, altijd met de camera paraat om uw bouwwerk te vereeuwigen voor het volgende nummer van Meccano Nieuws, makkelijk pratend, snel contacten leggend en een brede belangstelling op vele terreinen. Ruzie met hem krijgen is vrijwel onmogelijk, vrienden heeft hij uit alle fasen van zijn leven, in het Meccano-leven bekend als de redacteur van uw favoriete periodiek Meccano Nieuws. Wat gebeurt er voordat Meccano Nieuws bij u op de deurmat valt, wie is die redacteur? Ik heb het genoeg u voor te stellen aan Charles Spierdijk.



Geboren 1 juli 1942 in Badhoevedorp, zoon van een timmerman, op zijn beurt ook weer zoon van een timmerman enz.. Grootvader en broer hadden een timmerfabriek, met specialisatie op trappen, linksom- en rechtsom draaiend. Charles' vader volgde zijn vader op, Charles trad echter niet in die voetsporen. De nadelen van het familiebedrijf werden Charles al snel duidelijk, met een broer het bedrijf leiden was tot daar aan toe, maar de ellende, is uw interviewer uit eigen wetenschap bekend, komt altijd van de "kouwe kant". Charles ontwikkelde in de naoorlogse jaren een fascinatie voor luchtvaart, kwam van moederskant. Ooms zaten voor KLM in Turkije, Curaçao en andere verre oorden. De wederopbouw heeft Charles aan den lijve ervaren. Vader nam de timmerfabriek over en dat was aanvankelijk geen vetpot; interne financiering noemen bedrijfseconomen dat weet uw interviewer, en in de praktijk betekent dat lange werktijden en lage lonen. Het geld moet worden besteed aan de opbouw van de zaak. Daarna uitkoop van familie en dat kost weer geld. Tijdens zijn middelbare schooltijd en in militaire dienst (tijdens verlof) was het helpen in het bedrijf de gewoonste zaak van de wereld, zowel in de productie als bij het lossen van een lading hout. En voor de balans de voorraden hout inventariseren; uw interviewer weet er alles van.

Naar de Anthonie Fokkerschool, de opleiding voor boordwerktuigkundige; door de weinig gerichte wijze van lesgeven was de school naar Charles mening niet optimaal. Veel boeken kopen waar amper gebruik van werd gemaakt; 't is alsof uw interviewer een van zijn studenten hoort praten. Een oud-KLM-er doceerde, in hoog tempo dicterend en je schreef je vingers blauw. Uw interviewer herkent dit onmiddellijk als een docent die vermoedelijk niet goed orde kan houden of geen andere manier van doceren beheerste. Daarna militaire dienst, luchtmacht, opleiding tot vliegtuigmonteur. Herhaling van zaken van de Anthonie Fokker School. Op diverse bases en bij diverse typen toestellen hielp hij mee het vaderland te verdedigen. Het door opa gemaakte kistje voor zijn Meccano was inmiddels afgevoerd naar zolder en

bleef daar tijden onaangeroerd tot de bekende middelbare leeftijd. Vervolgens naar Neerlands trots, Fokker: eindlijn assemblage, kale rompen, vleugel middenstukken. Charles geconfronteerd met platen, nee geen flens-, vlakke of buigzame sluitplaten maar aluminium als plaatwerker wel te verstaan. Als leek heb je geen idee in wat voor Meccanodoos je rondvliegt. Omdat er geen opleiding voor monteurs bestond mocht Charles meehelpen die op te zetten en kreeg hierin de vrije hand. Tekortschietende technische opleidingen aanvullen qua benodigde handvaardigheid. De omschakeling van vakman naar opleider was een verrassende ervaring, er moest onderwijsmateriaal komen om een monteur aan zijn vaardigheden te helpen: wat moet hij kennen en kunnen. Onderwijskundigen, leerplanontwikkelaars en dat soort volk waren toen nog niet uitgevonden en didactiek was een moeilijk woord. De kwaliteit van het lesmateriaal werd verbeterd door terugkoppeling vanuit de leerlingen. Charles is degene die de eerste landelijke stageplaatsen bij Fokker heeft gecreëerd. Later betrokken bij de landelijke opleiding tot vliegtuigmonteur.

Naast Meccano heeft hij veel hobbies waarvoor de belangstelling al in zijn jeugd is ontwikkeld:

- geschiedenis, met name de Meidagen van '40; volstrekt ontoereikende bewapening, na vijf dagen geen vliegtuig meer over, maar de Luftwaffe had wel honderden vliegtuigen verloren waardoor "Wir fahren gegen Engeland, ploem, ploem" onmogelijk werd.
- vocale muziek, pathofoon van vader, tenoren, bassen, Benjamino Gigli, Caruso, Tauber enz.. Redelijke discografie van Tauber. Favouriete componisten zijn Beethoven, Schubert, Mozart, Mahler, Brahms, maar ook Glazoenov, de Russische Brahms. Charles speelt tot zijn spijt zelf geen instrument. (Het zingen van duetten een hobby van zijn vader heeft ertoe bijgedragen dat muziek een belangrijke plaats in zijn leven inneemt).
- techniek in het algemeen, waaronder modellen verzamelen van pantservoertuigen, natuurlijk de motorfiets en niet te vergeten beeldende kunst.

Op jonge leeftijd al Vaders Meccanodoos gekregen, prima voor de vingervaarigheid en het wakkert de belangstelling voor techniek aan. Hernieuwd contact bij het 20 jarig jubileum van het MGN. De tentoonstelling in Hoorn deed de vlam weer opwakkeren. Toen de kist weer van zolder werd gehaald, bleek veel te missen, werd aangevuld via rommelmarkten en veilingen. Charles verzamelt maar bouwt weinig; daar ontbreekt de tijd voor. Allouette helicopter - van Henk Verhoef, ook oud Anthonie Fokker-leerling maar daar kenden ze elkaar niet- stimuleerde enorm; beide deskundigen herkenden elkaar onmiddellijk in de

vragen die werden gesteld.

Zijn vrouw vindt de Meccanohobby prachtig en ook zijn oudste 6-jarige kleinzoon toont interesse, goed voor zijn fijne motoriek. Als redacteur werkt Charles met de programma's Photoshop en Illustrator waarop ook de plattegrond voor jubileumtentoonstelling in het Spoorwegmuseum is gemaakt. Het uitbrengen van een nieuw nummer van Meccano Nieuws kost hem per blad 40 tot 60 uur. De speciale aandacht voor kopij op de Ledenvergadering heeft veel kopij opgeleverd, maar het punt vereist permanente aandacht.

Dan nog even over "Fokker Meccano"; heel zeldzaam, er zijn maar 25 dozen van gemaakt en ik, aldus Charles, kan het weten want ik heb een kopie van de blauwdrukken. Het project had alles te maken met

Sinterklaas; in de periode na WO II was er geen geld voor dure cadeau's; een kleine Fokker-commissie maakte voor jongens (tussen de vijf en tien jaar) van duur, maar afgekeurd aluminium uit de Duitse tijd op Meccano gelijkende onderdelen. Het betrof een restpartij die volgens de nieuwe specificaties niet meer mocht worden gebruikt. Er waren geen messing onderdelen, veel te duur; er werd wel werd staal gebruikt. Wat bij Meccano gefelds werd, werd bij Fokker-Meccano gepuntlast. Henk Brouwer heeft nog zo'n doos Fokker Meccano.

Aan het slot van dit kettinterview spreekt Charles de wens uit dat zijn goede Meccanovriend Henk Verhoef in het volgende nummer van Meccano Nieuws wordt geïnterviewd, een wens waaraan uw interviewer graag voldoet.

Jubileumbijeenkomst

Tekst: C.L.Spierdijk, foto's: A. de Jong, C.Trommel, B. Jongste en F Dijkshoorn.

Foto's voorpagina.

Linksboven: Dubbeldekker van Eric Beek.

Rechtsboven: Blocksetter van Frank Dijkshoorn.

Linksonder: Rolbasculebrug van Karel Berling.

Rechtsonder: Boedapestster van Hans v.d. Woerd.

Foto's achterpagina.

Deze foto's geven o.a. een overzicht van de accommodatie, indeling en de publieke belangstelling.

8

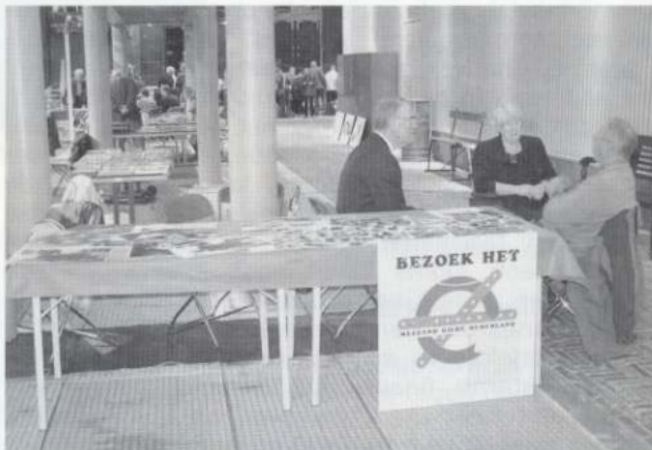
Vrijdag 28 september omstreeks het middaguur werd gestart met de inrichting voor de jubileumviering. Ondanks de confrontatie met nieuwe eisen van het museum. lukte het om gereed te zijn klokslag 19.00 uur. Na maanden voorbereiding, inclusief die vrijdagmiddag, was het dan zover.

Vrijdagochtend om 8.00 uur ging de achteringang open en de laatste etappe in het traject was gestart. Namelijk de deelnemers opvangen en naar hun plaats brengen. Na de niet verwachte filevorming bij de poort was het even dringen, deels veroorzaakt door andere geplande activiteiten rond het museum. Ondanks deze niet voorziene zaken kwam het tijdschema niet in gevaar, zodat om 10.00 uur alle deelnemers gereed waren met hun stand.

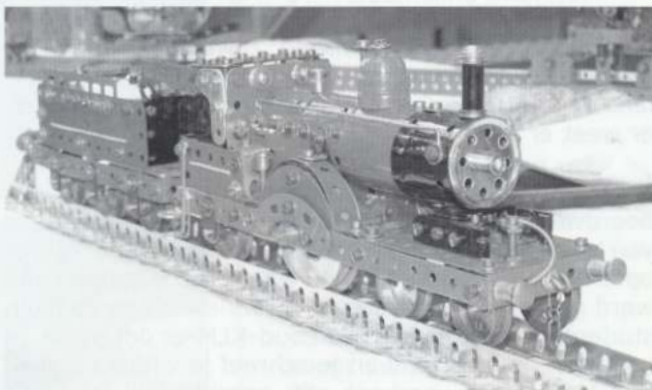
Naar verluidt was iedereen te spreken over z'n plaats op één enkeling na natuurlijk. Gaandeweg werden de leden die hun bedenkingen hadden over de locatie steeds enthousiaster.

Veel bezoekende leden waren al snel ter plaatse om mede te kunnen vaststellen dat het wel eens druk kon worden. De aanwezige museummedewerkers waren eveneens verrast door de toeloop en het enthousiaste meccano publiek. De teller bleef uiteindelijk op circa 1700 bezoekers staan, inclusief bezoekende leden. Er werden 193 bezoekende leden met of zonder partner geteld. Maar dit zullen er ongetwijfeld meer geweest zijn, wat weer te maken had met de oproep om de museumkaart te gebruiken indien mogelijk.

Het aantal deelnemers gedroeg 56 verdeeld over



Het eerste wat de bezoekers tegen kwamen bij binnenkomst Gerard en Ans



Maar dit was ook te zien. Het kleine broertje van de locomotief die er boven hing.

Overigens een model van Jan Weststrate

bouwers, handelaren en organiserende leden. Met partners kwam het totaal op 106 personen. Het ophalen van modellen was verdeeld over 2 dagen heen en 2 dagen terug. Naar ik begrepen heb is deze

operatie voor betrokkenen naar tevredenheid verlopen. We hadden de beschikking over 115 kleine en 15 grote tafels, plus 121 stoelen. Mede door een aantal reservetafels waren we in staat enkele leden te helpen die onvoldoende rekening hadden gehouden met het bestelde tafelloppervlak.

Alles wijst erop dat de EHBO niet in actie is hoeven komen. De voorraad Meccanodozen die MGN had aangeschaft is geheel uitverkocht.

Na 17.00 uur werd gestart met inpakken en wegwezen. Dat verliep opmerkelijk soepel en om circa 19.00 uur kon de organisatie ook naar huis. Een kleine foto-selectie zal de thuisblijvers een indruk geven over de gekozen locatie, grote toeloop en de belangstelling.



De Eiffel van Venema



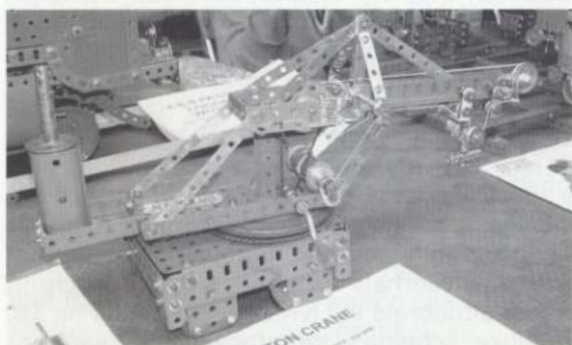
Modellen van Thio



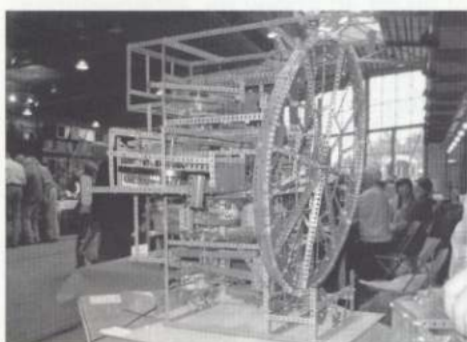
De kleine modellen van Alex de Jong



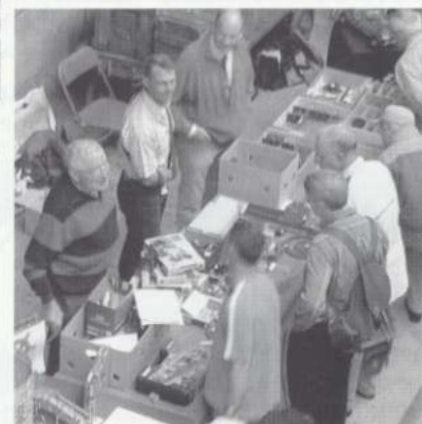
Een vreemde vogel



Rechtsboven
De kraan van Han Schouwenaar
Links
De kraan van Jan Bressinck
Rechts
De robot van Valkema



Boven
De Tamsikranen van Geert Vanhove
Linksboven
Een speelautomaat van A.H. Visser
Links
De trekker van A. van Prooijen
Rechts
De handel van M. Smeets.
Er staat ook nog een handelaar buiten dienst bij



Marketing en Meccano? Deel 2

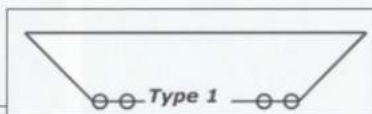
Een beschouwing aan de hand van prototypen en modellen van de Grote Block-Setter

Tekst: Hans Kuijl, afbeeldingen: CQ, tekeningen: Alex de Jong

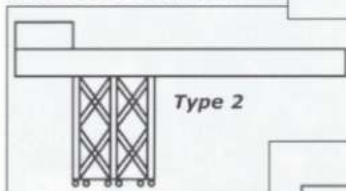
5. Prototypen en Modellen nader bezien

Het is onmogelijk om binnen de toegemeten ruimte voor dit artikel en de voor onderzoek en het schrijven van dit artikel beschikbare tijd ook maar een poging te ondernemen om alle prototypen met bijbehorende modellen in volledigheid aan de orde te laten komen. De selectie van de gekozen boegbeelden van het 'Meccano Model van de Eeuw' en de daarbij gelegde accenten komen geheel voor mijn rekening. Enige nadruk zal hierbij worden gelegd op de modellen die in chronologische volgorde van het bouwjaar van het prototype de revue zullen passeren.

Gelet op de vormgeving van de verschillende prototypen kunnen naar mijn mening zeven hoofdtypen BS's worden onderscheiden: 1. het 'omgekeerde trapezium met voorhals', 2. de platte kraanarm, 3. idem met horizontale ver-

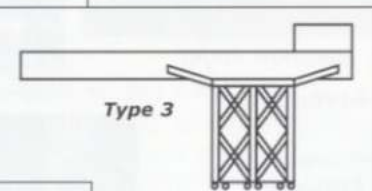


Type 1
steviging van de arm
ter hoogte van de
toren; 4. de BS met

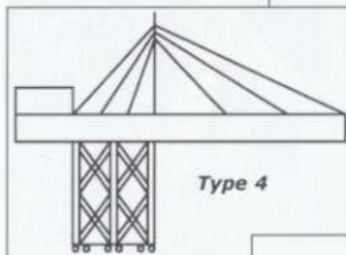


Type 2

10 mast en tui-kabels;
5. de BS met poortjes op de kraanarm,



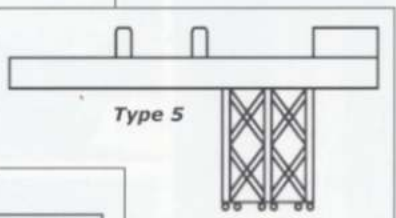
Type 3



Type 4

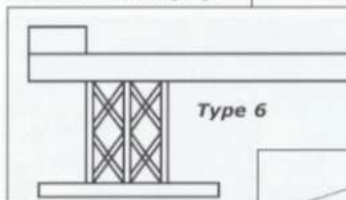
6. de varende BS en
7. afwijkende modellen, zoals de omgekeerde Z-figuur en de Pendulum BS.

Van de te bespreken



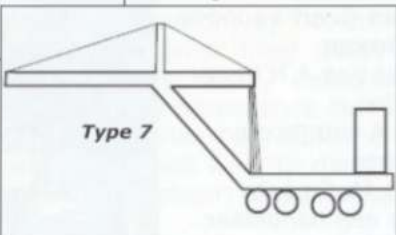
Type 5

prototypen en modellen in § 5 en § 6 zal, zo mogelijk, worden aangege-



Type 6

ven: de bouwplaats met tijdsindicatie van



Type 7

de bouw, het type BS, wie de bouwers zijn van prototype en model, de schaal waarop het model is gebouwd, de bijzonderheden, het beschikbaar zijn van een onderde-

lenlijst van het model en eventueel anecdotische inbreng. Geïnteresseerden in de 'controls' van de GBSC verwijs ik naar de artikelen van Julian Head in CQ³⁵.

5.1 Enkele prototypen uit Franse bron eind 19e eeuw
Willy Dewulf heeft onderzoek gedaan in Franse archieven en heeft daar enkele oude prototypen van Franse herkomst opgespoord. Te noemen zijn onder andere: 1869 Karachi, Pakistan, een platte BS; 1877 St. Helier (Jersey) een voorbeeld van een BS met mast; eveneens 1877 Colombo (thans Sri Lanka) een platte BS, 1881 La Réunion, een 'omgekeerd trapezium met voorhals' en uit 1884/6 Leixões, Oporto, Portugal. In het in het Frans gestelde betoog van Livret 17 probeert de auteur de lezer te prikkelen door ideeën aan te bieden voor het bouwen van andere Titan kranen³⁶. Het boekje biedt een lezenswaardige inleiding tot de beginselen van de BS en beschrijft kort de genoemde kranen en geeft van iedere kraan een of meer afbeeldingen. Livret 17 wordt besloten met vijf kleurenfoto's van modellen van resp. Port Alfred 1881, gebouwd door Geoff Tomlinson, een interessant prototype door zijn afwijkende vormgeving in de vorm van een omgekeerde Z, Leixões 1886 door Peter Goddard, en tenslotte Peterhead 1891 met de karakteristieke 'unequal legs' door eveneens Peter Goddard en Philip Bradley. De auteur heeft de karakteristieke La Réunion kraan, weergegeven in Livret 17, nagebouwd³⁷. Zijn omgekeerde, karakteristieke trapeziumvorm met voorhals en zonder toren beschrijft Willy Dewulf uitgebreid in Livret d'instructions nr. 18. Overzichtelijke schema's en afbeeldingen van originele tekeningen en Isomec-achtige tekeningen van de 'kraanarm', de loopkat, ruim 40 kleurenfoto's met detailopnamen en een schema voor de electriciteit completeren dit interessante Livret. In beide Livrets zijn geen onderdelenlijsten opgenomen.

5.2.1. Inleiding tot "Everything - About Peter Goddard's Blocksetting Cranes"

Peter Goddard moet naast het bouwen van BS's een deel van zijn leven hebben gewijd aan research, en dit laatste geldt ook voor Julian Head, getuige de uit de twee delen bestaande reeks: "Everything - about Peter Goddard's Blocksetting Cranes". Deel I verhaalt over de BS's die Goddard in de periode 1992 - 2003 heeft gebouwd, terwijl deel II is voorzien van vele foto's van prototypen en hun omgeving en vele overzichts- en detailfoto's van de modellen. De beide delen hebben een omvang van 76 resp. 40 pagina's en bevatten een schat aan informatie. Van een aantal modellen zijn onderdelenlijsten aanwezig. Hierboven is al aangegeven dat sprake is van een omvangrijke klus. In deel I³⁸ beschrijft Paul Joachim, de penvoerder, dat de modellen gebouwd zijn door ... inderdaad Peter Goddard, maar dat het researchwerk

is verricht door - een naam die wij nog vaker zullen tegenkomen - Julian Head - terwijl Paul Joachim zijn oor te luisteren heeft gelegd en het geheel aan het papier heeft toevertrouwd. De beide delen zijn uitgegeven bij de WLMS en beschrijven achtereenvolgens: de Steam Table Top kraan uit "Meccano Magazine Quaterly" van januari 1975 (zie § 5.5 en § 6.9), de Fishguard / Peterhead BS van 1914 (zie § 5.13 en § 6.13), de Sunderland & Wear kraan uit 1885 (zie § 5.4 en § 6.13), de Gibraltar / Salina Cruz uit 1894 (zie § 5.8, § 5.12 en § 6.13), de Leixões Titan uit Portugal (zie § 5.1 en § 6.13), de Constantza BS uit 1896 (zie § 5.9 en § 6.13), de Peterhead kraan uit 1890 (zie § 5.7 en § 6.13), de Hercules voor de Table Bay in Zuid-Afrika (zie § 5.17 en § 6.13), de Mammoet voor de Noord-pier van de Tyne uit 1881 (zie § 5.2.2 en § 6.13) en tot slot de Mar del Plata Titan gebouwd door Miguel Vigliola (zie § 5.14 en § 6.13).

5.2.2. Tyne North Pier 1881

Deze BS is de eerste kraan die tewerk wordt gesteld aan de rivier de Tyne, ten Noorden van Newcastle aan de Engelse Oostkust en kennelijk bevat deze goed want later komt ook de zuidelijke pier aan de beurt. Bij de productie van de kraan wordt samengewerkt tussen de Tyne Commissioners die de bovenstructuur construeren en de bekende BS-bouwer Stothert & Pitt uit Bath die de machinerie voor zijn rekening neemt. Opmerkelijk is ook dat los van het onderstel en de zes kolommen het grootste deel van de superstructuur was gemaakt van hout, 'Vancouver pine'. Naast de 'ongelijke benen' is ook de hoge centrale mast karakteristiek voor dit prototype, een BS met mast derhalve. De diameter van de draaischijf bedraagt 35 ft en de capaciteit is 45 ton bij een straal van 93 ft. Het model is gemaakt op de schaal 1:24. Voor meer gedetailleerde informatie over deze 'unequal legs' BS met mast zie EaPGBSC³⁹, waarin ook opgenomen een afdruk van het oorspronkelijke artikel uit "Engineering"⁴⁰ en voorts de fraaie foto's in deel II⁴¹

5.3 De Pendulum BS 1884

Deze BS is in meerdere opzichten afwijkend van de andere prototypen. Het betreft een pendule kraan ontworpen door Ransome en Rapier. De lading, die bestaat uit gebroken stenen, wordt in een kar aangevoerd tot vlak voor de voorste twee kolommen van de BS. Die kar wordt vervolgens aan de voorzijde verbonden met de reep rond de bovenschijf aan de top van de kraanarm en aan de achterzijde met een schijf die lager op de arm is geplaatst. Worden de repen aangespannen en die aan de achterzijde losgemaakt, dan komt de lading door een pendulebeweging vóór een denkbeeldige loodlijn uit de bovenste schijf in zee terecht. Een interessante BS waarvan uit de mij bekende literatuur geen prototypen of modellen bekend zijn. De bouwer heeft een model tentoongesteld in Londen.⁴²

5.4 Roker Pier Works, Sunderland & Wear 1885

De Roker Pier is de Noordelijke van de twee pieren van de haven van Sunderland, juist bezuiden Newcastle; de New South Pier⁴³ vormt de andere

bescherming tegen de sterk wisselende getijden van de Noordzee. Ook aan deze BS met de opvallende hoge mast heeft Willy Dewulf een Livret gewijd: Livret d'instructions nr. 22, BS voor de haven van Sunderland. Het boekje telt 33 pagina's die bestaan uit 10 pagina's informatieve tekst, in het Frans naturellement, 6 pagina's met kopieën van originele tekeningen, 3 pagina's met andere instructieve tekeningen van het model en 14 pagina's met meest kleine kleurenfoto's van details; er is geen onderdelenlijst in het Livret opgenomen. Ook Peter Goddard wijdt een korte beschouwing aan de kraan, een platte BS met mast⁴⁴ en geeft in deel II enkele foto's, gemaakt door Julian Head van dit imposante model.⁴⁵

5.5 Gibraltar 1890

Het lag aanvankelijk in de bedoeling bij de havenaanleg in Gibraltar drie BS's in te zetten. De twee platte BS's waarvan sprake is op p. 17 van het MBE en een derde kraan die al wel was besteld bij Stothert & Pitt, maar halverwege de bouw werd afbesteld. Deze werd vervolgens verkregen door de Tyne

2 BS's van Stothert & Pitt
CQ picture

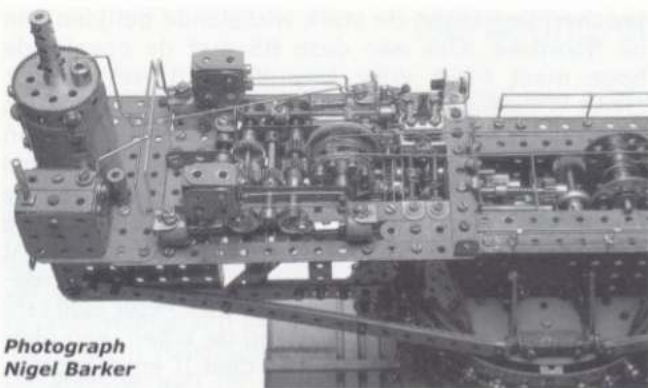


Commissioners en te werk gesteld bij de aanleg van de South Shields Pier, zie § 5.4. De andere twee werden na voltooiing van het werk - het aanleggen van de centrale havendam in Gibraltar- verscheept naar Salina Cruz, aan de Westkust van Mexico. De Gibraltar BS's konden 36 ton verwerken, met een straal van 75 ft.⁴⁶

John Sinton heeft in CQ⁴⁷ van maart 1995 een prachtig model van deze BS het licht doen zien, fraai gedetailleerd, complex in de bouw, alleen al door de beknoptheid van het model. Enkele scherpe overzichts- en detailfoto's, gepaard aan een aantal 'exploded views' van grote delen van het model en

Photograph Nigel Barker

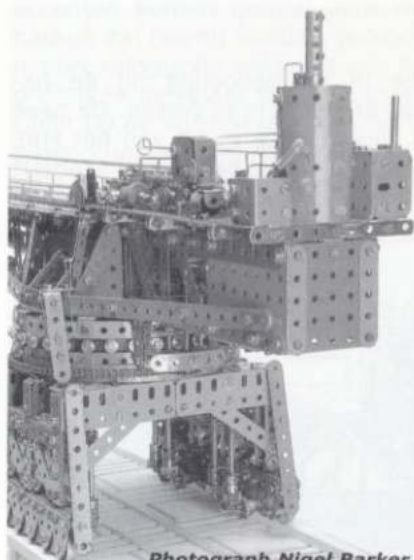




Photograph
Nigel Barker

een onderdelenlijst, begeleiden de uitvoerige bouw-

beschrijving. Voor die MGN-leden die liever bouwen van 'livrets d'instruction', ofwel hun Frans op peil willen houden, enkele jaren later verschijnt dit model in vrijwel ongewijzigde vorm, in het Frans vertaald, in het blad van de CAM.⁴⁸



Photograph Nigel Barker

5.6. Warrnambool Breakwater 1890

Hoewel in dit artikel de nadruk wordt gelegd op een zo juist mogelijk modelmatige benadering van het prototype maak ik een uitzondering voor Ralph Rigg's 1890's Block-Setting kraan gebaseerd op de 'All-Round Titan for Warrnambool Breakwater'. Het prototype is gebouwd door Messrs. Ransome en Rapier, Ipswich, en eind 19e eeuw verscheept naar Warrnambool, Nieuw Zuid Wales, naar de monding van de Hopkins rivier ten Westen van Melbourne, Australië. Ralph Rigg kreeg inspratie voor dit 'free lance' model terwijl hij over slechts een illustratie uit een encyclopedie beschikte en een foto die genomen is van grondniveau. Zijn bouwactiviteiten hebben geresulteerd in MP 155, door de aangegeven beperkingen slechts 10 pagina's in omvang met een te donkere kopie van een totaalbeeld van de BS, die -maar fractioneel beter- ook is verschenen in EaPGBS1, p. 53.

5.7 Peterhead, Schotland 1891

In Willy Dewulf's Livret nr. 17 is een getekend model van het prototype, vervaardigd door Stothert & Pitt, opgenomen en evenals een fraaie kleurenfoto van een model van deze karakteristieke 'unequal legs' kraan gebouwd door Peter Goddard en één door Philip Bradley.⁴⁹ De bouwer van het prototype werd geconfronteerd met een gecompliceerd ontwerp omdat een soort kademuur op de pier moest worden aangelegd om voor enige bescherming te zorgen. Later bleek dit toch niet zo'n goede gedachte te zijn

geweest; de ingenieurs ontwierpen daartoe een 'unique travelling side support'. De bouwer van het model heeft teruggerepen op de al eerder genoemde research van Julian Head in 'The Engineer', herdrukt in de duo-publicatie⁵⁰ van Peter Goddard. Het betreft een platte BS met horizontale versterking, ongetwijfeld ten behoeve van de lange kraanarm met een schaal van 1:24. Volgens de overdruk van 'The Engineer'⁵¹ opgenomen in de duo-publicatie is het de grootste rijdende BS tot dan ooit gebouwd en 50 tons blokken kunnen 30 m. uit het hart van de kraan worden geplaatst. In feite testte Stothert and Pitt met een lading van 62,5 ton. Zie voor verdere details de Goddard publicaties en voor het model van Goddard zie WLMS No's 60 en 62.

5.8 Gibraltar / Salina Cruz 1894/1987

Zoals reeds gemeld in § 5.5, was deze BS een van de twee exemplaren bestemd om de centrale havendam in Gibraltar aan te leggen. Na het voltooiën van deze taak werden beide kranen verkocht en verscheept naar Salina Cruz, Mexico, aan de kust van de Stille Oceaan (zie § 5.12). Daar verlengde Stothert & Pitt de kraanarm. Goddard hanteert bij het model van de kraan een schaal van 1: 24. Voor verdere uitleg en foto's verwijst ik naar de duo-publicatie.⁵²

5.9 Constantza 1896

Omdat Roemenië tot de francophone taalgroep behoort is het naar mijn mening niet verwonderlijk dat voor deze BS is gekozen voor een Franse ontwerper en bouwer: Les établissements Daydé, aldus de research van Julian Head.⁵³ Het ontwerp is een typische platte BS met een tamelijk hoge mast als gevolg van de lange arm. Peter Goddard verhaalt uitvoerig - binnen het bestek van twee pagina's - over de problemen die hij het hoofd heeft moeten bieden tijdens het bouwen van het model. In het model zijn onderdelen uit de verschillende kleurstellingsperiodes van Meccano opgenomen. Hoewel de 'parts list' bijna 3 pagina's omvat, geeft de bouwer ons toch nog een waarschuwing mee: '... and (to) check whether you have acces to the right sort of size and scope of collection. These cranes use an awful lot of Meccano.' Interessant aan het model is het bewegende contragewicht en de inspectiekooi vooraan onder de kraanarm.

5.10 South Shields Breakwater

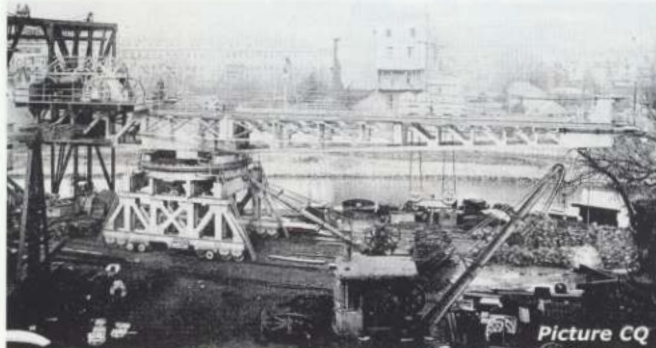
Zoals opgemerkt in § 5.5 was een derde BS voor Gibraltar al wel besteld bij Stothert & Pitt, maar halverwege de bouw werd deze afbesteld. De Tyne Commissioners gingen toen over tot aankoop en stelden de BS te werk bij de aanleg van de South Shields Pier. Zoals hieronder nog zal blijken, heeft Ian Mordue welsiswaar gedurende 30 jaar de uitdaging kunnen weerstaan om een BS te bouwen.⁵⁴ Hij geeft voor deze weerstand drie redenen aan: toen hij jong was het gebrek aan onderdelen, meer recent het gebrek aan ruimte en ook de gedachte om 'something' ter grootte van een SML4 naar diverse bijeenkomsten te moeten slepen oefende weinig aantrekkingskracht op hem uit. Mordue maakt zijn lezers er op attent dat Stothert & Pitt iets weg heeft

van BMW. In de catalogus was een 'basic' BS opgenomen en je kon aangeven welke specifieke wensen en aanpassingen je nodig had om de kraan op jouw specifieke locatie te laten werken.

5.11 Vera Cruz, Mexico 1987

Ten onrechte wordt in MBE (p.19) de aldaar afgebeelde BS geplaatst in Vera Cruz, aldus John Sinton⁵⁵ in navolging van Julian Head.⁵⁶

Het betreft in feite de Fishguard BS. Eerstgenoemde



auteur beschrijft op boeiende wijze de geschiedenis van deze wat ongewone kraan. Weer- en zeecondities maakten normale constructieprocedures onmogelijk. De keuze voor het gebruik van puin als fundering noodzaakten tot twee gelijke 'winding gears' en twee loopkatten. Deze kraan werd later verplaatst naar Salina Cruz aan de Mexicaanse Westkust. Volgens de archieven van Stothert & Pitt ging de BS in 1902 verloren in een storm.

Het artikel in CQ is geen bouwbeschrijving in de gedetailleerde zin; bij combinatie van tekst en een aantal duidelijke foto's moet de ervaren bouwer echter een heel eind kunnen komen. Interessant zijn de foto's in de afbeeldingen 11 en 12 waarbij het prototype 'on-site' in dezelfde stand is weergegeven als het model. Ook interessant zijn de vier opnamen van het model in de afbeeldingen 13-16 op dezelfde pagina waar in sequentiële afbeeldingen de belangrijkste operaties van de BS worden weergegeven.

5.12 Salina Cruz

Zoals bekend uit § 5.8 betreft dit de uit Gibraltar verschepte typen.

5.13 De Fishguard / Peterhead BS uit 1914-1922⁵⁷

In 'The Giant Blocksetting Crane at Fishguard, Wales' verhaalt Ian Evans in IM⁵⁸ hoe hij als kleine jongen speelde in de omgeving van de BS, volgens sommigen 'the most iconic Meccano subject'.⁵⁹ De kraan werd in 1914 gebouwd door Stothert & Pitt, de bekende kraanbouwer uit Bath. Tussen 1914 en 1919 werden de 'blocks' gezet. Deze werden geproduceerd aan de kust in Goodwick en men hoopte daar dat dit kleine dorpje zich in korte tijd zou ontwikkelen tot een bloeiende stad. Evans sluit zijn betoog als volgt af:

"Wat het kleine plaatsje Goodwick betreft, wel dat is nog steeds een slaperige plaats. De verwachte trans-atlantische handel ging voorspoedig van start toen de Mauretania verschillende keren aanlegde. Zij was echter niet in staat voor anker te gaan aan de Oceaan kade aan de pier; iemand had een zware blunder begaan. Het water was onvoldoende diep

om haar in de haven toe te laten. Maar dat is zoals ze zeggen een ander verhaal ... (vert., hk).

In hetzelfde nummer⁶⁰ - we schrijven mei 2001 - wordt melding gemaakt van een nog te verschijnen studie over de geschiedenis van de BS van de hand van Julian Head en tevens wordt de monografie van Peter Goddard aangekondigd, inmiddels verschenen in de 'Everything' serie van MOMW.

De Fishguard BS werd in 1922, na het voltooien van de werkzaamheden in Pembrokeshire in West Wales ingezet bij de uitbreiding van de haven in Peterhead, Schotland. Enkele fraaie weergaven van deze kraan zijn opgenomen op omslagen van MM⁶¹; voorts verwijst ik naar de 'Controls' artikelen van Julian Head die een catalogusfoto van Stothert & Pitt bevatten van deze kraan 'during its Peterhead days'⁶² en naar een foto van het model van deze BS, opgenomen in figuur 2.

Rest nog op te merken dat deze kraan vaak wordt



verward met die van Vera Cruz. Verhoudingsgewijs heeft deze BS veel literatuur opgeleverd.

13

In de duo-publicatie van Peter Goddard is veel interessant materiaal opgenomen, waaronder een korte bijdrage van Philip Webb die tot de schaal van 1:34,3 besluit.⁶³ In deel II enkele interessante foto's uit de oude doos en recente opnamen. De eer van de tot nu toe meest uitvoerige studie naar de Fishguard BS komt zonder twijfel toe aan Peter Harwood. Als Modelplan 169 is een drie delen omvattende monografie van 116 pagina's omvang verschenen. De gedetailleerde bouw instructies zijn verdeeld over 6 secties die ingaan op de toren, de kraanarm, het machinehuis en tot slot de uiteindelijke assemblage. In iedere sectie is een groot aantal figuren opgenomen met detailconstructies. In deel 2 wordt op pagina 74 verwezen naar de technische brondocumenten,⁶⁴ gevolgd op pagina 75 door overzichtstekeningen van zij- en bovenaanzicht van de kraan en frontaal en zij-aanzicht van de toren; 4 pagina's onderdelenlijst besluiten deel 3. Naar mijn mening het fraaiste Modelplan van een BS tot nu toe verschenen; alleen al om te lezen en een lust voor het oog; bouwen kunt u ten slotte ook na uw pensionering doen.

5.14 Mar del Plata (Argentinië) 1915

Tekeningen van deze door Fives, Lille gebouwde kraan zijn opgenomen in de Goddard-publicatie,⁶⁵ evenals een foto van het door Miguel Viglioglia gebouwde model.⁶⁶ Een oudere zwart-wit foto, alsmede een kort artikel van de hand van de bouwer

Miquel Viglioglia is opgenomen in the Meccanomen's Newsmag.⁶⁷ Mar del Plata ligt ongeveer 400 km. ten zuiden van Buenos Aires. Een andere foto betreft het model van Joe Etheridge, opgenomen in IM,⁶⁸ en de imposante foto in CQ.⁶⁹ Meer over deze BS met poortjes is mij momenteel niet bekend.

5.15 Port Elizabeth (Zuid-Afrika) 1922

Peter Goddard vertelt dat zijn vierde model BS in rij de meest gedetailleerde tot nu toe is. Gebouwd door Stothert & Pitt, bedoeld voor de aanleg van de haven van Port Elizabeth in Zuid-Afrika, is dit een platte BS met een driehoekige arm in zij-aanzicht.⁷⁰ Details van het prototype werden gepubliceerd in "The Engineer", een overzichtstekening is opgenomen in de Goddard duo-publicatie, drie foto's van het model worden vergeleken met foto's van het prototype,⁷²⁻⁷³ en het model werd voor het eerst beschreven in WLMS Newsletters 45 - 48. De eerste Block-Legging is fotografisch vastgelegd in het 'Control' artikel van Julian Head,⁷⁴ een overzichtstekening van de kraan is opgenomen in fig. 8. In de 'Stop Press' bijlage van the Meccano News-

Picture CQ



mag van juli 2007 wordt er, met vermelding van een deel uit het juryrapport, melding van gemaakt dat Ian Mordue met zijn model van de Port Elizabeth BS het 'Sir Alec Issigonis Shield' heeft verworven. "Ian's latest project has been the Stothert and Pitt Blocksetter built for Port Elizabeth in 1922. As with many models of recent times of this type of crane, Ian has gone to great length to replicate the actual machinery, including the steam engine itself, steam pipes and controls and the hydraulic piston brakes with which these cranes were fitted in order to give tight control over positioning of the blocks." Bezie dit deel van het juryrapport in het licht van de opmerkingen over de 'adult Meccanomen' nog te behandelen in de inleiding van § 6.

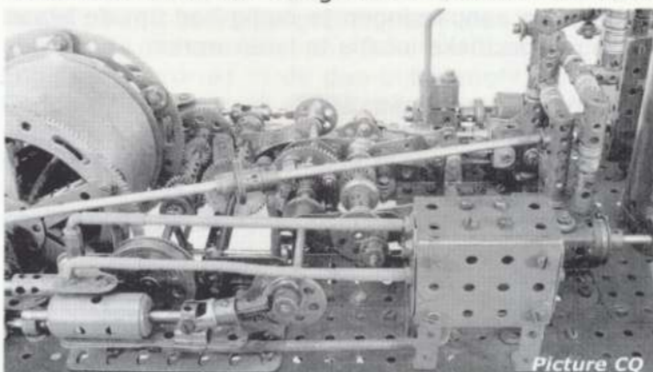
5.16 Antofagasta (Chili) 1922

Van deze kraan is een detailfoto van het machinehuis van het model opgenomen in het 'Control' artikel van Julian Head⁷⁵ en een overzichtsfoto van het model prijkt aan het begin van Julian Head's artikel 'Super Model No. 4 rebuilt - a model to change a tradition.'⁷⁶ In de 'Stop Press' bijlage uit de vorige paragraaf wordt nog melding gemaakt van de Canadese bouwer George Turner die een speciaal studie van de Antofagata BS heeft gemaakt; nadere gegevens ontbreken op dit moment, het moment van afsluiten van de kopij voor dit artikel.

5.17 Table Bay Harbour 1923

De Table Bay BS in Zuid-Afrika is het eerste artikel over BS's opgenomen in MM.⁷⁷ De BS betreft een platte BS met driehoekige kraanarm; de kraan werd gebouwd door Messrs. Cowans, Sheldon & Co. Ltd uit

Carlisle, welke firma ook de foto boven het artikel verstrekke. De kraan weegt 425 ton. In het artikel in



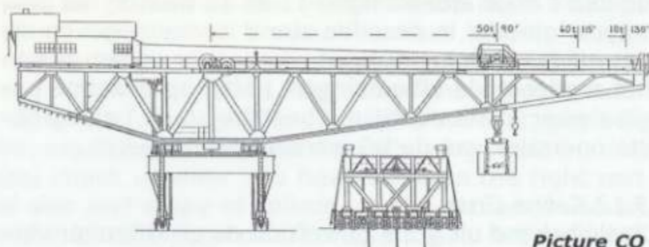
Picture CQ

MM is sprake van een nieuw type kraan dat werd gebruikt toen het blokkensysteem opkwam bij de aanleg van havens en pieren. Bedoeld zal natuurlijk zijn dat de redactie van MM de BS als onderwerp van belang voor MM had ontdekt, want al het volgende jaar bezoekt Ellison Hawks Stothert & Pitt in Bath waar de in de volgende paragraaf te behandelen Cape Town BS juist in aanbouw is. De eerste BS's bestonden immers al midden 19e eeuw. De kraanarm met een lengte van ruim 50 m. roteert op een rollerbaan van ca. 10 m. diam. en weegt 425 ton. Voor verdere details verwijs ik de lezer dezes naar het beknopte, doch interessante artikel in MM.

5.18 Cape Town 1925

Een overzichtstekening van deze BS is opgenomen in het 'Control' artikel van Julian Head.⁷⁸ Een foto van het prototype en van het model verschijnen eveneens in dit artikel.⁷⁹

5.19 East London ((Zuid-Afrika) 1926)



Picture CQ

Picture CQ



Photograph Nigel Barker

Deze kraan vormt de aanleiding tot de succesvolle reeks BS's die Peter Goddard in de afgelopen decennia heeft geproduceerd en is daarmee vermoedelijk ook de indirecte aanleiding tot zijn interessante duopublicatie. In de Inleiding tot deel 1 vermeldt hij, naar aanleiding van een meegenomen model naar een WLMS bijeenkomst, dat Julian Head 'pointed out all the errors I had introduced and suggested I could do better', waarop hij enige tekeningen en details toonde van de onderhavige kraan.⁸⁰

5.20 Madras, India

Deze in het MBE⁸¹ opgenomen BS verschijnt ook in Willy Dewulf's Livret nr. 17, met de mededeling dat dit prototype de basis vormde voor SML4. Een model van de Madras kraan is gebouwd door Julian Head met de inhoud van een doos 10. Blijkens de figuren 14 en 15 in de Livret is in Madras gewerkt met twee typen kranen, de 'gewone platte BS' en een vrijwel symetrisch model met een centrale toren vrijwel in het midden van de beide vrijwel symetrische kraanarmen. Het verschil zit hem in de behuizing van de aandrijving en aan de andere zijde de loopkat.

5.21 Bari, Italië, 1928

Een bijzonder type BS is opgenomen als fig. 13 in Willy Dewulf's Livret nr. 17, namelijk een varende exemplaar.

5.22 Bayonne, Frankrijk, 1962

In het al eerder genoemde Livret 17 van Willy Dewulf staan drie fraaie opnames van het relatief recente prototype BS uit 1962 in Bayonne in het uiterste Zuidwesten van Frankrijk met de karakteristieke 'unequal legs', een voorbeeld van een prototype van model met mast en eveneens is opgenomen het model van Gilbert Attard.⁸²

³⁵ Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, Nr. 28, June 1995, p.10-15 en No. 29, September 1995, p. 12-18.

³⁶ Zie verder: Dewulf, Willy, Livret d'idées nr 17, Grues Titan, édition A.CO.M.M.. Ten gevolge van auteursrechtelijke problemen is Livret 17 niet meer verkrijgbaar.

³⁷ Zie fig. 16.

³⁸ p. 3.

³⁹ EaPGBSC1, p. 47-49 resp. voor de foto's EaPGBSC2, p. 36-40.

⁴⁰ Engineering, 19 september 1884, p. 276.

⁴¹ EaPGBSC2, p. 36-40.

⁴² Zie voor nadere, beperkte informatie en enkele tekeningen EaPGBSC1, p. 68-70.

⁴³ Zie ook § 5.5.

⁴⁴ EaPGBSC1, p. 15.

⁴⁵ EaPGBSC2, p. 12 en 13.

⁴⁶ Sinton, John, CQ, Nr. 27 March 1995, p. 5-15.

⁴⁷ CQ, Nr. 27 March 1995, p. 5-15.

⁴⁸ Petite Grue Porteuse de Blocs de Béton, Magazine du CAM, nr. 61, Janvier-Mars 1998, p. 8-14.

⁴⁹ Resp. fig. 19 en fig. 20 en voor Bradley's model EaPGBSC2 p. 6-7.

⁵⁰ EaPGBSC1, p. 34-39 resp. EaPGBSC2, p. 6-7 en p. 27-31.

⁵¹ October 16th 1891.

⁵² EaPGBSC1, p. 18-19 en EaPGBSC2, p. 14-16.

⁵³ EaPGBSC1, p. 29 lk.

⁵⁴ The South Shields Titan, CQ, No. 76, June 2007, p. 30.

⁵⁵ A Stothert & Pitt 40-ton "Titan" Crane for the harbour of Vera Cruz, CQ, Nr. 33, September 1996, p. 20-26.

⁵⁶ Head, Julian, The Meccanoman's Newsmag, Nr. 60, July 1991, p. 27.

⁵⁷ De Fishguard GBSC wordt beschreven in IM 33, May 2001, door Ian Evans en is voorzien van interessante zwart-wit foto's; een beknopte versie van dit artikel zonder foto's is opgenomen in EaPGBSC1, p. 10 en 11.

⁵⁸ IM, Nr. 33, May 2001, p. 10-13.

⁵⁹ Zie bijvoorbeeld ook de aardige foto van Geoff Wright in zijn jongere jaren (uit 1971) waarop een model van de Pinyon Block-Setter in de etalage van Reading Road 165 is te zien en waarbij hij breed lachend de al eerder gememoreerde vader en zijn twee Meccano-jongens op de omslag van het modellenboek voor uitrusting 7 en 8 omhoog houdt in het artikel van Robert Kay in CQ, Nr. 77, september 2007, p. 20.

⁶⁰ IM, Nr. 33, May 2001, p. 13 rk.

⁶¹ January 1925 en February 1936.

⁶² Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, Nr. 28, June 1995, p. 10, fig. 1.

⁶³ EaPGBSC1, p. 14.

⁶⁴ Te weten: The Engineer, June 19, 1914; Engineering, July 7, 1916 en Engineering July 28, 1916.

⁶⁵ EaPGBSC1, p. 71-76.

⁶⁶ EaPGBSC2, p. 40.

⁶⁷ Viglioglia, Miguel, Crane from Argentina, the Meccanomen's Newsmag, Nr. 42, July 1985, p. 2, 13 en 32.

⁶⁸ IM 46, IX 2005, p. 27.

⁶⁹ CQ, Nr. 69, September 2005, p. 31.

⁷⁰ EaPGBSC1, p. 20-22.

⁷¹ November 1925.

⁷² EaPGBSC1, p. 22.

⁷³ EaPGBSC2, p. 17-19.

⁷⁴ Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, Nr. 29, September 1995, p.12, fig. 9.

⁷⁵ Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, Nr. 28, June 1995, p.15, fig. 7.

⁷⁶ CQ, Nr. 17, September 1992, p. 4.

⁷⁷ MM, February 1923, p. 5.

⁷⁸ Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, Nr. 28, June 1995, p. 11, fig. 3.

⁷⁹ Head, Julian, Controls of Stothert & Pitt Titans, CQ, No. 29, September 1995, p.16, fig. 14a en 14b.

⁸⁰ EaPGBSC1, p. 5 lk en EaPGBSC2, p. 5.

⁸¹ HCS, Vol 2, MBE (1928), p. 15 en in Livret 17, fig. 15 en fig. 21.

⁸² Livret 17, fig. 22.

Let u op:

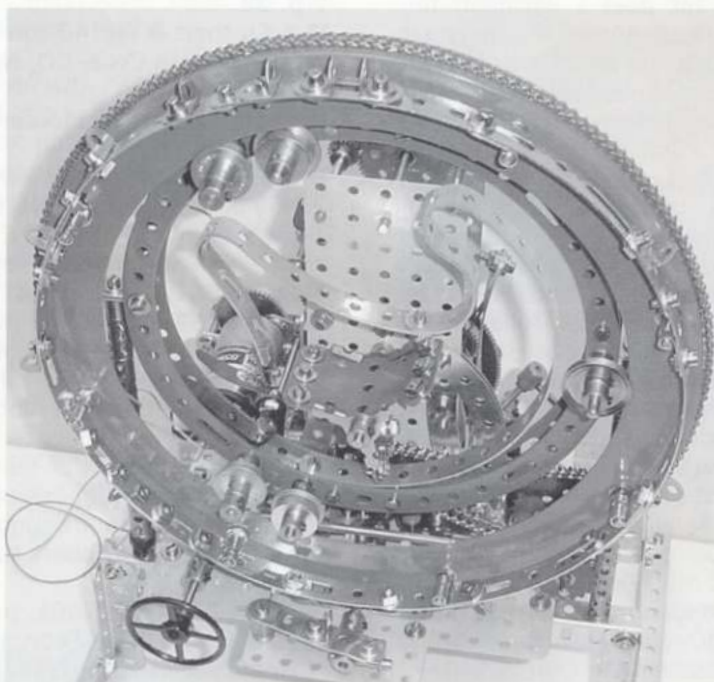
Bijlage Overzicht Prototypen en modellen is los meegeleverd.

Ontwerp voor een Meccano klokslag mechanisme (Deel 1)

Ontwerp, tekst & foto's: Wilbert Swinkels

Inleiding

In 1972 kwam Meccano met de clock kits 1 en 2 op de markt. Kit 1 betrof een eenvoudige penduleklok en kit 2 betrof min of meer dezelfde klok, maar dan met een klokslagmechanisme. Een paar jaar geleden heb ik laatstgenoemde kit kunnen kopen en heb deze vervolgens in elkaar gezet. Het hele systeem van tandwielen en het werkingsmechanisme van het slagmechaniek ziet er tamelijk indrukwekkend uit en dat geldt niet in de laatste plaats voor de bouwtekeningen! Het zijn prachtige, deels opengewerkte perspectivische tekeningen.



Het is zonder meer een intrigerend staaltje Meccano engineering, maar het is helaas ook zo, dat dit concept de juiste werking van de klok zeer nadelig beïnvloedt. Op het moment, dat de bracket tegen het slidepiece (nr. 50) wordt gedrukt, wordt de hevel waarop het voornoemde slidepiece is gemonteerd, nog steeds naar boven gedrukt! De bracket en het slidepiece zorgen voor een naar verhouding zeer grote en ongewenste wrijving. Dat deze krachten groot zijn, moet dan ook de reden geweest zijn om geharde brackets (nr. 266) te gebruiken in plaats van

de standaard brackets (nr. 12). De gevolgen zijn, dat het uurwerk ca. 10 minuten voordat het uur slaat langzamer gaat lopen en ik heb zelfs meegemaakt, dat de slidepiece zo vast tegen de bracket werd gedrukt, dat de hevel ondanks de trekveer niet meer naar beneden kwam met als gevolg, dat het klokslagmechanisme helemaal niet meer werkte en de klok uiteindelijk vastliep. De fout zit hem naar mijn idee dan ook daarin, dat het slagmechanisme voortdurend in contact staat met het uurwerk. Het uurwerk hoeft slechts een kort mechanisch signaal te geven om het klokslagmechanisme in werking te stellen.

Literatuuronderzoek naar Meccano klokslagmechanismen leert, dat er maar weinig goed werkende mechanieken bestaan. En als ze al bestaan, zijn essentiële onderdelen altijd zelfgemaakt en hebben dus strikt genomen niets van doen met Meccano.

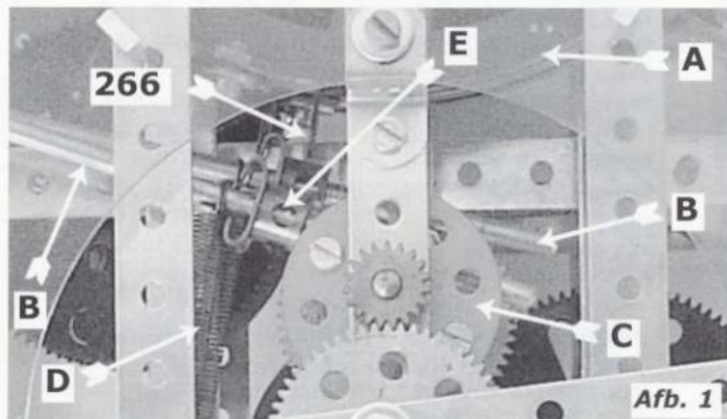
Hier lag voor mij dan ook de uitdaging: ontwerp een goed werkend klokslagmechanisme dat geheel uit Meccano onderdelen is opgebouwd. De engineering duurde ruim 3 maanden. Het klokslagmechaniek was voor het eerst te zien tijdens de MGN jubileum tentoonstelling van 29 september 2007.

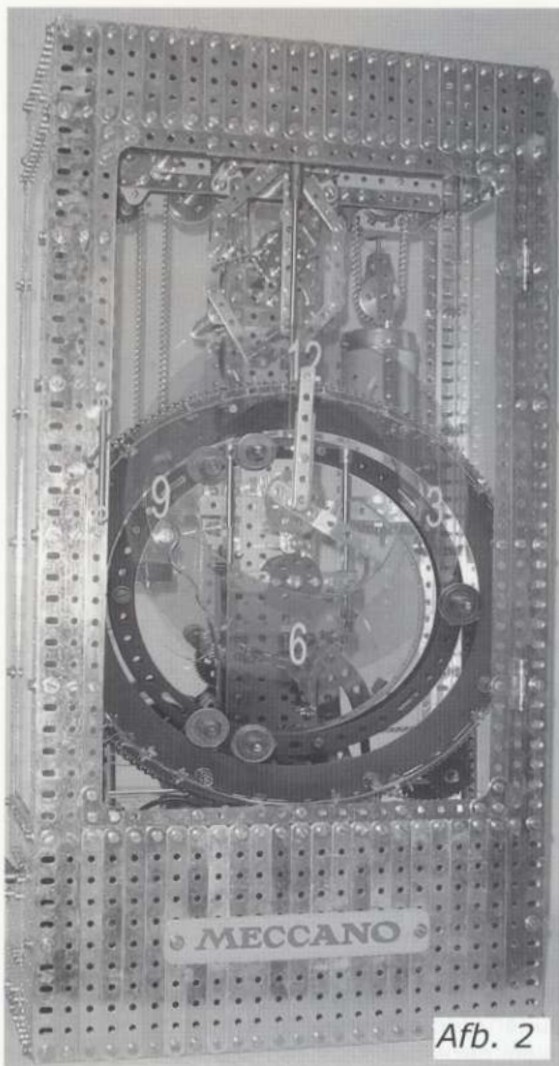
Het mechaniek zal in mijn Arnfield Mantle klok worden gebouwd (afb. 2). De bouwbeschrijving van het uurwerk van deze klok is gebaseerd op MP 104 en is via Internet verkrijgbaar bij Frizinghall Models & Railways te Engeland.

<<http://secure.meccanoshop.co.uk>>

16

Aan de klok hangen 2 gewichten, een om het uurwerk en de ander om het klokslagmechanisme aan te drijven. Het klokslagmechaniek bestaat uit een ingewikkeld tandwielstelsel, een urenverdeelschijf en een blokkeersysteem. Zonder nu al te veel in detail te treden wordt de urenverdeelschijf (A) geblokkeerd dan wel vrijgelaten door een tweetal hevels (B), die op hun beurt weer worden aangestuurd door een tweetal blokkeerwielen (C), die op de as van de uurwijzer zijn gemonteerd. De hevels worden door middel van een trekveer (D) naar beneden getrokken en rusten als het ware op een der assen van de blokkeerwielen. De urenverdeelschijf wordt geblokkeerd doordat geharde brackets (nr. 266), die op de buitenzijde van de urenverdeelschijf zijn gemonteerd, tegen een slidepiece (E) worden gedrukt, waarvan er op elke hevel 1 is gemonteerd (afb. 1).





Afb. 2

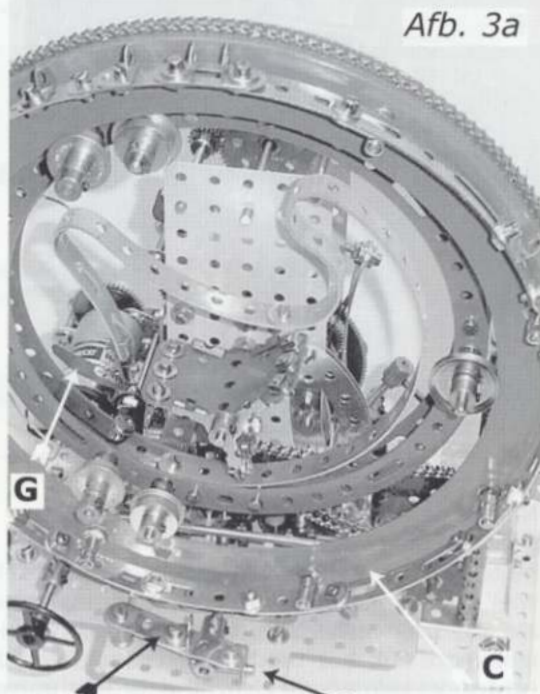
Opbouw van het klokslagmechanisme

Het klokslagmechanisme bestaat uit een vijftal componenten:

- dragende structuur met daarop een urenverdeelschijf,
- tandwielstelsel inclusief aandrijving,
- slagmechaniek,
- signaalgever met mechanische overbrenging van het signaal naar het intermitterende mechanisme,
- intermitterend lineair mechanisme.

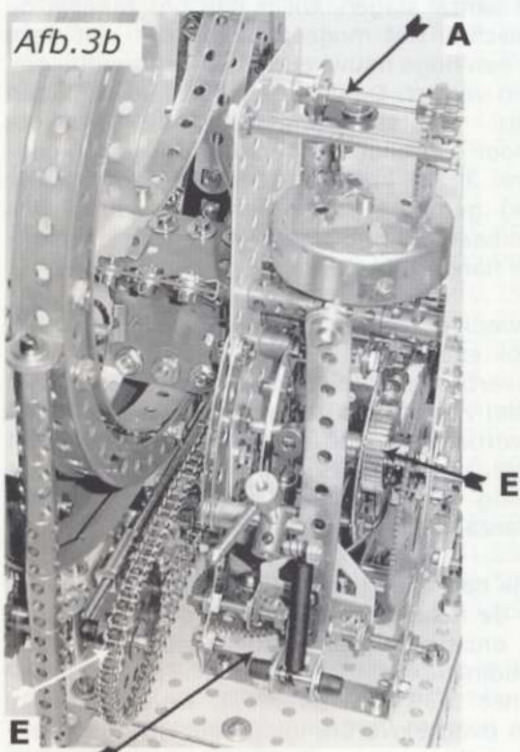
Werking in het kort (afb. 3a t/m d)

De klok drijft as A aan, die één omwenteling per uur maakt. Op deze as is een camwiel (nr. 131) als signaalgever gemonteerd, die arm B zeer geleidelijk (dat wil zeggen in 60 minuten) naar beneden drukt om het intermitterende mechanisme in stelling te brengen. Op het moment dat het camwiel vanuit de grootste diameter weer overgaat naar de kleinste diameter (dit gebeurt in een fractie van een seconde en wel precies op het moment dat de klok een heel uur slaat), zorgt het intermitterende mechanisme ervoor, dat de uren-



Afb. 3a

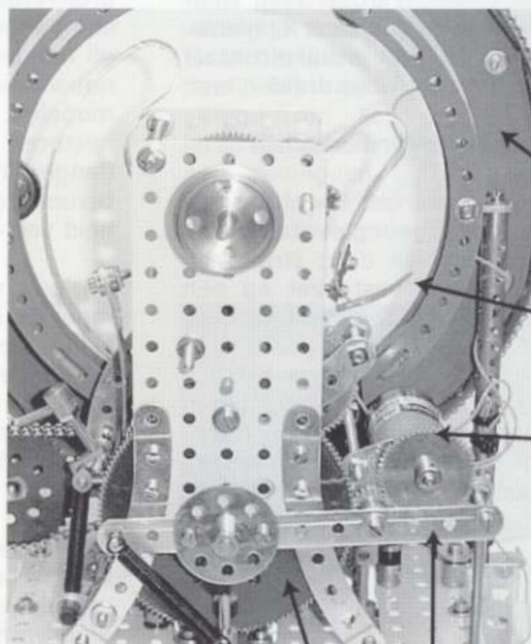
Gekoppeld aan intermitterend mechanisme.



Afb. 3b

E

Gekoppeld aan ontsluitter.

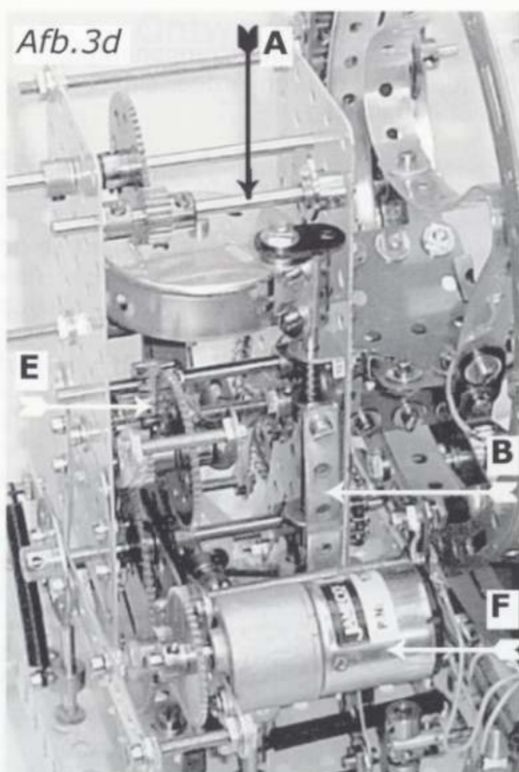


Afb. 3c

27b

Hevel

verdeelschijf C wordt ontsloten (D) en vervolgens ook weer direct wordt geblokkeerd. Let wel, vanaf het moment dat de signaalgever (camwiel) zijn werk heeft gedaan, staan het uurwerk en het klokslagmechanisme niet in contact met elkaar. Anders gezegd: het klokslagmechanisme oefent geen invloed meer uit op het uurwerk. Dit is



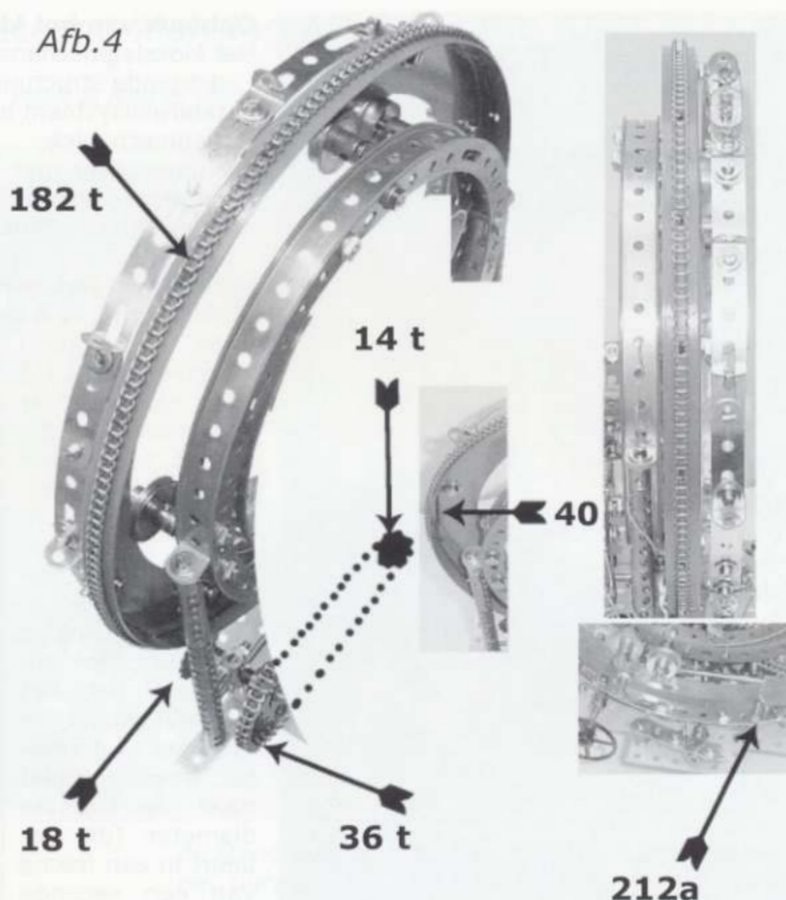
m.i. dan ook een wezenlijke verbetering t.o.v. clock kit 2.

Nadat de urenverdeelschijf is ontsloten gaat het tandwielsysteem E lopen, doordat motor F door middel van een hevel tandwiel nr. 27b naar beneden drukt (draaimoment). Pas als de urenverdeelschijf weer wordt geblokkeerd, blokkeert ook het tandwielsysteem. De motor blijft echter draaien en zal zichzelf daardoor optrekken tot het punt waarbij 2 kopercontacten G elkaar raken en een relais wordt ingeschakeld, dat vervolgens de motor uitschakelt. Pas als de urenverdeelschijf weer wordt ontsloten begint de hele cyclus weer opnieuw. De motor 'valt' naar beneden, het schakelcontact wordt verbroken en de motor gaat weer draaien enz.

1 Dragende structuur en urenverdeelschijf (afb. 4)

De dragende structuur bestaat uit een tweetal circular strips nr 145, die om 2 rondgebogen strips nr 1 zijn gemonteerd. De uiteinden van deze strips zijn omgezet. De hele constructie is vastgezet op een threaded boss nr 64, die dmv draadeinden met daar omheen koppelingen (63) op de basisplaat zijn gemonteerd. Dank zij de koppelingen wordt extra stijfheid gecreëerd. Het was natuurlijk mogelijk om in plaats hiervan een driehoeksverband van hoekbalken te maken, maar de diagonaal van dit vakwerk zou in de ruimtelijke envelop van het contragewicht van de klok uitkomen, dus dat kwam niet goed uit.

De urenverdeelschijf bestaat uit een flanged ring (167b), die wordt ingesloten door 2 paar flanged wheels (nr. 20b) en een pulley (nr. 22). Dankzij deze constructie kan de flanged ring nagenoeg spelingvrij roteren. Volgens MBT 568 (IM 52) kunnen 167b en 145 roterend aan elkaar gemonteerd worden, maar



deze constructie is niet spelingvrij.

Tegen de voorzijde van de flanged ring is met behulp van slotted strips een rondgebogen ring gemaakt met aan de buitenzijde een twaalfstal brackets (nr. 12). De afstand van deze brackets ten opzichte van elkaar bepaalt het aantal slagen. Dit is dan ook feitelijk de urenverdeelschijf. Het moge duidelijk zijn, dat deze component een hoge nauwkeurigheid van rondbuigen en monteren vereist. Dankzij de slotted strips is een nauwkeurige plaatsbepaling van de brackets mogelijk. Door gebruikmaking van 5 rod-&-strip connectoren (nr. 212a) kan de urenring stevig op de flanged ring gemonteerd worden. Hier wordt dus tevens dankbaar gebruik gemaakt van de buigstijfheid van de flanged ring!

Bij een volledige rotatie van de urenverdeelschijf moet de klok exact 78 ($1+2+3+ \dots + 12 = 78$) keer slaan. De overbrengverhouding tussen deze schijf en de slagpendel voor de bel van de klok bedraagt exact 1:78 (de overbrenging van alle tandwielen resulteert in een vertraging van 1:39; omdat op de laatste as een koppeling (nr. 63) met 2 rods is gemonteerd, komt het aantal klokslagen uit op 78).

Aanvankelijk had ik een heavy duty aandrijfriem met ketting om de flens geplaatst, maar dit aandrijfconcept bleek onbetrouwbaar en de exacte overbrengingsverhouding kon eigenlijk niet goed bepaald worden (was het 1:39 of 1:39,001?). De enige wijze waarop een exacte overbrenging van 1:39 gegarandeerd kon worden was montage van een ketting om

de flens. Dit bleek mogelijk met gebruikmaking van het Meccano touw (nr. 40). Om de flens passen precies 182 schakels van de ketting. Op de plek waar een schakel over het gat van de flens loopt wordt het Meccano touw met één lus om de schakel gehaald, zodat deze schakel vast op de plek blijft zitten. Dit wordt voor alle schakels gedaan die op elk gat van de flens uitkomen. Het resultaat is een getande ring met 182 schakels (lees: tanden). Dit bleek dan ook een betrouwbare constructie.

LET OP:

Het tweede deel van dit artikel wordt gepubliceerd in MN 26.1.

Mededeling

Betreffende het éénmalig aanbod NIKKO

Thans kan gemeld worden dat de bestellingen via De Tombe bij NIKKO binnen zijn. De laatste berichten geven aan dat de bestelling wordt verwerkt. Een eerder bericht van de Tombe gaf aan, dat ze met een groot aantal dozen bleven zitten. NIKKO levert namelijk alleen complete verpakkingen aan hun afnemers.

Om die moeilijkheid het hoofd te bieden, geven we hier een lijst met deze boventallige dozen. Deze kunnen dan eveneens volgens de condities van het éénmalig aanbod worden aangeschaft.

Wees er dus snel bij want wie het eerst komt het eerst maalt en **OP = OP**.

U kunt uw bestelling doen bij: **J. Ringnald**,
tel. 030 2291942, of <ringnald@casema.nl>

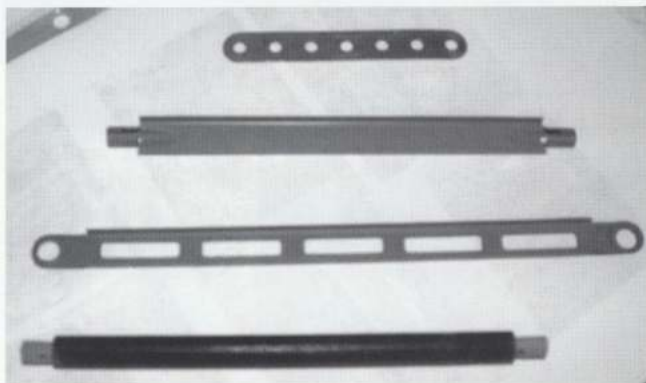
3x 760252 Constructionbucket	á 16,95	(junior)
7x 843700 Design Advanced	á 14,25	
4x 844700 Design 1	á 18,20	
4x 845700 Design 2	á 23,75	
1x 846700 Design 3	á 31,70	
1x 848700 Design RC 4x4	á 62,00	
2x 848701 Design Truck	á 70,95	
10x 832513 2 Toys Helicopter	á 7,10	
7x 833501 5 Toys modelset	á 14,25	
7x 834505 7 Toys Cyber Vehicle	á 15,85	
5x 835510 10 Toys	á 22,20	
2x 836515 15 Toys	á 26,15	
2x 836520 20 Toys	á 27,75	
3x 838540 40 Toys	á 51,55	
2x 868952 RC Cruising Style	á 46,60	
3x 868951 RC Cruising Style	á 46,60	
5x 313050 Zzzz The Snake	á 7,95	(junior)
5x 315050 Waouf The Dog	á 10,60	(junior)
4x 830518 Small Eiffeltower Set	á 15,50	
3x 830522 Small Big Ben Set	á 15,50	
2x 830530 Meccano Vintage set	á 31,25	
1x 830521 Space Center	á 49,50	
3x 843703 Red Acrobats	á 15,95	

Bij het ter perse gaan van deze editie is 95% van de eerste serie bestellingen bij "De Tombe binnen en zouden de kopers geïnformeerd moeten zijn over de levering van de goederen.

Vreemde onderdelen

Tekst en foto's: C.L.Spierdijk

Gezien op de bijeenkomst in Mechelen. De getoonde onderdelen waren net eigendom van Eric Beek geworden. Hij heeft geen idee om welk bouwsysteem het gaat. Om een indruk te geven van de afmetingen is er een Meccano strip nr. 6a naast gelegd. Voor suggesties kunt u contact opnemen met de redactie. tel. 023 5614832 of
E-mail: <redacteur@meccanogilde.nl>



Een droom-etalage

Tekst: C.L.Spierdijk, foto's: J. Ringnald.

Het fenomeen van een etalage vol met Meccano ligt in Nederland al jaren achter ons. Toen Jan Ringnald niets vermoedend bij een speelgoedwinkel in de etalage keek, stonden zijn ogen dan ook op stokjes. Dat verwacht je toch niet tijdens je verblijf in Praag. Maar het bewijs heeft hij vastgelegd om te laten zien dat er nog speelgoedwinkels zijn die Meccano verkopen.



Een draaikraan met speelfunctie

Tekst en foto's: Martin Hermanns



ballen in de tijd van 2 minuten van onder links naar boven rechts verplaatsen. De speeltijd begint zodra de eerste bal opgepakt wordt.

Als de kraan op automatisch staat wordt de bal beneden links opgepakt en boven rechts neergelegd. Met het links omhooggaan van de grijper wordt 2 seconden daarna de loopwagen gestart en gaat omhoog. De bovenkant van de loopwagen is scharnierend: als de bal gepakt wordt, komt er een contact vrij, waardoor het besturingssysteem de loopwagen naar

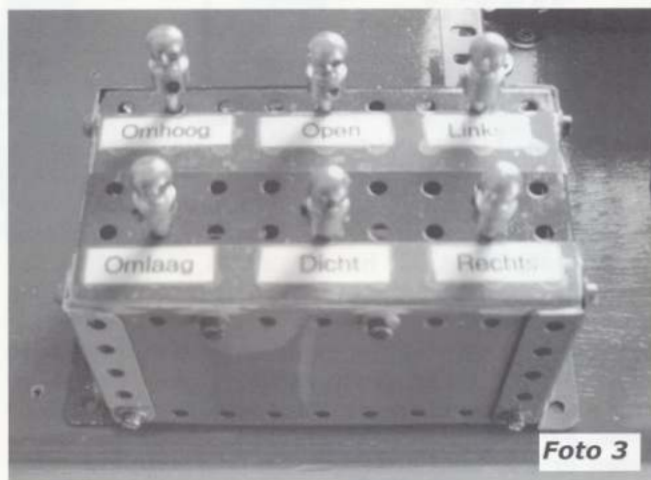


Foto 3

20

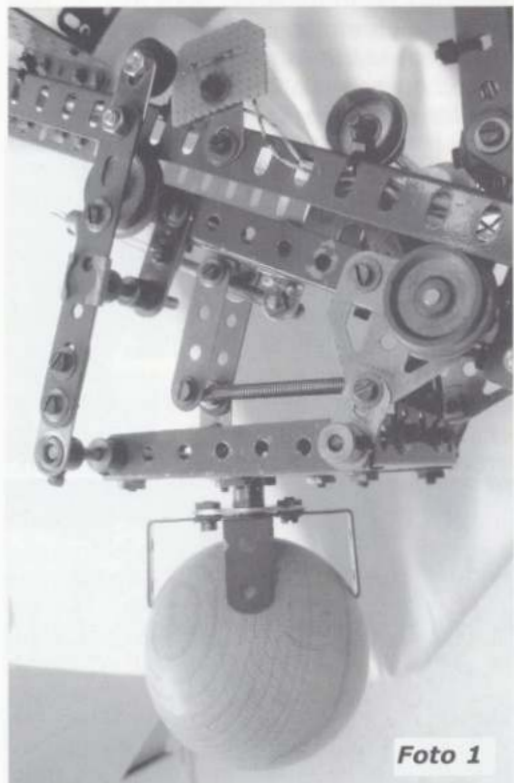


Foto 1

Dit door mij gebouwd model is een automatisch werkende draaikraan, maar kan ook handmatig bediend worden. Gelijktijdig is het dan ook mogelijk om er een spel mee te spelen; dan moet men, als er de lamp "spel aan" brandt, 4

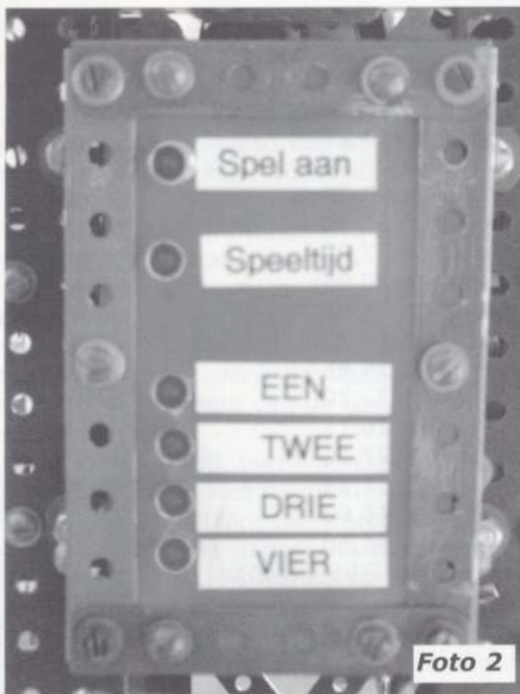


Foto 2

boven stuurt. Op **foto 1** is de magneet, die een reed-contact in- of uitschakelt te zien.

Door het gewicht van de houten bal wordt de bovenplaat omlaaggeduwd, waardoor de magneet verplaatst wordt. Als nu op de boven aangekomen loopwagen de bal wordt neergelegd en de magneet het contact inschakelt, gaat de loopwagen weer omlaag als de kraanarm naar links gaat.

Met de 6 bedieningsknoppen op **foto 2** kan de kraan bediend worden; brandt de lamp "spel aan", dan begint de

speeltijd van 2 minuten te lopen zodra de eerste bal links beneden opgepakt wordt. Nu brandt ook de lamp "speeltijd", die knippert als er nog 15 seconden tijd over is. De score wordt door middel van 4 lampen geteld. (**Foto 3**) Is de speeltijd afgelopen voordat de 4 ballen gelegd zijn, wordt het spel onderbroken en moet men opnieuw beginnen.

Soesterberg 2007

Tekst: Sjaak v.d. Ruit, Foto's: F. Dijkshoorn en J. Ringnalda

De Meccanopresentatie op Soesterberg dit jaar is weer geslaagd met circa 26.000 bezoekers.

Deelnemer en man die de kar trekt, had zijn geheel gemoderniseerde Blocksetter meegenomen. Dan bedoel ik natuurlijk Frank Dijkshoorn.

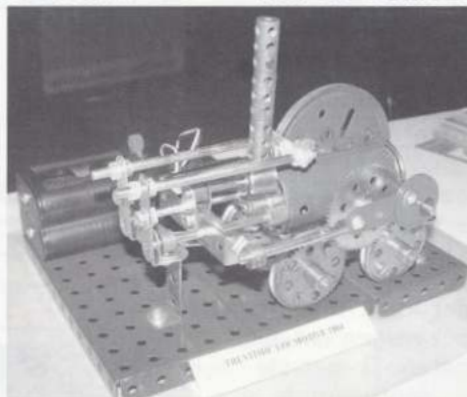


De Blocksetter van Frank Dijkshoorn

Met name de oude E15R (of was het de E20R meccano motor?) was door een nieuw type motor vervangen. Altijd een gewild model, die Blocksetter. Jan Ringnalda, de assistent van Frank, was er met zijn Micro Models en niet te vergeten de lectruur. Die



Deze scooter (waarschijnlijk een Vespa) is ook een creatie van Jan Ringnalda



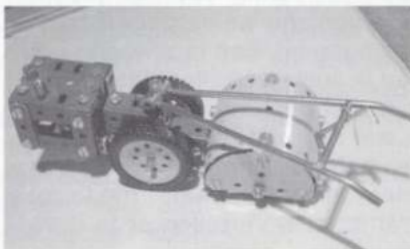
Deze locomotief is gebouwd door Jan Ringnalda. Zo zie je maar z'n bouwcapaciteiten gaan verder dan "Micro Models"



De beruchte Pingpongballen automaat met uitleg van Joke



Klaas had buiten z'n vrouw nog meer meegenomen



Motormaaier van Wim Boer

René Muijen was er nu met zijn Giant Hammerhead Crane waar een complete scheepsmoot in hing, helaas met wat zwenkproblemen. Het agrarische wagenpark van W. Boer was eveneens weer te bezichtigen en daarmee een goede vertegenwoordiging voor de Hoekse Waard.



Deze stoomtractor is gebouwd door dhr. Zinkhann en thans eigendom van H. Verhoef.

Henk en Ria Verhoef konden natuurlijk niet ontbreken met de Super Constellation. Waar is dat vliegtuig beter te presenteren dan in het Militaire Luchtvaart Museum te Soesterberg? De Hensen- en Figee-kraan zijn van mijn hand. Deze oudjes blijven het goed doen, dus "Ode aan Meccano". Om de rij van deelnemers compleet te maken kan ik zeggen dat de klok van Co Stevens er eveneens stond en niet van slag was te krijgen. Het publiek was weer in grote getalen op dit evenement afgekomen en bijzonder geïnteresseerd in wat ons MGN te bieden had. Het spreekt voor zich dat het

van het grootste belang is dat wij als vereniging volgend jaar weer present zijn. Hopelijk zijn er dan wat nieuwe deelnemers bij.

Links

De schrijver van dit artikel



Gilde jeugd

Nieuw model

Dit is al weer de vierde aflevering voor de jeugd. Twee locomotieven en wagon zijn we verder en zoals je ziet, komt er nu een wagon bij. Een tankwagon om precies te zijn. Ook kan ik jullie vertellen dat er een jeugdlid een E-mail heeft gestuurd. Bij de titel "Reactie" kun je lezen wat hij schrijft.

Zoals je de vorige keren hebt kunnen zien, worden er veel oudere onderdelen in deze kleine modellen gebruikt. Als ik kan, zal ik jullie vertellen of je deze door anderen kunt vervangen.

Zo is er bij deze tekening ook zo'n onderdeel. Dat is nummer 28 in de onderdelenlijst. Het onderdeel dat jullie wel zullen kennen lijkt er erg veel op. Het plastic kroonwiel nummer 28 3p heeft dezelfde diameter als het tandwiel op het voorbeeld. Beide kroonwielen hebben nummer 28. Bij de laatste alleen staat er 3p achter. De "3" betekent dat het gat in het midden 3 platte kanten heeft en past dus op een as met drie platte kanten; de "p" geeft dan aan dat het onderdeel van plastic is.

In een vorige aflevering heb ik al verteld dat je de wielen makkelijk kan laten draaien zonder dat ze er snel afvallen.

Omdat de bouwers van "micro models" zo weinig mogelijk onderdelen willen gebruiken, hoeven de wielen niet te draaien. Maar als je wilt dat het model echt kan rijden, moet je langere bouten gebruiken. Dat is dan weer nodig om er een extra moer op te kunnen draaien. (contramoeren)

Bij dit model hangt de strip, waar de wagon aan een andere wagon gekoppeld moet worden, naar beneden zoals je kan zien. Het is niet te zien maar eigenlijk moet er op die bout nog een moer zitten. Als we de afbeeldingen (tekeningen) bekijken en we gaan de moeren tellen dan komen we op acht moeren. Vier voor de wielen en in de beide hoeksteunen samen zitten er ook vier. Dat is acht en dat klopt met de onderdelenlijst. Dus de moer die moet zorgen dat de strip er niet afvalt, is gewoon vergeten. Ik heb de fout met opzet laten staan.

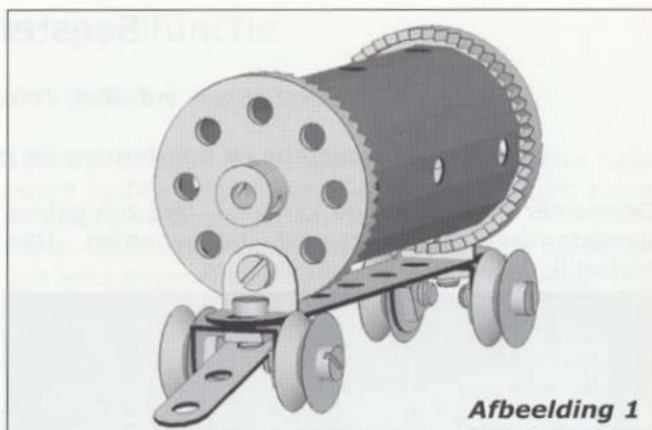
Ik wil jullie namelijk laten zien dat de onderdelenlijst een deel van de tekeningen is. We noemen ze hier nog afbeelding. De onderdelenlijst noemen we ook wel stuklijst.

"Reactie" door Harmen Visser

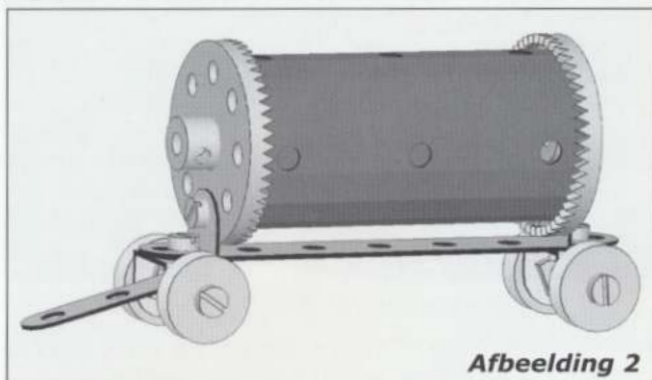
Ik wil u even laten weten, dat ik de gilde jeugd heel erg leuk vind, en dat het van mij wel 2 pagina's mogen zijn. Voor het treintje heb ik nog een stel extra wagons gemaakt.

De Erasmusbrug

Ik heb de brug van foto's nagebouwd. Het geheel is ongeveer 1 meter lang, en 40 cm hoog. De basis bestaat uit twee 29-gats hoekbalken, en twee 37-gats hoekbalken, met elkaar verbonden door 7-gats strips en hoekbalken. Tussen de balken zijn drie 25x5-gats platen bevestigd. De pyloon bestaat uit twee samengestelde hoekbalken, die elk bestaan uit



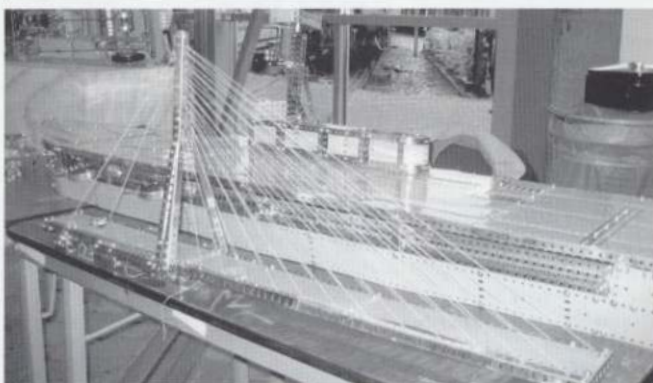
Afbeelding 1



Afbeelding 2

Onderdelenlijst

nr.	aantal	naam	afmeting
3	1	strip	7 gaten
11	2	dubbele hoeksteun	1x1x1 gaten
12	2	hoeksteun	
23b	4	riemschijf	
28	2	kroontandwiel	nr. 28 3p
37a	8	moer	
37b	4	bout	6 mm
111c	1	smalle strip	9,5 mm
235g	1	smalle strip	3 gaten
216	1	cylinder	32 mm rond



een 11- en een 4-gats hoekbalk. Aan elk van de onderkanten zijn een 15-gats hoekbalk en een 15-gats strip bevestigd.

Welk jeugdlid durft het aan om ook over zijn model te vertellen?
Laat het de redactie weten.

Voor nieuwe leden

Op de ledenvergadering Maart j.l. werd door Henk Verhoef het idee gelanceerd om sets onderdelen samen te stellen voor beginnende nieuwe leden. Aanleiding van dit idee was een signaal van de ledensecretaris. Uit bestudering van het ledenverloop was namelijk gebleken dat relatief veel nieuwe leden hun lidmaatschap hadden opgezegd. Om één of andere reden hebben we als Gilde geen kans gezien ze binnen de boot te houden. Dan is het goed dat we ons af gaan vragen waar dat door komt. Een ander geluid op die vergadering kwam van dhr. Thio die vermoedde dat nieuwe leden ontmoedigd werden door de grootte en complexiteit van de getoonde modellen.

Grote modellen vragen immers een groot aantal onderdelen en die zijn nog niet voorhanden bij nieuwe leden. Ingewikkelde modellen zien er wel prachtig uit, maar kunnen ook ontmoediging in de hand werken. We hebben nu twee mogelijke oorzaken in beeld. Voor de eerste oorzaak hopen we een oplossing te hebben in de vorm van onderdelenvoorziening. Het idee van

Henk heeft daar betrekking op. Hij heeft de buffervoorraad van NIKKO overgenomen met als doel nieuwe leden in de gelegenheid te stellen bouwdozen tegen kostprijs aan te schaffen. Het betreft dan leden die vanaf het Jubileum lid zijn. De dozen, die voorhanden zijn, zijn de "Big Ben" met 1085 onderdelen inclusief boutjes en moertjes en de "Empire State Building" met 961 onderdelen, eveneens inclusief boutjes en moertjes. Zolang de voorraad strekt loopt deze actie voor nieuwe leden. Deze leden kunnen zich in verbinding stellen met Henk Verhoef om éénmalig een bouwdoos te kopen. Tevens kan dan afgesproken worden, wanneer de transactie plaats kan vinden.

H. Verhoef, tel. 0297 326234.

Redactie

Mededeling

betreffende CAM 2008

De vorige keer had ik geschreven dat de CAM volgend jaar zou exposeren in Le Havre. Lekker dichtbij. Ik heb dat niet verzon-

nen, het werd in Bellegarde zo aangekondigd, de heren Molden uit Engeland waren er ook heel blij mee, maar kennelijk zijn er problemen ontstaan. De bijeenkomst wordt nu georganiseerd in Vourey (Isère) en dat ligt tussen Lyon en Grenoble en dus voor ons en de makkers uit Engeland nog verder weg dan Bellegarde. Ook nog heel vroeg in het jaar en dus koud.

Hans van Ouwerkerk

Mededeling

Adverteren in MN. Voor het plaatsen van commerciële advertenties in Meccano Nieuws bestaat een aantal voorwaarden. Tevens zijn er kosten aan verbonden die tezamen met de voorwaarden zijn vastgelegd in een document. Dit document is binnenkort op de website van het ons Gilde te vinden voor belangstellenden. De verwijzing zal in de volgende editie van Meccano Nieuws terug te vinden zijn in de colofon. De regels gelden uiteraard niet voor onze rubriek "Vraag & aanbod".

De penningmeester

23

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 77 (september 2007)

In vlekkeloos geel en blauw, met rode accenten, op de voorpagina een model van de Caterpillar 789C kiepauto voor mijnbouw. De bouwer laat zich raden, Guy Kind. U kunt zich verlustigen aan bijna tien pagina's beschrijving met professionele foto's die alle details laten zien. Zoals gebruikelijk gemotoriseerd met functionele besturing, versnelling, differentieel, naafreductie en kiepmechanisme.

Bernard Périer is kennelijk toch wel tevreden met het 'remote control' chassis van Nikko-Meccano. Waarom ook niet? Het

is een bruikbare basis voor allerlei automodellen, bijv. de jeep waar Bernard zich al meerdere malen aan gewaagd heeft. In deel 1 van een serie over legendarische voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog een model, ongeveer schaal 1:12, dat goed gedetailleerd is en ruim 2 kg weegt. Op deze schaal kan de complexe vorm van de carrosserie redelijk vorm gegeven worden, maar helaas zijn de banden te breed voor de klassieke jeep. Het gigantische reservewiel is zeer overheersend en het geheel doet meer denken aan het soort voertuigen dat men in onze grote steden liever niet wil toelaten. Voor de liefhebbers is overigens de Eitech jeep, doos C22, heel

interessant. Zie ook CQ74.

Een planetarium van ons zonnestelsel valt eigenlijk niet goed op schaal te bouwen. De buitenplaneten zijn zo ver verwijderd van de zon, in verhouding tot de binnenplaneten, dat het geheel niet overzichtelijk kan worden gemodelleerd. Misschien moet het wat bescheidener en dat laat Michael Whiting zien in een model van Jupiter en zijn vier grootste manen. Past netjes op een klein tafeltje en toont de bewegingen van die manen met een nauwkeurigheid kleiner dan 7 promille.

Zoals bekend heeft M.W. Models (Geoff Wright) destijds heel wat speciale en replica onderdelen op de markt gebracht. Hier een inleiding van Robert Kay over dit onderwerp, de relatie met de fabriek op Binns Road, de rol van Exacto en de ontwikkeling van eigen compatibele onderdelen. In CQ 78 volgt een uitgebreid overzicht. Leesvoer voor de creatieve

modelbouwer.

Dave Harvey kreeg ooit een defecte oude klok. Het enige bruikbare onderdeel was de fraaie gegoten wijzerplaat en die siert nu een Meccanoklok van eigen ontwerp. Een synchroonmotor drijft niet alleen het uurwerk, maar ook een slaafje aan. Een mannetje onder de wijzerplaat dat aan een krukas lijkt te draaien. Fraai vormgegeven met hoofdzakelijk rode onderdelen en wat verzinkte sierstrepen.

Uiteraard een verslag van Skeg-Ex. CQ was er snel bij want dit zogenaamde september nummer viel al een paar dagen na afloop in de bus.

Ditmaal ook wat kleinere modellen. Een karretje van Richard Payndat, aangedreven door een tovermotor, is voorzien van een mechanisme dat bij aanraking van een obstakel de rijrichting omschakelt. Een simpel model van een Triumph TR3, gebouwd door Bernard Périer op basis van model 4.11 uit 1955.

Kort na de Tweede Wereldoorlog kwamen er in Engeland diverse bouwdozen op de markt, waarvan de onderdelen verdacht veel op Meccano leken. Hier een overzicht van Vogue, Pionier en Palikit, maar er waren ook andere merken zoals Technikit, Elgin, Lynx en Masterbuilder. De verwarrende restanten van deze merken worden vaak aangetroffen in verzamelingen roestige Meccano-onderdelen in oude schoenendozen.

Tot slot de driekoppige draak 'King Ghidorah'. Alleen te koop in Japan, maar Dave Denner in Australië heeft er eentje bemachtigd en toont hier het resultaat. En op de septemberbijeenkomst in Utrecht had onze hoofdredacteur ook al zo'n goudkleurig monster op zijn tafeltje staan. De draak komt eraan.

The International Meccano Man

Nummer 52 (september 2007)

Een paar nieuwtjes. De Nikko-distributeur in Engeland is failliet. De aanzienlijke voorraad Meccano gaat waarschijnlijk over naar de agent in Frankrijk die ook

de handelaren in het Verenigd Koninkrijk zal bevoorraden. De Golden Spanner Award voor 2007 gaat, zeer verdiend, naar Geoff Wright.

Philip Webb heeft weer wat interessante tips verzameld. Bijv. een apparaatje om kromme assen recht te maken. Dat komt neer op een schroefstang die draait in de schroefdraad van een aan een flensplaat bevestigde gewone koppeling en met behulp van een schroefkoppeling aan de kromme as trekt. Zou het echt werken? Interessanter is het verhaal over de kraanarm, die tijdens een tentoonstelling in het publiek viel, omdat een bout het begaf. Kan dat of is het een indianenverhaal? Enig rekenwerk leert dat de benodigde afschuifkracht voor bezwijking van zo'n simpel Meccano schroefje ongeveer 250 kg bedraagt. Een toelaatbare belasting, veiligheidsfactor 4, is dan 62,5 kg. Met diezelfde factor is de veilige trekbelasting op de combinatie van bout en moer 58 kg. Voorts platte strip 72 kg, kabel voor klokgewicht 33 kg en as 117 kg. Maar hoe klem je een as vast die zo'n gewicht moet dragen? Conclusie is dat het allemaal wel meevalt, maar dit is natuurlijk theorie. In de praktijk bezwijkt een slecht ontworpen of verkeerd belast model, omdat er ergens een onderdeel doorbuigt en knikt. Daar is heel wat minder kracht voor nodig.

Van Alan Wenbourne een interessant stukje over schaaffecten. Toegepast op zijn Hummermodel. Keurig gedaan. Als s de schaafactor is, schaaft lengte met $1/s$ en volume en massa met $1/s^3$. Dat ligt voor de hand. De tijd schaaft met $1/\div s$. Klopt dat ook? Ja, de periode van een slinger is evenredig met de wortel van de lengte en in de modelwereld gaat de tijd dus sneller. Maar dan moet ook de snelheid van een model schalen als $1/\div s$. Voor sommige modelbouwers wellicht een verrassend resultaat. Een Hummer heeft een topsnelheid van 80 mph en in schaal $1/6$ ($s = 6$) zou het model dus 32,7 mph moeten halen. In werkelijkheid kruipt het monster voort met 0,27 mph (ongeveer 12 cm

per seconde) en dat is wel zo veilig bij demonstraties.

Een illustratie van de zeer bruikbare nieuwe plaatjes B608, B581, B582 en B480. Kon je die maar gemakkelijk en in grote hoeveelheden kopen.

Lucio L. Borriello uit Italië heeft een betrouwbaar alternatief voor de computerbesturing van modellen met een PC, de kostbare MotorVator™ of zelfgebouwde elektronica. Al 25 jaar gebruikt hij in zijn modellen voor iedere beweging een aparte motor. Het bekende kunstje is, dat aan beide uiteinden van een beweging een motor wordt uitgeschakeld met een microswitch en door combinatie met een diode de beweging vervolgens wordt omgekeerd. Heen en weer zoals gebruikelijk, maar het kan ook anders. Op een microswitch zit nog een derde contact dat spanning krijgt als het hefboompje ingedrukt wordt. Als alleen de eerste motor rechtstreeks spanning van de voeding krijgt en alle andere motoren via het derde contact van de switch van hun voorganger worden gevoed, kan de logica in vaste bedrading uitgevoerd worden. De laatste motor in de reeks schakelt aan het einde van zijn beweging een tweepolig relais om en dan worden alle bewegingen weer in omgekeerde volgorde uitgevoerd. Borriello noemt dat Microswitch-Based Logic. Zeer betrouwbaar, het kan nauwelijks kapot, er is geen timer, geheugen of software nodig. De toeschouwer wordt verrast door een model dat intelligent gedrag vertoont terwijl er geen spat elektronica zichtbaar is. Die is er ook niet.

Tot slot veel foto's van diverse tentoonstellingen: CAM in Bellegarde, SkegEx, Meccanuity 2007, Convention 2007 in Upper Hutt (Nieuw-Zeeland) en speelgoedmuseum van Davos.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 30 (september 2007)

Een overzicht van de bouwdoosjes voor 2007. Topmodel is uiteraard de robot Spyke met camera,

draadloze verbinding met uw computernetwerk en bruikbaar als telefoon en MP3-speler. Spyke en Skype werken samen. Het ding heet niet voor niets Spy Robot. U kunt er uw huis mee bewaken, maar als een ander bij uw afwezigheid zijn eigen Spyke door uw kattenluikje weet te wurmen, kan hij vervolgens via zijn laptop een kijkje nemen in uw woning. Mooie Friese staartklok? Rembrandt aan de muur? De voordeursleutels voor het grijpen? Gelukkig heeft Spyke nog geen grijparm, maar wat niet is kan komen. Er bestaan nog meer van dergelijke robots en dan wel met grijparmen. Dicht dat luik. De Land Rover plus aanhanger van Tony Homden is gebouwd op een RC-chassis en voorzien van diverse details, zelfs een lier. Voorts Suzuki TU250X Super Classic motorfiets van Geoff Devlin en een Leyland dubbeldeksbus van Geoff Wright. Tenslotte een model waarmee kan worden gedemonstreerd dat er voor een tafel met vier poten op een hobbelige vloer altijd een positie te vinden is met alle poten in contact met de vloer. Domweg rondraaien tot de stabiele positie gevonden is. Wiskundig vrij lastig te bewijzen, maar het is inderdaad altijd mogelijk.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 99 (herfst 2007)

Het tweede deel van de beschrijving van een door Ken Ashton op schaal 1:15 gemodelleerde Shay 90t C-Class locomotief voor normaal spoor beslaat bijna de helft van deze uitgave. Duidelijke foto's. Zie nummer 98 voor eerste deel. Verder een verslag van SkegEx en wat tips.

Holy Trinity Meccano Club Newsletter

Herfst 2007

Een uitgebreid verslag van de clubbijeenkomst op 2 april. Veel leuke modellen, maar helaas kleine plaatjes. Echter, in kleur,

op de voorpagina een Leyland TD1 dubbeldeksbus van Geoff Wright. Omdat hij genoodzaakt is om openbaar vervoer te gebruiken, maakt Geoff niet al te grote modellen. D.w.z. dat de onderdelen uit doos 9 moeten volstaan. Dozen van voor de oorlog, kort na de oorlog, jaren vijftig en zestig of de kleinere die voor 1970 een doos 8 was. De bus is gemaakt met een doos uit de periode 1954-1961. Een uitdaging omdat die doos wel de driehoekige buigzame platen bevatte, maar nog niet de smalle stroken. Het resultaat mag er zijn en past prima bij de TD7 en ... goed voor het winnen van de Noel Ta'bois trofee. Beide bussen op schaal 1/2 inch per voet. Uiteraard een verslag van de Henley Gathering.

Verder een verslag van Meccanuity 2007, de reeds elders besproken vraag aan welke zijde een tussentandwiel moet worden geplaatst als ze niet alle drie in lijn staan. Zodanig dat het niet naar buiten gedrukt wordt. Ook hier het artikel van Wenbourne over schaaffecten.

Een hilarisch verhaal over voorzorgsmaatregelen bij het bouwen van supermodellen. In de eerste plaats een heel speciale bril die de lezer in staat stelt om tussen de regels te lezen, te begrijpen wat de auteur pas bedacht toen hij al klaar was met schrijven, enz. Natte handdoeken om het hoofd koel te houden, aspirine om de desondanks opkomende hoofdpijn te bestrijden. Roken en alcoholgebruik toestaan en aanwijzingen om uit het raam te springen als de voorgaande maatregelen niet helpen.

Meccano & Erector Club Newsletter

Vol. XXXII, No. 2 (2de kwartaal 2007)

Het regent kennelijk prijzen en trofeeën. Clublid Phil Edwards ontving de "ISM Founder's Prize". Voor zijn ingenieuze rickshaw met afstandsbesturing. Het model waarbij de koelie een ideale loopbeweging uitvoert en dat al op SkegEx 2006 te zien was,

beschreven in CQ 70.

Van Blake Huffham een model in schaal 1/30 van een Linkbelt 240LX graafmachine. Hij zag het ding een straat verderop aan het werk, nam wat foto's en ging aan de slag met de Multi-Model doos 15 en wat extra onderdelen. Het hoeft allemaal niet zo groot om toch plezier te kunnen hebben. Erector, in de Meccanogids zie ik die 15 niet staan.

Vol. XXXII, No. 3 (3de kwartaal 2007)

Het hoeft niet zo groot, maar diezelfde Blake Huffham heeft het heel groot gedaan in de jaren vijftig. In deze aflevering vertelt hij hoe hij de gigantische goudbaggermachine bouwde die wereldreizigers kunnen bewonderen in het Hokitika Museum in Nieuw-Zeeland. Eerst ook op 1/30, maar bij nader inzien op 1/24. Tijdens de bouw stond zijn bed eerst naast en tenslotte zelfs half onder het model. Huffham was gewetensvol. Zelfs binnenin, daar waar geen toeschouwer kan kijken, is alles tot in details geconstrueerd.

Nu we toch in Nieuw-Zeeland zijn beland, Neil Pluck bouwt een reuzenrad voor het "Wanaka Toy and Transportation Museum". Meer dan 2 meter hoog en hopelijk op tijd klaar voor Pasen 2009 als de dan tachtig jaar bestaande club exposeert in Christchurch. Jawel, de oudste en langst bestaande Meccanoclub daar down under.

Other Systems Newsletter

Nummer 37 (oktober 2007)

De losse velletjes van Tony Knowles zijn dicht bedrukt. Een lawine van informatie over oude en nieuwe merken. Meer om zelf te lezen dan om te bespreken. Soms duiken er onbekende oude merken op, zoals nu Favorit. Lijkt op Gordon Favorit dat op blz. 27/802 werd signaleerd, maar is toch anders. Waarschijnlijk eerder geproduceerd door VEB Kinderspiele Schmalkalden uit voormalige DDR dat later werd omgedoopt in Gordon Apparate-

bau KG.

Interessanter vind ik de echt nieuwe dingen. Metallus brengt een aluminium profiel uit. Rechthoekig in doorsnede (12x15,4 mm), met drie groeven voor rolwielletjes en een vierde waarin rechthoekige moeren kunnen worden opgesloten. In verschillende lengten tot 3 meter. Echter, ik kan dit profiel niet vinden op de site van Metallus, wel een met doorsnede 12,7x12,7 mm. De site is ook geheel vernieuwd en niet langer in het Nederlands. Uitsluitend Duits en Engels.

Wie in Moskou komt kan zich daar een Konstruktor set anschaffen met 223 onderdelen voor 179 Roebel en dat is slechts 5 Euro. Uitstekende kwaliteit volgens Edmundo Veiga, bekend van de Spanner discussiegroep. Eitech heeft voor 2007 zes nieuwe dozen uitgebracht en twaalf oude laten vervallen. Nieuw zijn: startset, tractor met trailer, reuzenrad, raceauto met RC, vliegtuig of helicopter en een doos met ruim 300 onderdelen waaronder een zonnecel. Ook het assortiment uitbreidingsdozen is gewijzigd.

Magazine du CAM

Nummer 100 (oktober 2007)

De CAM heeft ook iets te vieren. Geen jubileum, de club bestaat nu 33 jaar, maar wel was de honderdste uitgave van het clubblad aan de beurt. Moest daar iets aan gedaan worden en wat dan? Een speciale uitgave met precies honderd bladzijden werd al snel bedacht en men ging aan de slag. Het resultaat is een schitterend uitgevoerd boek, vier keer zo dik als het normale tijdschrift. Daarbij nog een aparte index, alfabetisch en thematisch, op alle honderd exemplaren. Ik heb grote bewondering voor de 38 clubleden die er aan meegewerkt hebben. Naast wat nostalgische verhalen over het clubverleden een aantal min of meer gedetailleerde modelbeschrijvingen, zoals:

Een kleine, stevige tractor van Jean Robert. Zesversnellingsbak van André Schaeffer, complex en

voor de gevorderde bouwer. Door waterkracht aangedreven machine voor het vervaardigen van papier van Daniel Gisclon.

En dan ...wat is er toch gebeurd met de gigantische astronomische klok, die Alexandre Rahm tussen 1924 en 1932 bouwde? Het antwoord is even triest als voor de hand liggend. Na 1932 opgeslagen in een museum en daar nooit tentoongesteld. Gebrek aan expositieruimte en geringe belangstelling. In het depot in ongereede geraakt en in 1972 verkocht aan een zekere M. Esmlaire die graag wilde maar er nimmer in is geslaagd de klok te restaureren. Museum blij dat ze er vanaf waren. Uiteindelijk gedemonteerd en in onderdelen verspreid onder Meccano liefhebbers in Frankrijk. Wel is Georges Gombert ooit begonnen aan een exacte kopie van het belangrijkste gedeelte van de klok, maar als ik het goed begrijp is dat karwei nimmer voltooid en is ook de kopie gedemonteerd.

Voor het bouwen van de rutsbaan van Jean-Max Estève zijn wat extra gereedschappen nodig, o.a. waterpomptang, haaks omgezette steeksleutel en strokenbuiger. Uitgebreide beschrijving. De TGV Atlantique van Laurent Castets ziet er goed uit, maar de beschrijving is summier.

Pierre Montsallut heeft een eigen versie van het roemruchte automobieltchassis gemaakt. Er komt nog een uitgebreide beschrijving in een volgende aflevering.

Marcel Cavadini heeft met een combinatie van klassieke Meccano, Meccano Junior en het nieuwe Speedplay een paar aardige modellen gemaakt, een kraanwagen en een hijskraan. Uitgebreide beschrijving en kenmerkend is deze combinatie van systemen goed bevallen.

Leuk is de cilindervormige klok van Roger Alexis die zijn energie verkrijgt door langzaam over een hellend vlak omlaag te rollen.

Willy Dewulf toont een demonstratiemodel voor het afmeren van een vrachtschip. Plezier voor jong en oud.

Dan nog een Unimog 1700 en een heftruck van Jean-Pierre Veyet, een Big-Boy locomotief van Gilbert Basson, een differen-

tieel met slipbeperking van Jacques Vuye, een H36 klok (échappement maakt één rondje in 36 seconden en dus honderd rondjes per uur) van Michel Beaurepaire, een druivenpers van Jean Robert en een Space Shuttle van Serge Hondemarck.

Advertentie:

Exacto -onderdelen.

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

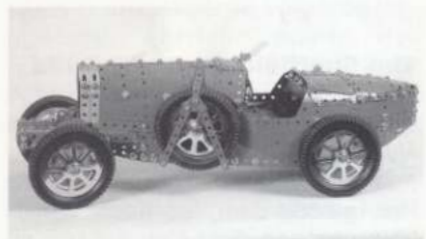
Exacto -sets

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

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

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

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



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

Informeer naar de prijs.

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

Nieuwste prijslijst € 1,50 op giro 550540 t.n.v. Jan H. Schurink te Bathmen; gratis via: [exacto@tele2.nl]

19 - 20 uur: 0570 542815;

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

vraag &

aanbod

Gevraagd:

Voorbeeldenboek 71b voor de Märklindozen 4 - 6, eind dertiger jaren. Eventueel kopieën.
Aanbiedingen bij: Ad Ruiter,
tel. 030 2287164
E-mail: < a.ruiter@hetnet.nl > ,

Te Koop aangeboden:

Meccano vliegtuig van 1932 voor € 175.
Te bevragen bij:
Bart Hoogeveen,
tel 023-5581002,
E-mail : bart@nederhost.nl

Te koop aangeboden:

Wegens ruimtegebrek de volgende bouwdozen van Metallus.
1 doos Bonn (461 onderdelen), 2 dozen Berlin (2491 onderdelen), 1 doos Automatic (70 onderdelen), 1 doos Archimedes (590 onderdelen).
Verder 1 groot draailager nr. 4900-30, 1 nettrafo plus diverse motoren, schakelmateriaal. plus nog eens 1265 extra

onderdelen met een waarde van € 965,00. Alles in staat van nieuw. Dit alles voor de absolute bodemprijs van € 2660,00
Te bevragen bij: A.L. Bronda,
Ereprijsweg 2,
9753 AS Haren,
E-mail meerbronda@hetnet.nl

Te Koop aangeboden:

Een MECCANO Set No. 10 van ca. 1988, gemaakt in Calais, in vierladen-kast, formaat: 62,8 x 33,1 x 37/39 cm.
Onderdelen in de kleuren zink, middelblauw en citroengeel. Vrijwel geheel ongebruikt, een prachtige set! Compleet met bouwbeschrijvingen in het Frans. Indien gewenst, kunnen Engelse talige kopieën van de bouwbeschrijvingen 9 en 10 geleverd worden.
Vaste prijs: € 2.000,00
Te bevragen bij: H Jacobi,
tel. 0252 214242, E-mail: <hansjacobi@wanadoo.nl>

Te koop aangeboden door particulier:

Nieuwe Bühler gelijkstroommotortjes in diverse vermogens. Motoren met en zonder vertraging met diverse overbrengingen. Aantal omw/minuut van 6 t/m 14.500. Voltage's van 3 t/m 24 volt. Tevens stappenmotoren, voedingen, loopwieltjes etc.
Op aanvraag wordt een voorraadlijst per Email gratis toegezonden. Stuur een E-mail met uw aanvraag, details en tel. nummer. (Van 15 dec. 2007 t/m 6 jan. 2008 telefonisch niet bereikbaar!)
Karel Brauer,
Julianastraat 19,
NL-5951 CG Belfeld (bij Venlo)
<info@artccc.com>
tel. (0031) (0)653 - 29 67 76

Gevraagd:

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

agenda voor Meccano Gilde Nederland

27

De data van de bijeenkomsten en de gebeurtenissen zijn zo nauwkeurig mogelijk vermeld en overeenkomstig de gegevens zoals deze op het moment van ter perse gaan bekend zijn. Hieraan kunnen echter geen rechten worden ontleend. Bel dus voor de laatste info met de coördinator W. Livestrom op nummer: 0341 253889.

Bijeenkomsten en evenementen

Tentoonstelling:

Jean Tinguely's bewegende sculptueren. (Meccanoïde modellen)
Locatie: Kunsthal Rotterdam.
Looptijd: Van 10-10-'07 t/m 27-01-'08. Niet op maandag.
Openingstijden: di t/m za van 10.00 - 17.00 uur, zon en feestdagen 11.00 - 17.00 uur,
Museumpark, Westzeedijk 341, 3015 AA Rotterdam

Gildebijeenkomst

Ulvenhout 15 december
Openingstijden: 9.30-15.30 uur
Locatie: De Pekhoeve,
Dorpstraat 94,
Ulvenhout.

Gildebijeenkomst

Benthuizen 5 januari
Aanvang: 9.30 uur
Locatie: Dorpshuis "De Tas",
De Dam 3
2731 CE Benthuizen.

Gildebijeenkomst

Tolbert 23 februari
Aanvang: 13.00 uur
Locatie: Partycentrum, "De Postwagen".
Hoofdweg 53,
9356 AV Tolbert

Evenement

16de Modelbouwshow op 23 & 24 februari 2008
Locatie: Zeelandhallen.
Da Vinciplein 1, Goes.
Geopend: 10.00 tot 18.00 uur.

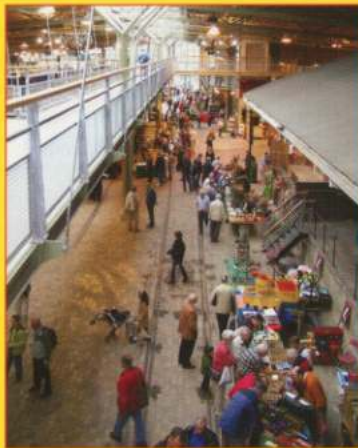
Voor meer informatie:
www.zeelandhallen.nl

Gildebijeenkomst

Ede 29 maart
(ledenvergadering)
Aanvang: 9,30 uur
Locatie: NIMAC
Galvanistraat 13,
Ede

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

Jubileumviering in Utrecht



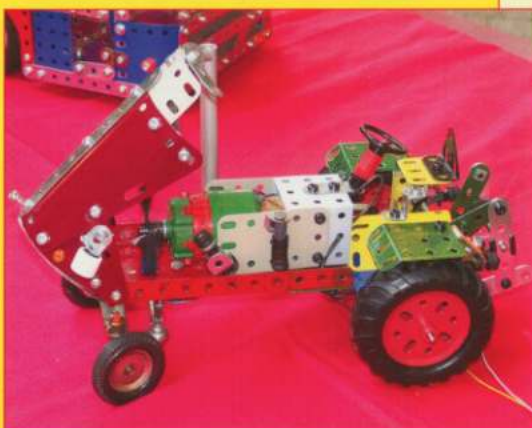
De 6 foto's boven
Deze geven een beeld van de locatie en de belangstelling.

Links

De modellen van Bertus Jongste.

Rechts

Het reuzenrad van G. de Bruin dat is afgebouwd door zijn zoon en schoonzoon.



Links

De tractor van jeugdlid Marlin Rus-Hartland

Rechts

Deze kermis-attracties zijn het werk van Jac Kramer

