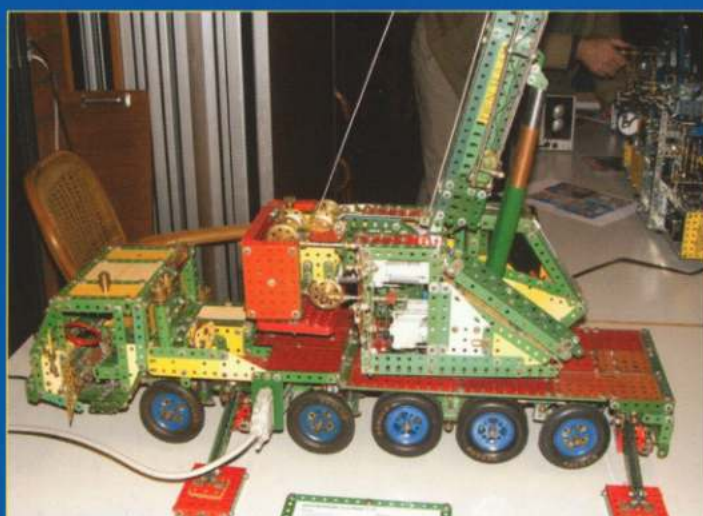
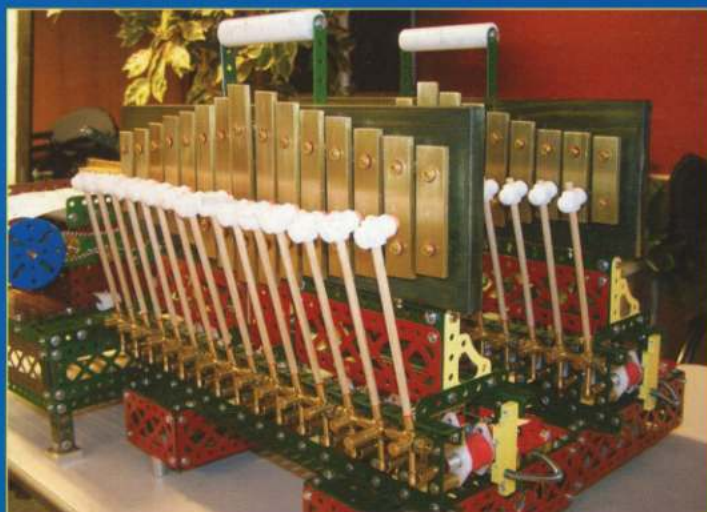


meccano

nieuws

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



Benthuizen 2008 (zie pag. 18)

4 Interview H.Verhoef

5 Ulvenhout 2007

8 IR afstandbediening

10 Marketing & Meccano 3

16 Meccano in België

20 Slagmechanisme 2



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.

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

Penningmeester: J.H. Schurink

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

Ledensecretaris

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

Evenementencoördinator

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

Redactie

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

Artikelen en advertenties
sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven

op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap
bij ledensecretaris.

Documentatiecentrum

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

Contributie € 32,00 per jaar

(voor jeugleden € 14,00)
Het verenigingsjaar loopt van
1 januari t/m 31 december.
Bij aanmelding is een entreegeld
van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws

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

Website:

www.meccanogilde.nl

Meccano Nieuws 26.2

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

2

van de redactie.....

Ook deze editie van Meccano Nieuws is weer extra dik. Voor een deel is dat een gevolg van de oproep om meer kopij te leveren. Anderzijds heeft het te maken met de vervolgdelen van twee grote artikelen. Vervolgens een aantal mededelingen die niet kunnen wachten en het blad is vol. Dat laatste is niet helemaal waar. Ik heb aardig moeten schuiven om alles gunstig te ordenen. Dit stukje tekst is dan het laatste dat ik maak voor deze editie. Nog een laatste tekstcontrole door de eindredacteur en Meccano Nieuws kan op een schijfje naar de drukkerij. Die moet zorgen dat de bladen op tijd in Heemskerk bij A. Anink zijn. De voorzitter en zijn vrouw hebben dan de taak de bladen verzendgereed te maken. Dat is deze keer een extra grote klus, want er moet een hoop mee. Maar dat heeft u inmiddels gemerkt bij het uitpakken van het blad.

Boven dit stukje tekst kunt u de vernieuwde colofon aanschouwen met extra informatie die voor u belangrijk kan zijn. Zoals u zult zien is er ook weer een interview afgenomen door onze ledensecretaris. Henk Verhoef viel de eer deze keer ten deel en is de tweede in een reeks. Zie deze reeks als een soort estafette waarbij aan het eind van het interview een nieuwe kandidaat wordt aangewezen.

In deze editie worden twee grote artikelen afgerond zoals eerder vermeld.

Er is een artikel over een Meccano heftruck met een IR afstandbediening van Fischer Techniek. Uiteraard zijn er een aantal korte of lange besprekingen van bijeenkomsten die hebben plaatsgevonden. Denk daarbij aan Tiel, Blankenberge, Ulvenhout en Benthuisen.

Verder kan ik u melden dat onze nieuwe "Evenementencoördinator" druk bezig is met het programma voor dit jaar. Helaas was nu niet alles te plaatsen wegens ruimtegebrek. Maar in het volgende Meccano Nieuws worden de overige evenementen en bijeenkomsten vermeld. Tot na de zomer weten we wat er op ons af komt. Verder wens ik u veel leesplezier met deze editie en misschien heeft dat tot gevolg dat u ook een artikel gaat sturen voor ons blad.

C.L. Spierdijk

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 25.4 together with this edition of MN 26.1 and is also published on the website of the MGN

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

van de penningmeester

Namens het Bestuur presenteer ik bij dit nummer de Jaarrekening over 2007 voor de jaarvergadering in maart in Ede. Graag verwijs ik naar de *Toelichting op de Staat van Baten en Lasten*.

Het aantal betalende [jeugd- of gezins]leden staat vermeld en bedroeg 612. Het feitelijke aantal leden per 1 januari 2008 zal de ledensecretaris aan u melden. Dit hangt samen met het feit dat ieder jaar toch een aantal leden bedankt of overlijdt. De instroom van 29 nieuwe leden in 2007 heeft de uitstroom niet kunnen compenseren en we zitten nu feitelijk nog rond de 595 leden. Dit moet een aansporing zijn voor u allen om ieder jaar tenminste een nieuw lid aan te brengen!!

Het is ook duidelijk uit de Exploitatie 2007 dat de contributieaanpassing in 2007 zijn effect heeft gesorteerd. Het Vermogen - onze reserve- is gegroeid.

Verheugend is het feit, dat de kosten van het 25-jarig jubileum van onze vereniging nagenoeg geheel uit de reserveringen uit eerdere konden worden bekostigd. Het zeer geslaagde naar buiten treden in het Spoorwegmuseum en het uitbrengen van de Jubileum CDRom droegen bij aan het totale succes.

In de *Toelichting op de Begroting 2008* worden enige aanpassingen genoemd, nodig wegens veranderende inkomsten en kosten. Er wordt voor 2008 weer een batig saldo verwacht.

In M.N. 25.4 verzocht ik u klemmend alleen de *toegezonden acceptgiro* te gebruiken voor het betalen van uw contributie: hierop staat *het enig juiste betalingskenmerk*. En dat ***betalingskenmerk is essentieel*** voor uw Penningmeester bij het verwerken van uw betaling. Ieder jaar opnieuw *-geheel los van uw lidmaatschapsnummer-* wordt dit betalingskenmerk door de computer gegenereerd, waardoor uw betaling specifiek kan worden geïdentificeerd.

Op de zending van december staat duidelijk aangegeven dat bij de zending een acceptgirofor-

mulier is gevoegd. In geval van - onverhoopt- niet meegestuurd zijn van de acceptgiro in de toekomst graag altijd even contact opnemen met uw penningvergaarder: bij voorkeur per e-mail! U kunt dan alsnog het juiste betalingskenmerk van hem vernemen en de betaling met dit betalingskenmerk middels een eigen overschrijvingsopdracht alsnog realiseren.

De afwezigheid van het identificatiemiddel levert veel zoekwerk op; een bank- of girorekeningnummer brengt nog wel eens uitkomst, maar als u een andere rekening gebruikt dan bij mij bekend is, dan wordt het lastig zoeken!

Gelukkig nemen de meeste leden *dit eenvoudige verzoek* ter harte, maar er zijn helaas nog een redelijk aantal van u die niet nadenken of misschien denken het beter te weten. U weet zelf tot welke groep u behoort. Wie van de leden voor 2008 is geroyeerd wegens wanbetaling is alleen voor hem een weet: hij krijgt dit nummer van het Meccano Nieuws niet meer toegestuurd.

Ik wil u niet verder afhouden van de vergaderstukken waarin het wel-en-wee van de vereniging en de financiën een belangrijke rol spelen. Na kennisname kunt u dan voort met uw bouwactiviteiten ter eigen 'leeringhe ende vermaeck' en ten behoeve van bijeenkomsten en exposities met steeds weer andere 'boeren, burgers en buitenlui'. Rest mij u op te roepen allen naar Ede te komen.

Jan H. Schurink

van de ledensecretaris

Opsporing verzocht:

Uw ledensecretaris zou graag de nieuwe verblijfplaats, adresgegevens en/of e-mailadres ontvangen van ons lid:

Jäckh Meinhardt.

Laatst bekende adres:

Sürther Hauptstrasse 229,
D 50999, Köln, Deutschland.

Bij voorbaat dank!

Nieuwe leden:

Een hartelijk welkom toegewenst

aan de volgende nieuwe leden:

- 3102 Beskens G.H.
Lange Warren 2,
8607 KL Sneek,
0515430405
- 3103 Kleyn Lars de, Ch.
Weddepohllaan 34,
3739 LE, Hollandsche
Rading
- 3104 Brauer K.
Julianastraat 19,
5951 CG, Belfeld,
06 53296776
- 3105 Peters W.
Dominicusstraat 15,
6603 ED, Wijchen,
024 6414676
- 3106 Kersten G.
Kraayenberg 8401,
6601 PZ, Wijchen,
024 6416986
- 3107 Eijnden P.v.d.
Gedempte Raamgracht 45,
2011 WG, Haarlem,
06 24892023
- 3108 Copier G.A.
Kromme Steeg 49,
4013 NH, Kapel Avezaath,
0344 661758

3

Veel genoeg toegewenst met onze hobby bij het Meccano Gilde Nederland

Adres- en/of telefoonwijzigingen:

Bij de volgende leden zijn mutaties opgetreden in adres, postcode of telefoonnummer:

- 2580 Willems J.F.J.
Spoorstraat 1 K017,
6971 CA, Brummen
0575 566669
- 2516 Straaten G.V. van
Hof der Gedachten 96,
3823 WE Amersfoort
- 3084 Gessel W.A. van
Bananengarde 17,
2723 CC Zoetermeer
- 2684 Postmaa D.
Hendrik Zwaardecroon-
straat 165,
2593 XN, Den Haag

3010 Strik M.
Dorpsweg 42,
9798 PG, Garmenwolde

Bouwman D.
Wanders S.B.

Gilde Nederland heeft de
nabestaanden haar deelneming
betuigd.

Bedankt:

Navolgende leden hebben
aangegeven het lidmaatschap
van het Meccano Gilde Neder-
land te willen beëindigen:
Knipscheer Ph.C.

Overleden:

Wij ontvingen bericht van over-
lijden van:

2814 Strik J.H.H.
3014 Verhoeven J.
2734 Oderkerk H.
Het bestuur van het Meccano

Aantal leden:

Na bovenstaande mutaties
bedraagt het aantal leden van
ons Meccano Gilde **593**.

Hans Kuijl

De Meccanoman die je altijd al wilde leren kennen: Henk Verhoef

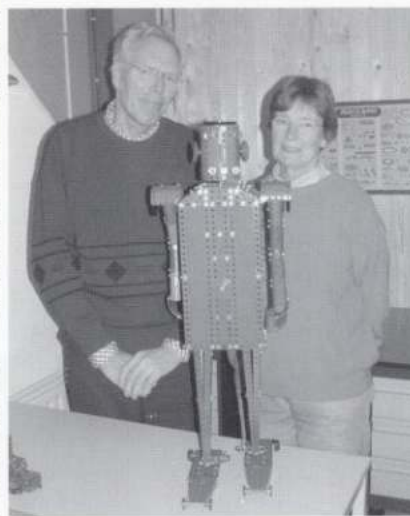
Interviewer: Hans Kuijl

Een aangename temperatuur, die middag in september 2007. Een vriendelijke, wat verlegen persoon die Henk, graag bereid je te helpen en met raad en daad je ter zijde te staan. Samen met zijn Ria trouwe bezoekers van de Gilde bijeenkomsten waar hij geduldig en enthousiast uitleg geeft wat voor moeite het bijvoorbeeld kost om met Meccano-onderdelen een propellorblad van een vliegtuigmotor in de vaanstand te krijgen.

Bescheiden, rustig en weloverwogen formulerend en serieus. Henk had bijvoorbeeld de moeite genomen samen met Ria de onderwerpen van het interview de avond voor mijn komst al schriftelijk uit te werken, waardoor het werk van uw interviewer natuurlijk zeer werd verlicht. Ik heb het genoeg u voor te stellen aan een vliegtuigbouwer bij uitstek: Henk Verhoef.

Voor de niet-vliegtuigtechnici onder ons, de vaanstand wordt in van Dale omschreven als de 'stand waarin het vlak van de bladen van een luchtschroef ongeveer evenwijdig aan de vliegrichting is, teneinde de luchtweerstand bij stilstaande motor zoveel mogelijk te verminderen.' Deze stand voorkomt dat de bladen als een windmolen gaan draaien.

Geboren in 1938 op de boerderij van Henk's ouders; deze werd gesloopt in 1975 en op die ondergrond is hun huidige woning gebouwd, iets buiten Kudelstaart en vrijwel aan de Westeinderplas. In zijn jongste jaren zorgde Duitse luchtdoelartillerie bij Schiphol voor inkwartiering. Bij vergissing werden nabij zijn ouderlijk huis gelegen kassen door de Engelsen gebombardeerd en zo kroop de familie Verhoef door het oog van de naald. Waarom houdt je van vliegtuigen als je de bombardementen op Schiphol hebt gezien? Angst en fascinatie gaan daarbij hand in hand en dat uitte zich later in Meccano. Van huis uit kent Ria Meccano niet, maar dat is - naar uw interviewer moet vaststellen - later helemaal goed gekomen. Broer had eind WO II wel Meccano maar met een kennelijk gevoel voor understatement zegt Henk dat hij niet veel technisch inzicht had. Henk's



eerste kennismaking met Meccano was de bekende Elmec-electromotor, en met de Henk kenmerkende zorgvuldigheid en netheid is de handleiding nog in puntgave staat. Vrijdag met vader naar de veemarkt in Leiden en Amsterdam en dan soms naar Merkelbach of Van Embden, in de Kalverstraat. Dozen waren waanzinnig duur, aldus Henk, dus werd de Meccano-collectie opgebouwd met losse onderdelen. Bouwde modellen van uitrusting- en 5-9 na, maar ook eigen ontwerpen bijv. een dorsmachine en het robotje uit doos 8 speelden een belangrijke rol in zijn leven.

LS (CNS) in de Zuider Legmeer; daarna LTS, machinebankwerker en dat is in zijn hobbyruimte wel te merken: uw niet technisch geschoolde interviewer zou zeggen: een goed geoutilleerde werkplaats met een aantal glimmende, professionele machines. (Terzijde, om de geïnterviewde beter te leren kennen, vraag ik altijd voor het interview om een 'rondleiding' in betrokkene's Meccano-wereld. Meestal is dat een afgeschoten hoek in een kamer, maar bij Henk is er inderdaad sprake van een rondleiding: zijn modellenkamer waarin ca. 20 modellen ruim staan opgesteld met in het midden de bekende 'Conny' waar je omheen kunt lopen en aan de andere zijde van het huis de bouw/ontwerpkamer waar ook de minitius geordende kast met Meccano-onderdelen is opgesteld). Na de LTS de Luchtvaart Nijverheidsschool in Scheveningen.

Bijna een jaar bij de KLM gewerkt, grote onderhoudsbeurten in de hangar 'luikjes schroeven' dat was niets voor hem, Henk is een meer creatief iemand, dus naar de storingsdienst op het platform; afdeling lokaal vliegverkeer binnen Europa. Daarna militaire dienst. Luchtmacht Nijmegen, Kamp van Zeist, vliegbasis Ypenburg met 1,5 jaar in de garage; veel ervaring opgedaan met auto's, alle rijbewijzen gehaald en middenstandsdiplooma. Zelfstandigheid had Henk hoog in het vaandel!

Eind 1960 eigen autobedrijf begonnen. Inventaris overgenomen van Maarse & Kroon, de bekende busonderneming in de regio. Begonnen met drie vaste klanten, de accommodatie veroorzaakte problemen met de gemeente: een garagebedrijf op grond met agrarische bestemming is tegenstrijdig! In 1965 is de zaak voldoende stabiel, Henk repareerde naast auto's ook landbouwtrekkers, noodstroomaggregaten e.d.. In 1966 getrouwd met Ria en gestart in een woonwagen.

In 1975 wilde de gemeente de grond kopen voor huizenbouw. Broer verliet de boerderij en nu kwam eindelijk de definitieve vestigingsvergunning. Showroom ervoor gebouwd. In 1995 betekende het toegenomen belang van electronica in auto's voor Henk en Ria forse investeringen, verder een remmenbank etc.. Daarop de onderneming gestaakt; 250 vaste klanten afschrijven is niet niks. Henk is dan inmiddels 57 jaar en lid geworden van het Meccano Gilde via Techniek in Vrije Tijd Utrecht, maart 1985. Naast Meccano houdt Henk van vissen; met hengel en deeg een visje verschalken en als ontspanning een groententuintje. De voorkeur voor vliegtuigen en

Meccano blijft tijdens het hele arbeidsproces bestaan. Tijdens hun trouwen wel eens een modelletje gebouwd dat dan door moeder Verhoef weer snel werd gesloopt.

Geen verzamelaar, maar een creatief bouwer, proberen de werkelijkheid na te bootsen in een model. Ria is echt geïnteresseerd, in tegenstelling tot de rest van de familie, maar dat is ook geen wonder. Was Ria nu eerst verliefd op dat robotje van Henk's hand of toch op Henk zelf; dat blijft voor ons 't geheim van Kudelstaart. Henk heeft een duidelijke voorkeur voor dynamische modellen zoals vliegtuigen, motoren, de Meccanograaf, balpentester en heeft een hekel aan statische modellen, en - tot verdriet van uw interviewer - hij heeft ook niks met kranen. Er is echter enige hoop. Een van zijn laatste aankopen was immers een vervallen block-setter waarbij de kraanarm niet, maar de kolommen en het platform al wel gerestaureerd zijn. De dag van uw interviewer kon niet meer stuk toen hij dit zag. Henk en Ria, dank voor jullie gastvrijheid die middag en jullie betrokkenheid bij het MGN.

-Ulvenhout 2007

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

Voor de vijfde maal in openvolging opende "De Pekhoeve" zijn deuren voor een Gildebijeenkomst. In 2002 was dit de eerste bijeenkomst die toegankelijk was voor niet-leden. Om circa 9.00 uur hadden de eerste deelnemers zich al van een plaats verzekerd en begonnen de leden te arriveren. Niet lang daarna kwamen ook de bezoekers kijken wat er allemaal te zien was. Dat viel niet tegen want al snel bleek dat er extra tafels geplaatst moesten worden. Al met al begon het gezellig druk te worden en er waren zelfs particulieren die hier hun Meccano aan de man trachtten te brengen. De hieronder geplaatste foto's geven een indruk wat er te zien was.

5



Links

De horizontale windmolen van Henk Verhoef. De wieken worden bij deze molen automatisch naar de wind gedraaid.

Rechts

De combine van Wim Boer was ook te bezichtigen.

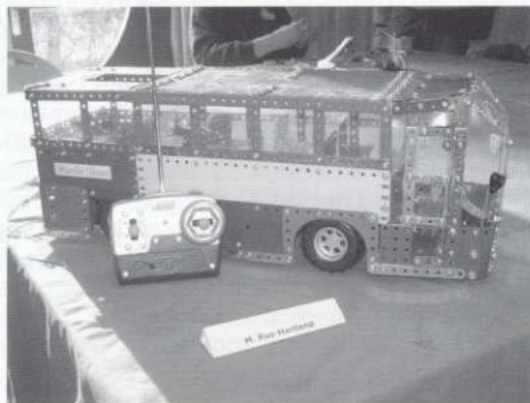


Links

De zaagmachine van Harry Mariën met een assortiment cirkelzagen.

Rechts

Deze fraaie touringcar is bebouwd door een jeugdlid. Het onderstel dat gebruikt is hoort bij de afstandsbediening.

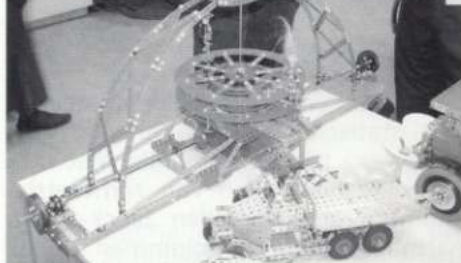




Rechts
De Toko van
Jan Schurink
en z'n Exacto
modellen



Rechts
Een havenkraan
met TECC-
onderdelen
gebouwd door
Dennis
Akkermans.



Boven
Een model met wedstrijdelement.
Het mannetje (afgebeeld) moet het
vrouwtje proberen in te halen, maar
dat kan anders uitpakken! Een model
van Eric Beek



Linksonder
De kanarie
van Harry
Mariën. Of is
het misschien
een trekvogel?
Hij/zij is ook al
in Mechelen
gezien.



Rechts
Temsj was ook
van de partij.
De eigenaar en
bouwer is Geert
Vanhove.

Meccano gaat digitaler

Simpel marketingprincipe: reageren op behoefte vanuit markt

Tekst: Koos van Reesch, foto's: met dank aan Nikko

6

De toon is gezet. Wás eigenlijk al gezet in 2003, toen Nikko een voorzichtige start maakte met *radio control* in Meccanomodellen. Eerst de *off road* auto en toen de fraaie truck. "Het zou een enorm succes worden", zegt *sales manager* voor ons land Elian Leemans van Nikko mij in de herfst van 2007. En: "We gaan het aloude principe van Hornby/Meccano steeds meer combineren met de technologie van vandaag en van morgen en het eerste concrete uitvloeisel daarvan, een *rc tuning car*, die een stapje verder gaat en die naast lichten en geluid nu ook een heuse MP3 verbinding heeft, ligt al weer geruime tijd in de winkels". Het is tóch de jeugd die de toekomst heeft en Nikko gaat met zijn tijd mee. We móeten wel. Ook wat Meccano betreft. Duidelijke taal, maar daar heeft het bij Nikko nooit aan ontbroken.

Deze MP3-auto vinden we op de schappen bij de winkels van Intertoys, Bart Smit, Toys "R" Us, Top 1 Toys, Van der Doelen en Makro. Voor € 69,95 wordt de auto aangeboden, in een fraaie chroomkleurige doos en er kunnen drie modellen mee gemaakt worden, één per keer. Leeftijdindicatie: 8+. V&D heeft verder de *orange tuning*, de *Urban tuning* en de *Design* serie zo goed als volledig in zijn assortiment.

Design

Maar er zijn meer veranderingen waarneembaar geweest. De zo baanbrekende Designreeks moest het vanaf 2007 al doen zonder de helicopter (Design 2), zonder de trike (Design 3) en zonder de fraai vormgegeven auto (Design 4) die al een tijdje was gecontinueerd in het Meccano-assortiment van Nikko. Geruchtmakend waren bij de introductie van deze serie destijds de toepassing van moderne materialen, het kleurgebruik en de vormgeving. Design 2 New Generation (met een motorfiets die op de cover prijkt) is de vervanger geworden voor de eerste en er

kunnen vijf verschillende modellen van gemaakt worden (prijs € 29,95). Design New Generation 3 is een quad geworden (tien modellen, € 39,95) en Design 4 New Generation is een nieuw model auto (maar liefst 15 verschillende modellen te bouwen, prijs € 49,95). "De prijzen", zegt Leemans, "zijn derhalve niet veranderd". Gebleven zijn in 2007 de *rc off road* en de *rc truck*. Voorts was ook het *mini tuning* assortiment geprolongeerd en dat gold evenzeer voor de *tuning street racing rc* en de *tuning cruising style rc*, dit alles verpakt in fraai vormgegeven dozen. Voor kinderen vanaf twee was er al 'Kids Play' en in 2007 zagen maar liefst zeven nieuwe modellen hierin het licht. Nikko bracht vorig jaar eveneens een lijn voor kinderen vanaf vier jaar, 'Build & Play' geheten, die een traditionele *city* lijn omvat en verder is voorzien van grof bevestigingsmateriaal voor de kinderhand die zodoende alvast kan wennen aan de kleinere bout en moer. We signaleren hier traditioneel uitgemonterde modellen zoals een slang, een vlijder en een tractor.

Robotspion

In de Meccanogelederen van Nikko heeft voorts een volstrekte nieuwkomer zijn intrede gedaan, de Spykee, een revolutionair product dat de nieuwste technologieën omarmt en op volstrekt eigen manier interpreteert. Spykee is de eerste robot die gebouwd kan worden en die via een WiFi verbinding bestuurd kan worden. Nikko zelf omschrijft het als een robotspion die in staat is te bewegen, te observeren, foto's te nemen en zowel geluid als beeld af te spelen. Bijgeleverd worden een videocamera, een microfoon, een speaker en twee motoren. Hij kan rc bestuurd worden via een WiFi verbinding (plaatselijk dus), maar hij is evenzeer beheersbaar vanaf waar ter



wereld ook, via internet. De Spykee, overigens een kunststof product, is volgens Leemans simpelweg een antwoord op de vraag vanuit de markt: "Te zijner tijd zal hier een hele lijn van uitgebracht gaan worden. We zullen ons er in de toekomst zeker op gaan focussen. Dit eerste model heeft een winkelprijs van € 299,- en er kunnen drie modellen mee gebouwd worden (één tegelijk). Wat Spykee zoal kan? Als er ergens een beweging wordt gedetecteerd,

signaleert de robot dat, waarna er een alarm wordt geactiveerd via de pc dan wel een e-mail wordt gestuurd met een foto. Het is tevens een telefoon die kan worden gebruikt als een VOIP-telefoon en webcam (voor MSN, Skype en Google Talk). Spykee heeft eveneens een functie als digitale muzikleverancier en is uitgerust met licht- en geluidseffecten, video en stemfilters. Kortom, Nikko bewijst andermaal volledig met de tijd mee te gaan....

China?

Meccano werd vanaf 2006 stelselmatig geconfronteerd met een grote omzetgroei en dat heeft desgevraagd alles te maken gehad met de komst van Meccano *Tuning*. Gevraagd naar het aandeel van Meccano in de omzet van Nikko deelt Leemans ons mee dat er geen specifieke cijfers worden vrijgegeven maar dat het aandeel Meccano elk jaar opnieuw toeneemt. De Chinese productiefaciliteit van Meccano bevindt zich in de plaats Shenzhen en daarnaast wordt er ook nog in Calais, Frankrijk, geproduceerd. Ten aanzien van de prijzen van de Meccanoprodukten merkt Leemans tot slot op, dat over het algemeen geldt, dat voor hetzelfde geld eigenlijk méér geleverd wordt. In een volgende uitgave van Meccano Nieuws zal ik ingaan op de ontwikkelingen die gaan komen bij Meccano/Nikko voor 2008. Dat zal ná de beurs in Neurenberg zijn, omdat dan pas helder is wat de nabije toekomst zal gaan brengen. Eerst moest ik dit nog even kwijt, omdat het jammer genoeg in editie 4-2007 wegens plaatsgebrek niet kon worden gepubliceerd.

Naschrift Koos van Reesch:

Vanuit mijn beroep als journalist was het eigenlijk logisch dat ik indertijd officieus de contacten met Nikko ben gaan onderhouden, hetgeen startte met een interview met Jeroen Bakker, president-directeur van Nikko. Ik doe dat nu al weer een aantal jaren en de hoofdredactie van Meccano Nieuws heeft mij gevraagd om voor de toekomst officieel te fungeren als redactioneel contactpersoon voor Meccano Nieuws als het op Nikko-noviteiten aankomt.

Mededeling

De website www.nautomac.nl met onder meer informatie over Ashok's Meccano replica onderdelen is vernieuwd.

Op verzoek van diverse leden is het nu weer mogelijk om de volledige prijslijst te downloaden, dit keer in het voor iedereen leesbare .pdf formaat en als Excel spreadsheet.

De site laat ook een aantal door MGN-leden gemaakt modellen zien die zijn gebouwd met Ashok's onderdelen.

J.J. Jager

(email: j.j.jager@hetnet.nl)

Mededeling

Maandag 18 februari jl. werd bekend dat Carole, de vrouw van Mike Rhoades, is overleden aan een slopende ziekte.

Mike en Carole waren graag geziene gasten op onze bijeenkomsten in Ede en voor veel leden een (extra) reden om te komen. Het is nog niet duidelijk of Mike Rhoades de komende tijd naar Nederland komt.

Ondergetekende verwacht hem in ieder geval niet in maart dit jaar.

Cees Trommel

Rectificatie

In Meccano Nieuws 25.4, heb ik iets geschreven over de gedachten van Alan Wenbourne over schaaffecten. Zijn verhaal stond in uitgave 52 van The International Meccanoman. De worteltekens in mijn tekst waren verminkt. Er had moeten staan:

De tijd schaalt met $1/\sqrt{s}$. 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 $1/\sqrt{s}$.

Hans van Ouwkerk

Vorkheftruck met Fischertechnik afstandbediening

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

In onze vereniging wordt al enige tijd gediscussieerd over een afstandsbediening voor Meccano modellen. Klaarblijkelijk voldoet de Nikko afstandsbediening niet zo goed; sommige leden gebruiken andere (zelfgebouwde) radiografische afstandsbedieningen. Op zeker moment viel mijn oog op de Fischertechnik (www.fischertechnik.nl) afstandsbediening. Dit is een kant-en-klare compacte set, werkend met infrarood. Drie motoren kunnen worden bediend, met normale en met lagere snelheid. Met drie motoren is al veel te sturen: een kraan, een auto met lier,.....en ook een vorkheftruck. Ik heb dan besloten om een en ander uit te proberen met een vorkheftruck.

Foto 1 en 2 zijn de overzichtsfoto's.

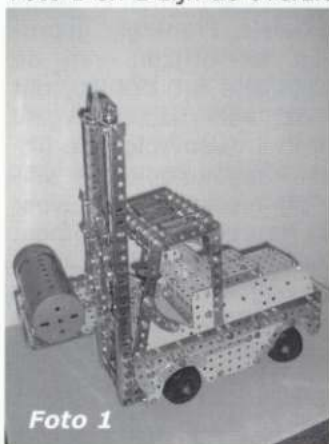


Foto 1

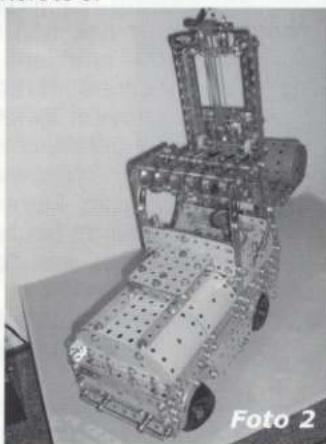


Foto 2

8



Foto 3

Het bedieningskastje (Fischertechnik nr. 30344, "IR Control Set") is foto 3. De ontvanger (B) en de accu (A) (Fischertechnik nr. 34969, "Accu Set") zijn op het chassis onder de afneembare carrosserie gemonteerd - zie foto 4 voor de carrosserie, zie foto 5 voor de accu (links) en de ontvanger (rechts).

Zoals gezegd, de carrosserie

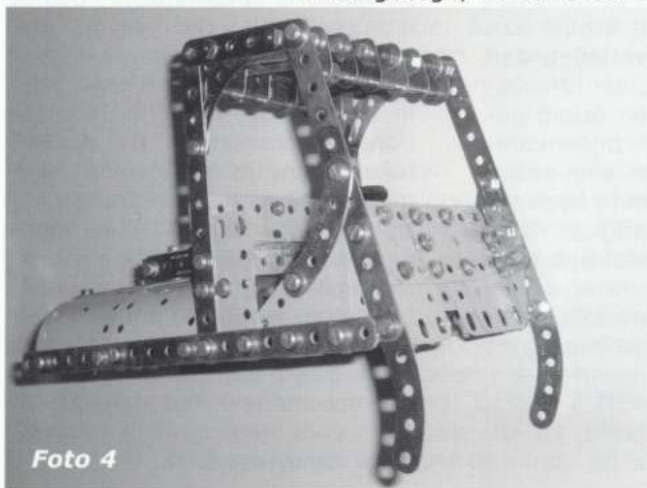


Foto 4

is in z'n geheel afneembaar. Dit "modulaire bouwen" heb ik overal toegepast.

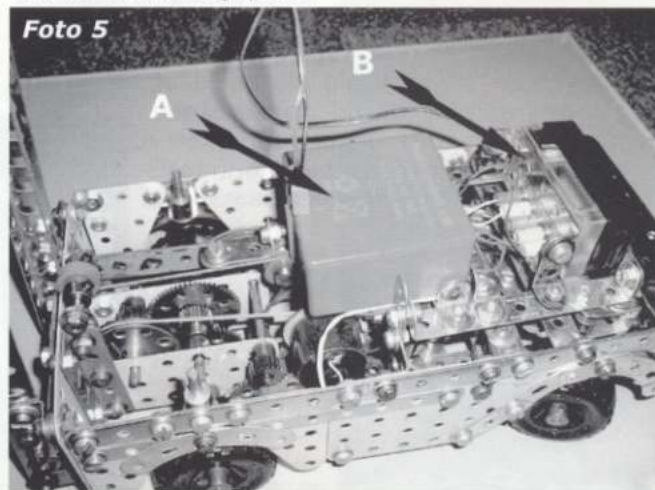


Foto 5

Het frame met de drie motoren (voor rijden, sturen en de vork) is weergegeven op foto 6.

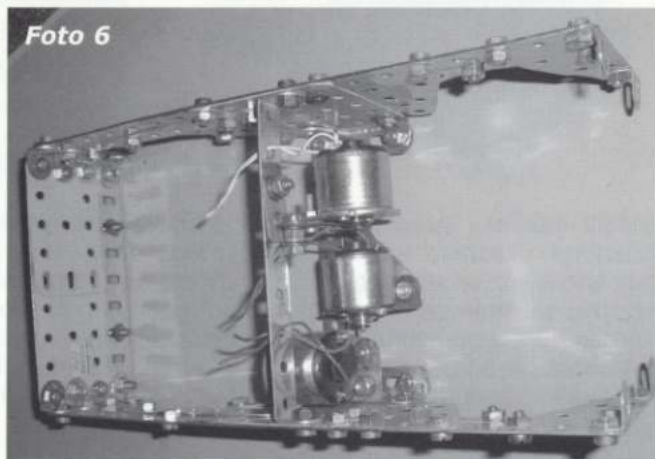


Foto 6

De module "wielaandrijving en de aandrijving van de vork", die aan de achterkant van het chassis bevestigd wordt, is foto 7. De stuur aandrijving (met

wormwiel en hefboom aan tandwiel 27d) is foto 8. Op foto 9 is de stuurinrichting te zien. Al deze modules worden met een paar schroeven aan het frame gemonteerd. Alleen met zulke functionele modules kan alle techniek compact in het



Foto 7

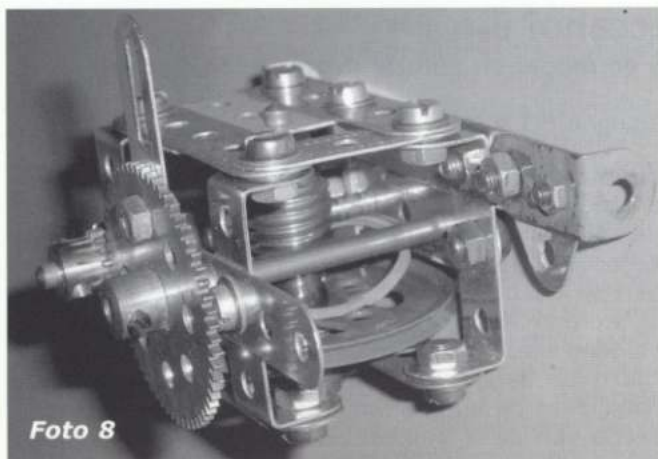


Foto 8

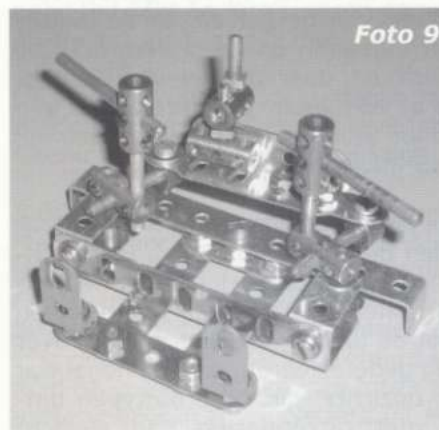


Foto 9

frame worden ingebouwd. Het resulterende bovenaanzicht is foto 10, het onderaanzicht is foto 11.

Mijn ervaringen met deze afstandsbediening zijn zeer goed. De twee snelheden komen goed van pas, in het bij-

zonder bij het voorzichtig manoeuvreren om een last op te pikken. De ontvanger is weliswaar ingebouwd onder de carrosserie, echter het infraroodsignaal bereikt door de gaatjes de ontvanger zonder problemen. Ik vind het een klein bijkomend voordeel van infrarood, dat er geen ontsierende antenne zichtbaar is, zoals bij radiografische besturing. Een minpuntje: voor het rijden zou een krachtiger accu zinvol zijn. Dit is voor grotere modellen eenvoudig op te lossen

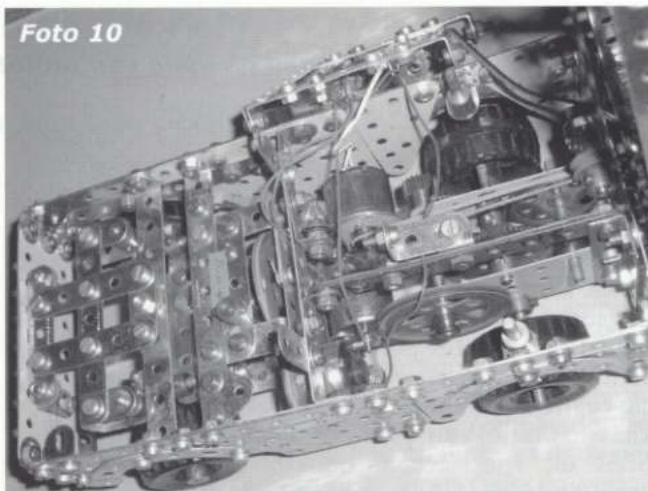


Foto 10



Foto 11

door meerdere accu's toe te passen. Een pluspunt: met een extra ontvanger (Fischertechnik nr. 30183) kunnen met hetzelfde bedieningskastje in totaal zes motoren bediend worden en dat is voor praktisch alle Meccano modellen meer dan voldoende.

Rectificatie

In MN 25.4 op pagina 9 is een onjuiste naam bij de knikstuurtrekker gezet. De bouwer van dit model is Dhr. E. de Vreugd.

De redactie.

Mededeling

Leden, die meer willen weten over wat er aan nieuwe Meccano-onderdelen is uitgekomen, kunnen de volgende websites raadplegen:
http://meccano.planetaclix.pt/index_oscar_felgueiras.html
http://meccano.planetaclix.pt/index_meccano_new_parts.html
http://meccano.planetaclix.pt/index_meccano_sets1981_2006.html

Een Website met veel wetenswaardigheden over Meccano-onderdelen wordt op het ogenblik met enige regelmaat uitgebreid. Met name de verzamelaars kunnen hier hun kennis toetsen. Kijk op: <http://www.nzmeccano.com/Parts.php>

Jan Ringalda

Mededeling

Met MN 26.1 is een prijslijst van De Tombe meegeleverd. Hierop zijn ondermeer onderdelen vermeld die niet meer geproduceerd worden door Meccano. Uw bestelling kunt u voor de bijeenkomst in Ede telefonisch of per E-mail bij De Tombe opgeven. In Ede kan de transactie dan worden afgerond. Wees er snel bij, want de voorraad is niet eindeloos!

T.a.v. de bestellingen die nog open staan kan ik u melden, dat de spullen binnenkort naar Nederland komen. Zodra ze binnen zijn, krijgen de betrokkenen bericht. Het telefoon nr. van De Tombe luidt:

0031 (0) 071 5172977,
 E-mailadres: mail@detombe.nu

De redactie

Marketing en Meccano? Deel 3

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

Tekst: Hans Kuijl, afbeeldingen CQ & MM

6. De modellen

Na de bespreking van een aantal prototypes in de vorige paragraaf, wordt in deze paragraaf aandacht besteed aan BS's in de Meccano-literatuur en aan een aantal karakteristieke modellen uit de Meccano-historie, soms afkomstig uit de 'model room' van Meccano Ltd: de eerste BS periode. Deze periode heeft een aantal modellen en een enkel onderdeel opgeleverd die ruime bekendheid hebben gekregen, te weten de 'Classic Crane' van 1928, te behandelen in § 6.1, de GBSC uit 'The Meccano Book of Engineering', eveneens uit 1928 (§ 6.2), de GRB uit MM van Augustus 1928 (§ 6.3) waarbij het duurste onderdeel aller Meccano-tijden werd geïntroduceerd, de 'Geared Roller Bearing', het model uit de Super Model Leaflet Nr.4, 'the Largest Meccano Model' ook uit 1928 (verder SML4) (§ 6.4), de GBSC uit drie MM afleveringen in 1929⁸³, uit SMN4 (§ 6.5), 'The Page Blocksetter' uit 1930 (§ 6.6), de alom bekende Pinyon's Blocksetter I van 1948 (§ 6.7) en de Block-Setting Crane uit Model 10.7 uit 1955 (§ 6.8).

Voor een beter begrip van de komende tekst over de beginjaren van de BS kan het volgende schema dienstig zijn.

Zie bijlage: MECC-GBSC-beginjaren

Het eerste artikel over BS's dat ik heb kunnen ontdekken is opgenomen in MM van Februari 1923⁸⁴ en de betreft de Tafel Baai BS in Zuid-Afrika (zie § 5.17). In het artikel wordt gesproken over een nieuw type kraan dat werd gebruikt toen het blokkensysteem opkwam bij de aanleg van havens en pieren. Het nieuwe is dan dat de kraan niet alleen verrijdbaar is over de pier naarmate het werk voortschrijdt, maar ook dat de kraan in geval van slecht weer in de beschutting kon worden teruggetrokken. Bovendien moest de kraan in staat zijn zware blokken van 30 à 40 ton met een straal van 30 m. te kunnen verplaatsen.

Het omslag van MM van januari 1925 vertoont een BS die in het MBE⁸⁵ ten onrechte wordt aangeduid als de Vera Cruz BS en een identiek omslag is opgenomen in de Februari editie van MM uit 1936. Het eerst genoemde nummer bevat tevens een artikel over BS's. In dit artikel wordt een beschouwing gegeven over natuurlijke havens, die op een zeker moment niet meer aan de eisen van de tijd voldoen en moeten worden aangepast aan de gewijzigde omstandigheden. Met de groei van Britse marine en de koopvaardijvloot ontstond behoefte aan meer havenfa-

ciliteiten en de kunstmatige haven was geboren, allereerst in de vorm van strekdammen; stenen werden afgezonken tussen eiken palen die daarvoor in de zeebodem waren gedreven. Deze dammen weerston den de kracht van de golven echter niet voor lang en zij werden vervangen door stenen pieren en daarop volgend massieve blokken beton. Eveneens belangrijk is de aanleg van zeeweringen. Het artikel verhaalt over de kracht van de golven. In 1898 is een sectie van de inmiddels bekende Peterhead zeewering met een gewicht 3300 ton in zijn geheel verplaatst door de kracht van de golven. In de laatste twee alinea's wordt ingegaan op de ondergrond die nodig is om de blokken door middel van BS's te zetten. En zoals u al vermoedt, een fraaie foto van een BS gebouwd door Stothert & Pitt, and that's all, dus weinig echte BS-informatie.

In de volgende BS-periode, rond de overgang naar de 21^e eeuw, nemen de volwassen geworden en inmiddels gepensioneerde Meccano-jongens, de huidige 'adult'-bouwers, het roer over. Zij nemen geen genoegen meer met de tot dan toe verschenen, over het algemeen matig gedetailleerde, en met nogal wat compromissen ten opzichte van de prototypes omgeven modellen, met uitzondering van wellicht de 'Classic Crane' en de 'Page Crane'. Peter Goddard, Eddie Harris, Peter Harwood, Julian Head, Charles Kohl, Ian Mordue en Bill Steele, genoemd in alfabetische volgorde, en andere auteurs gaan ad fontes, terug naar de bron, en komen, meestal goed gedocumenteerd, met behulp van originele bouwtekeningen tot fraaie, iconische modellen; soms echter komt een model tot stand op basis van een enkele foto, een voorbeeld van een zogenoemd 'free lance' model. Het wachten is nog op de reeds aangekondigde ultieme BS-studie van Julian Head.

Als resultaten van deze research zijn te noemen een goed gelijkend niemandalletje (§ 6.10), de fraaie nikelen Antofagasta BS van John Fuller (§ 6.11), MP 143, the Pinyon Blocksetter II van Bill Steele uit 2003 (§ 6.12) vervolgens uit 2004 een flink aantal modellen opgenomen in 'Everything - about Peter Goddard's Blocksetting Cranes' in twee delen uit 2004 (§ 6.13), het uit drie delen bestaande, zeer fraai vorm gegeven MP 169 van Peter Harwood, het model van de Fishguard Titan Giant Block-Setting Crane (eveneens § 6.13) en ten slotte Ralph Rigg's 'free lance' model van de in 1890 naar Warrnambool, Australië verschepte 'All-Round Titan', opgenomen als MP 155 uit 2004 (§ 6.14).



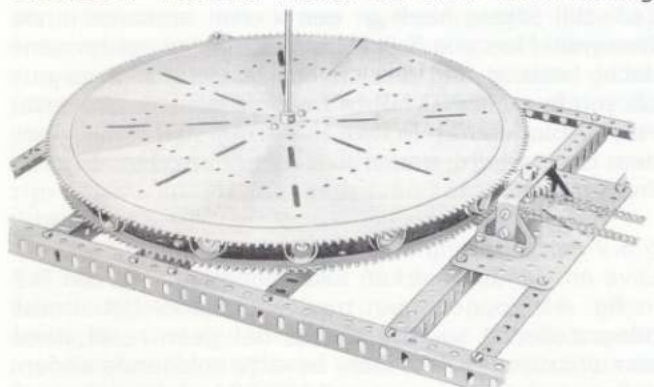
§ 6.1 De 'Classic Crane' van 1928

Gedurende de eerste twintig jaar van het bestaan van 'Mechanics Made Easy' en Meccano sierden twee 'Yaeger' jongetjes, ook wel Meccano Boys genoemd, liggend ter linker en ter rechterzijde van een model, de omslagen van de handleidingen en de deksels van de verschillende uitrustingen. De dozen waren of voorzien van louter tekst, of van een model, vaak een kraan.⁸⁶ Vanaf 1928 vertonen de omslagen van zowel de handleidingen als van andere Meccano Ltd.-publicaties soms de 'Classic Crane'⁸⁷, ook wel de 'long boom' BS genoemd.⁸⁸ Bill Steele⁸⁹ spreekt in dit verband over misschien wel het mooiste ontwerp van de Meccano 'model room', en misschien wel het meest belangrijke Meccano beeld aller tijden (vert., hk). Een bouwbeschrijving van deze kraan zag echter nooit het licht en foto's waren nauwelijks beschikbaar en indien al, bepaald niet gedetailleerd van aard.⁹⁰ Julian Head besteedt in vier afleveringen van Newsmag⁹¹ uitvoerig aandacht aan 'Meccano's First Blocksetter and its Rebuild.' evenals Eddie Harris 'The Classic Giant Blocksetter' and updates.

§ 6.2 The Meccano Book of Engineering 1928

Met printer's reference 1028/60 verschijnt in November 1928 het lang verwachte Meccano Book of Engineering (MBE) waarin vanaf p. 15 tot p. 22 een artikel getiteld 'How the Engineer Holds Back the Sea' is opgenomen.⁹² Daarin uiteraard een grote hoeveelheid BS's. In het artikel zijn foto's opgenomen van de prototypen van Block Setters uit Madras (p. 15), zie ook § 5.20, 'two huge cranes at work on a South African Harbour', wat in feite de (weg-geretoucheerde) werf van Stothert & Pitt is (p. 17), de ten onrechte als de Vera Cruz kraan aangeduide BS (p. 19) en de modellen van de 'Classic Crane' (§ 6.1), SMN 4 (§ 6.5) (p. 17), en twee gedetailleerde foto's van een onderstel, een in Meccano weergegeven en een prototypisch exemplaar (p. 20) en op de laatste pagina (p. 22) volgt een uiteenzetting over het Fidler's Gear.

§ 6.3 De introductie van de 'Geared Roller Bearing' Meccano Magazine van augustus 1928⁹³ vermeldt de opname van drie nieuwe onderdelen in het Meccano systeem waaronder onderdeelnummer 167, de 'Geared Roller Bearing', onder gelijktijdige opname in het 'standaard' Meccano model: de Giant Block-setting



Crane. Dat 'opnemen' moet vrij letterlijk worden genomen; enerzijds verwijst op p. 684 van het augus-

tus-nummer van MM een niet te missen pijl in halve cirkelvorm vanaf een 'exploded view' van een GRB, op zijn oorspronkelijke verpakkingssdoos gedrapeerd, naar een "Another, and slightly different Meccano model of a Giant Block-setting Crane"⁹⁴. Anderzijds heeft de redactie van MM op een eerdere plaats in de augustus-aflevering⁹⁵ al een alternatieve aanwending van de GRB geproduceerd: 'A Fine New Meccano Model' in de vorm van een 'Roundabout', waarbij nadrukkelijk wordt verwezen naar de GRB⁹⁶ waarbij 3 bladzijden later de GRB in volle omvang als draaischijf wordt getoond. Love en Gamble nemen deze introductie van de GRB over in hun standaardwerk 'The Meccano System' in fig. 248,⁹⁷ met wederom het kraanhuis aan de linkerzijde. De combinatie van GRB en GBSC markeert het hoogtepunt van de Super Models van de 20'er en 30'er jaren (van de vorige eeuw), aldus Love en Gamble.⁹⁸ Op de linker pagina 106 van HCS 6, wordt in figuur 245 het Meccano Book of New Models uit 1928 met een afwijkende GBSC weergegeven. Het is aannemelijk dat de in figuur 245 opgenomen GBSC de getekende versie is van de eerder genoemde 'Classic Crane', immers deze beschikt(e) niet over een GRB. Deze GBSC is ook opgenomen als 'A fine model of a Block-setting Crane' in MBE, p. 16. Uit het bovenstaande blijkt duidelijk de marketingfilosofie van Meccano; het nieuwe onderdeel wordt nadrukkelijk aangeprezen als een interessante uitbreiding van het systeem en onmiddellijk worden ook toepassingen van het nieuwe onderdeel gepresenteerd. Het lijkt mij dan ook niet onaannemelijk dat het 'fine model of a Block-setting Crane' (de 'Classic Crane'?) opgenomen op p. 16 van MBE na het verschijnen van de GRB is omgebouwd tot SMN4, opgenomen op p. 17 van MBE.

Volgens Love en Gamble⁹⁹ grenst het aan heiligschennis kritiek uit te oefenen op de kraan of het draaiplatform, waar beide zijn afgeleid van de 'ware werktuigbouwkundige' beginselen.¹⁰⁰ De belangrijkste ontwerpfouten zijn: het gebruik van flenswielen in plaats van cilindrische rollers, de afwezigheid van enig zelfcentrerend middel en het gebrek aan een duidelijke gecentreerde toegang in het lager voor aandrijving of elektrische contacten, alsmede de aan de toren gefixeerde draaistellen.

Bij hun beoordeling van het nieuwe onderdeel 167 nemen Love en Gamble een genuanceerd standpunt in: een welkome aanvulling van de beschikbare kraancomponenten in de modelbouw tegenover een precisie werktuigbouwkundige praktijk, of anders geformuleerd: hoe nauwkeurig geeft een model de werkelijkheid weer en tegen welke prijs? Bij de introductie kostte de GRB de vriendenprijs van £ 1, een bedrag dat toentertijd echter een weekloon vertegenwoordigde.

§ 6.4 De GBSC uit Super Model Leaflet 4 (SML4) 1928

In 1928 begint Meccano Ltd. met de productie van Super Model Leaflets (verder: SML), waaronder SML4, de Giant Block-setting Crane, 'The Largest

Meccano Model,¹⁰¹ en, als onderschrift bij een foto van dit model: "the famous Giant Block-Setting Crane which set the standard by which all later models of this type were to be judged."¹⁰² Dit model was, aldus Love en Gamble, bedoeld als een simpeler versie van de 'Classic Crane' en passend binnen de mogelijkheden van de liefhebber uit die tijd. Desondanks kon het model niet worden gebouwd met een van de toen bestaande uitrustingen. Typerend voor de SML zijn de kortere, centraal gebalanceerde kraamarm en het gebruik van de GRB. Ondanks de eerder gemelde publicatievoornemens omtrent de 'Classic Crane' vertoont 'How to use Meccano Parts' uit 1931 de contouren van SML 4.¹⁰³ Blijkens blz. 135 e.v. van 'The Meccano System' is op de doos van iedere in 1934/5 gangbare uitrusting SML4 met drie Meccano boys opgenomen, met het kraanhuis ter linkerzijde, terwijl de omslag van de handleiding de 'Classic Crane' toont met het kraanhuis op dezelfde plaatst.

In de West London Society Newsletter wordt in een drietal afleveringen "Various on SML 4" door Julian Head besproken en volgens Willy Dewulf stond de Madras BS (§ 5.20) model voor SML4.¹⁰⁴ De BS weergegeven in 'How to use Meccano parts', met meer centraal geplaatste toren is vermoedelijk SML4

§ 6.5 De GBSC uit drie MM-afleveringen in 1929 (SMN4)

De GBSC uit SMN4, verschenen in drie afleveringen van MM in 1929, betreft dezelfde kraan als opgenomen in SML4, verschenen in juni 1928; de modelbeschrijvingen zijn 9 resp. 12 bladzijden in omvang, de SMN4-versie mist enkele detailfoto's ten opzichte van SML4 evenals twee schetsjes van een alternatieve 'friction grip'. De technische tekst is vrijwel identiek, zij het dat door een enigszins andere opmaak van de tekst de nummering van de foto's van de modellen anders verloopt; dit wordt vermoedelijk veroorzaakt doordat de tekst in MM inclusief de foto's per aflevering steeds 3 pagina's beslaat.

Julian Head merkt op dat SMN4 aanvankelijk een tamelijk geruisloze introductie kende omdat de oorspronkelijke 'Classic' GBSC aanvankelijk meer op de voorgrond werd geplaatst en omdat SMN1, 'the New Motor Chassis' - klaarblijkelijk meer geschikt om de verkoop van losse onderdelen te stimuleren - werd gebruikt om de serie van supermodellen te lanceren.¹⁰⁵ Eerst met Kerst 1930 verschijnt de kraan op iedere deksel van uitrustingen. In het eerste deel van de drie artikelen in de Newsletter gaat Julian Head op zoek naar de kraan die kan worden aangemerkt als het prototype van het SMN4-model. Bekijk de twee kranen op p. 17 van het MBE eens nauwkeurig en volg het door mij samengevatte betoog van Julian Head. Deze auteur is van oordeel dat de kraan op de voorgrond 'at work on a South African Harbour' veeleer een weergave betreft van extreme artistieke vrijheid. Het plaatje geeft eerder de werf van de bouwer Stothert & Pitt in Bath weer, bijvoorbeeld op het moment dat verschillende testen hebben plaatsgevonden en waarbij de werkketen zorgvuldig zijn weggeretoucheerd dan BS's die feitelijk aan het werk zijn. De grote zichtbare verschillen met de kraan van

p. 17 betreffen de aanwezigheid van de 'cradle' en de aanwezigheid van de nieuw geïntroduceerde GRB. De kraan op de voorgrond was bestemd voor Antofagasta, Chili.

§ 6.6 'The Page Blocksetter'

In een aflevering van Newsmag¹⁰⁶ doet Fred Lane verslag van een zoektocht en de opsporing, alsmede de herbouw van de 'Page Crane'. Deze kraan werd rond de jaren dertig van de vorige eeuw vanuit Engeland verscheept naar de Australische Meccano agent E.G. Page and Co. te Sydney.¹⁰⁷ Foto's gemaakt bij de restauratie van de 'Page Crane' worden door Love in 1976 besproken,¹⁰⁸ met name de 'turn table' maar eerst in 1990 wordt uit het artikel van Fred Lane¹⁰⁹ duidelijk dat er sprake moet zijn van twee blocksetters: de 'Page Crane' en de 'Classic Crane'. In een reeks van vier artikelen gaat Julian Head in 1995/6 in op 'Meccano's First Blocksetter and its Rebuild ...'¹¹⁰ De overeenkomsten van de 'Page Crane' en de 'Classic Crane' zijn gelegen in de bearing en gearbox; de kranen verschillen in ontwerp van de kraanarm, waarbij de laatste een langere arm heeft. De 'Page Crane' roteert op een pre-productie GRB waarbij de 'channel segments' duidelijk zichtbaar zijn.¹¹¹ De artikelen van Fred Lane uit 1990, van Julian Head uit 1995/6 en MP 143 van Bill Steele uit 2003 geven samen genomen een goed overzicht van de Classic Crane, de Page Crane en de Pinyon BS.

§ 6.7 Pinyon's Blocksetter (I) uit 1948

De 'Pinyon Blocksetter', door mij voorzien van het volgnummer I, is nooit gebouwd door Meccano Ltd., en er bestond tot zeer onlangs ook geen modelplan van. Deze BS was het resultaat van artistieke en technische illustratie vaardigheden van W.H. Pinyon, door Meccano Ltd. aangesteld om een omslagontwerp voor handleidingen en dozen te maken op basis van originele foto's uit de twintiger jaren van de vorige eeuw,¹¹² dus van 'the Classic Crane'. Love en Gamble spreken over slechts één 'rather old photograph of the original model crane with the print reversed from left to right.'¹¹³ De kraan wordt voor de eerste keer van de 'andere' zijde getoond waarbij de ketting-aandrijving in het kraanhuis naar de andere zijde is verplaatst. Een en ander is duidelijk te zien bij vergelijking van fig. 387 uit Love en Gamble met de foto's 9 en 11, opgenomen in Steele's MP 143. Bill Steele heeft in een viertal artikelen in de Transvaal Meccano Guild Newsletter¹¹⁴ al eerder aandacht besteed aan de 'Pinyon; Blocksetter I en publiceert in mei 2003 MP 143 van de gereconstrueerde Pinyon Blocksetter II met, naar mij schriftelijk door hem is verzekerd, een vrijwel identieke tekst als in de Transvaalserie.

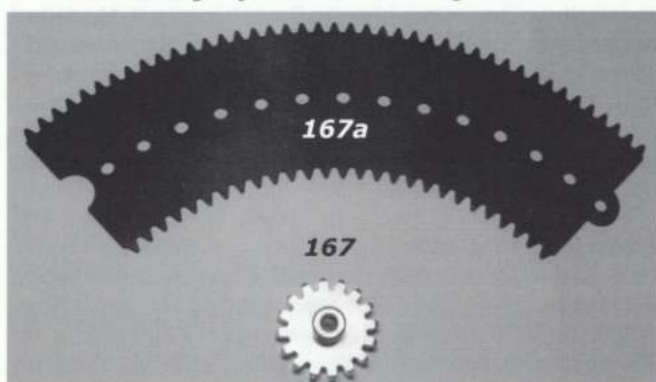
§ 6.8 Block-Setting Crane Model 10.7 uit 1955

Love en Gamble merken over Model 10.7 op dat het in fig. 417 opgenomen model uit 1955 het meest teleurstellende supermodel is, dat geen recht deed aan uitrusting Nr. 10. Deze bevatte voldoende onderdelen om 'a far more rugged crane', te bouwen met betere mechanismen en in een meer realistische vorm.

Model 10.7 was enerzijds slechts 'een bleke schaduw van SML4 omdat er niet genoeg onderdelen in de actuele uitrusting nr.10 waren opgenomen om deze voormalige gigant te kunnen bouwen. Anderzijds werden de beschikbare onderdelen in de actuele uitrusting 10 in onvoldoende mate gebruikt bij Model 10.7. Meer gedachtenvorming (en misschien meer tijd!) zouden een stukken betere kraan hebben opgeleverd, de inhoud van uitrusting Nr. 10 waardig.'

115

Dat Meccano Ltd. dit ook gewaar was geworden, blijkt wel uit de 'Postbag' waarin Chris Jelly, the Editor, stelt: "The No. 10 leaflet models are somewhat outdated, but we're working on the problem – witness the new No. 10 Crane in this issue! . (Ed) 116 Leaflet 10.7 betreft een GBSC, maar wel een die veel minder ingewikkeld is dan zijn voorganger SML4. De verwijzing naar de kraan, opgenomen in twee afleveringen van MM, betreft een door Bert Love beschreven hamerkopkraan. De laatste twee jaar is de reeds bestaande belangstelling voor hamerkopkranen nog sterker gestegen; de reden hiervan is ongetwijfeld de introductie van het grote getande kwadrant Nr. 167a en zijn aandrijftandwiel Nr. 167 in de late zeventiger jaren van de vorige eeuw. 117



§ 6.9 Steam Table Top Block-Setter uit 1995

Een priegel-model, reeds toegelicht in § 5.5, bijzonder geschikt voor slanke gynaecologenhanden, is dit model op kleine schaal van de Gibraltar BS. Auteur John Sinton geeft een uitvoerige en duidelijke beschrijving in CQ¹¹⁸ met enkele overzichts- en detailfoto's en ruim 10 'exploded views' waaruit de voortgang van de bouw van het model duidelijk is af te leiden. De voor een kraan van dergelijke (kleine) omvang benodigde hoeveelheid materiaal is bepaald omvangrijk te noemen en daartoe is een gedetailleerde onderdelenspecificatie aanwezig. Ruim 20 jaar eerder had Michael Martin al de voorpagina van MM gehaald als Model Exhibition prijswinnaar met zijn door stoom aangedreven model van een Gibraltar BS.¹¹⁹

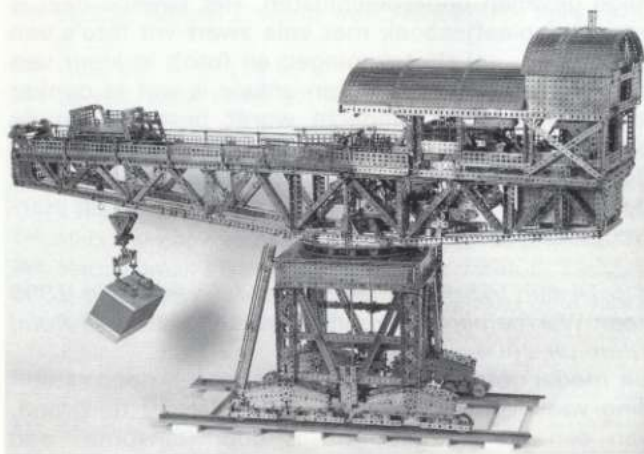
§ 6.10 Free lance miniatuur Block-Setter

Een handleiding voor het bouwen van een alleraardigste, tamelijk kleine 'free lance' BS, doorspekt met Engelse humor, is te vinden in de bijdrage van Dave Taylor aan CQ¹²⁰. In een moment van onbedachtzaamheid heeft hij een museum toegezegd een kraan te bouwen waarmee jeugdige bezoekers kun-

nen spelen. "This model would need to be 100% reliable, survive extended abuse by small trainee hooligans, but mustn't do the little darlings major damage in the proces." Het is bepaald geen echte gedetailleerde bouwbeschrijving in de traditionele zin, maar meer een op hoofdlijnen met enkele scherpe kleurenfoto's, zoals we dat van CQ gewend zijn en een tekening, maar zonder onderdelenlijst. Gelet op de omvang van het model is dat ook niet echt nodig; de foto's zeggen voldoende.

§ 6.11 Een nikkelen Antofagasta Block-Setter uit 1999

John Fuller heeft als velen ook de ambitie gekoesterd SML4 te bouwen, maar tegen de tijd dat hij daar aan toe was had hij voldoende nikkel verzameld om de Antofagasta, Chili, BS met het karakteristieke verhoogde machinehuis te bouwen.¹²¹ Een aantal scherpe en gedetailleerde foto's begeleiden de beschrijving van het model, waar vrijwel alleen maar puntgaaf nikkel is te zien.



Photograph Nigel Barker

§ 6.12 MP 143 The Pinyon Blocksetter (II) van Bill Steele uit 2003

En dan verschijnt mei 2003 MP 143: The Pinyon Blocksetter II, een hernieuwde schepping van de W.H. Pinyon-afbeelding van de BS op naaorlogse handleidingen en uitrustingsdozen. De tekst omvat 17 bladzijden in goed toegankelijk Engels, waarvan anderhalve pagina Inleiding die mij aanleiding gaf tot de onderhavige interessante BS-studie, een overzichtelijke onderdelenlijst en 17 meestal zeer duidelijke kleurenfoto's en een bijgevoegde reproductie op A3-formaat van die vader met die pijp waar ik in de inleiding al over schreef. Het bouwen is een kostbare, maar boeiende zaak: 6000 onderdelen, waarvan 2000 'schroeven en moeren', 2000 M4-onderlegingen en ca. 2000 overige 'normale' onderdelen waaronder 2 GRB's, 16 girder frames nr. 113, ofwel de prijzige dwarsbalklijst, 132 1,5" hoekbalken, 183 kragen, 72 platte steunbalken van 1,5" nr. 103h en nog wat klein spul. Veel bouwplezier en vooral financiële meevallers toegewenst.

§ 6.13 Modellen uit 'Everything – About Peter Goddard's Blocksetting Cranes' in twee delen uit 2004

De wel zeer produktieve bouwer Peter Goddard doet

in twee zeer lezenswaardige delen verslag van zijn onderzoek naar en bouwactiviteiten van BS's. Qua omvang zijn beide delen vergelijkbaar met de in § 6.15 te behandelen publicatie van Peter Harwood, in totaal ruim 110 pagina's. Het eerste grote verschil tussen beide publicaties is dat Harwood zich uitsluitend op een BS richt, de Fishguard, terwijl Goddard maar liefst 9 BS's aan de orde stelt; zie voor de namen Bijlage 1. Het tweede grote verschil is dat Harwood een zeer methodische en gedetailleerde bouwbeschrijving van zijn BS aan het papier toevertrouwt, met zeer gedetailleerde 'exploded views', terwijl Goddard, per kraan gemiddeld 10 pagina's in de beide delen samen besteedt aan foto's, beschrijvingen en wetenswaardigheden, alsmede tekeningen van de prototypen. Om redenen van plaatsruimte is het ondoenlijk op de afzonderlijke bouwwerken in te gaan, en daarom beperk ik mij tot een globale bespreking van de beide delen. Deel 1 is voornamelijk beschrijvend van aard, met in een aantal gevallen bouwtekeningen in hoofdlijnen en in sommige gevallen onderdelenlijsten. Het tweede deel is een fraai plaatjesboek met vele zwart-wit foto's van prototypen, enkele tekeningen en foto's in kleur van de gebouwde modellen; een enkele is wat te donker van achtergrond. Aandacht wordt besteed aan de block-set techniek. Enkele constructietips en een nuttig model van een stripbuiger completeren het geheel. Qua overzichtelijkheid prefereer ik de Harwood publicaties.

§ 6.14 MP 155 *Ralph Rigg's model van de in 1890 naar Warrnambool, Australië verscheept 'All-Roud Titan' uit 2004*

14

Dit model betreft een 'freelance' model, naar aanleiding van slechts een foto genomen vanaf de grond, van een BS die gebouwd is door Ransomes and Rapier en bestemd voor Warrnambool, New South Wales, Australië. Bij wijze van verontschuldiging deelt de auteur mede dat de brug en de besturingsmechanismen uitsluitend zijn gebaseerd op gissingen zijnerzijds en dat eventuele fouten geheel aan hem te wijten zijn.¹²² De modelbeschrijving is op hoofdlijnen en omvat vier pagina's, waaronder een niet uitputtende onderdelenlijst. Het gehele MP omvat twaalf pagina's, waarvan zeven duidelijke fotopagina's en een reclamepagina voor andere modelplannen.

§ 6.15 MP 169 *Peter Harwood's Fishguard Titan Giant Block-Setting Crane*

Zonder overdrijving kan worden gesteld dat Peter Harwood's MP 169 'Fishguard Titan Giant Block-Setting Crane' het beste is wat de Meccano broederschap ooit aan modelplannen heeft voortgebracht. Het uit drie delen bestaande modelplan omvat 116 pagina's, 15 fraaie, scherpe foto's van het model, zowel in kleur, als in zwart-wit, waar het foto's van het prototype betreft. Om vergelijkingen mogelijk te maken zijn deze weergegeven met de model BS in de zelfde positie. Tientallen heldere figuren van detailconstructies ondersteunen de bouw van de desbetreffende sectie. Een naar delen van de kraan gedetailleerde onderdelenlijst, een kort historisch over-

zicht en een overzichtelijke inhoudsopgave completeren het geheel dat in toegankelijk Engels is geschreven en zijn weerslag vindt op een fraaie bladspiegel; een aanwinst voor iedere Meccano-bibliotheek.

7 Modellen en Prototypen geconfronteerd

De zoektocht naar het prototype van SMN4 werd schrijver dezes wel heel eenvoudig gemaakt, daar Julian Head deze expeditie al eens heeft ondernomen en hiervan in de Newsletter van WLMS verslag heeft gedaan.¹²³ Head onderneemt deze zoektocht omdat hij een verbeterd schaalmodel van SMN4 wil bouwen en daarbij mede het prototype in aanmerking wil nemen. Aan het huidige model zijn, naar zijn mening, twee gebieden onbevredigend, ten eerste de algemene verhoudingen inclusief de afmetingen van de machinekamer en ten tweede de vraag naar de detaillering in de machinekamer, de mechanismen. Hij is van mening dat de BS op de voorgrond van 'the two South African cranes' (MBE, p. 17) is te duiden als het prototype naar aanleiding waarvan het model van SMN4 is gebouwd. Willy Dewulf daarentegen is van mening van de Madras BS als prototype geldt voor het model van de SML4 BS. In Bijlage 1 is een chronologisch overzicht van Prototypen en Modellen opgenomen als resultaat van mijn Meccano BS-research. Door de verwijzingen naar h. 5 benadert men de prototypen. Met behulp van h. 6 komt men de modellen op het spoor. Daarnaast zijn in het begin van h. 6 nog enkele relevante Meccano-memorabilia opgenomen.

8 Marketing en Meccano!

In § 1 is al bij wijze van voorschot opgemerkt dat de BS niet bestaat. Over de vraag naar de oudste BS het volgende. Als oudste, mij bekende, prototype is de BS besproken in § 5.1 te duiden, die uit Karachi, Pakistan. Als oudst bekende model van de BS zou kunnen gelden 'the Classic Crane' uit 1928 besproken in § 6.1 en als oudst bekende model met bouwbeschrijving zou SML4 het aangewezen model zijn, besproken in § 6.4. Een andere vraag is welk prototype voor het eerste model gebruikt is. Willy Dewulf is van mening dat de Madras BS model heeft gestaan voor SML4. Daarentegen is Julian Head van mening dat de voorste van de Zuid-afrikaanse kranen op de werf van Stothert & Pitt voor die eer in aanmerking komt, als ik dat tenminste goed zie.

Een andere vraag die ik in dit artikel probeerde te beantwoorden is of Meccano Ltd. marketing inspanningen heeft verricht voor 'spare parts' bij het promoten van de BS. Al eerder is melding gemaakt van Love en Gamble die 't meest in het oog springende onderdeel nr. 167 in relatie brengen tot de GBSC als hoogtepunt in de ontwikkeling van de Super Models.¹²⁴

Paul Dale is stilliger: "Meccano Limited originally released model plans (sic, meervoud, hk) for the Giant Block-setting Crane as a means of promoting sales of their new Geared Roller Bearing, part 167."¹²⁵

Bedoeld zal wel zijn dat Meccano Ltd meer modelplannen ontwikkelde waarin de GRB kon worden

toegepast. Eerder is omtrent de marketingfilosofie van Meccano Ltd. gesteld dat het nieuwe onderdeel wordt aangeprezen en geïncorporeerd in bestaande of nieuwe modellen.

En zelfs de uitvinder van 'het systeem', Frank Hornby, verslaat kort een modelbouw wedstrijd met foto's van twee fraaie kranen, waaronder een model van de Tafel Baai BS.¹²⁶

Michael Denny gaat in zijn verslag van Skegex 2005 naar aanleiding van een model van de Tafel Baai BS ook – niet al te serieus – op deze vraag in. Naar aanleiding van de BS van Ian Mordue: "Ik probeerde mijn theorie uit op Ian dat er nooit zo iets als een BS had bestaan en dat het allemaal "scam" van Frank Hornby was om een markt te vinden voor zijn verschrikkelijke GRB. Maar Ian hield vol dat hij de oorspronkelijke kraan had gezien toen zijn vader hem voor wandelingen in South Shields meenam." En even verder op die pagina: "Ik (Michael Denny, hk) probeerde de 'er-was-nooit-een-block-setter-theorie' uit op Joe Etheridge, die een grote en fraaie Zetter van Blokken had meegenomen. Joe was er tamelijk zeker van dat zijn prototype had bestaan en dat deze was gebouwd in Frankrijk (de Mar del Plata BS uit § 5.14). 'Ik wist niet dat de Fransen die dingen konden bouwen, Joe; zei uw verslaggever moedig, daar het Franse contingent, helaas, er voor het tweede jaar niet in slaagde te verschijnen en niet aanwezig waren om deze onzin aan te horen',¹²⁷ vert. hk).

In het verslag over SkegEx 2007 deelt dezelfde verslaggever Michael Denny mee dat – mede gelet op de toekenning van het Sir Alec Issigonis Shield aan Ian Mordue voor zijn model van de Port Elizabeth BS – "Your reporter is perhaps insufficiently respectful about Blockies, and had not paid Ian's creation the attention that was properly due."¹²⁸

En misschien is dat wel een mooie afsluiting van dit artikel; respect voor al die Meccanomen die aan al die modellen van al die 'Blockies' hebben gebouwd en daarmee een stuk industriële geschiedenis in Meccano hebben vastgelegd. Wat meer respect voor die Meccanomen die psychisch worstelen met de vraag of en zo ja welke 'Blockie' zij zullen gaan bouwen en dan nog de zorgen om de geldverslindende hoeveelheden losse onderdelen die zo'n expeditie met zich brengt. En als u dit lange artikel aandachtig heeft gelezen dan komt u misschien nog wel een enkel prototype tegen waarvan ik in ieder geval nog geen model heb ontdekt. Kunt u daarmee wellicht uw jeugdtrauma uit § 1 van u afschudden en aan het bouwen slaan. Veel succes met uw icoon!

⁸³ MM May 1929, p. 392-394, June 1929, p. 478-480 en July p. 550-552.

⁸⁴ p. 5.

⁸⁵ p.19.

⁸⁶ HCS, Vol. 6, voorbeelden op een aantal bladzijden van de eerste 100 pagina's.

⁸⁷ Zie bijvoorbeeld HCS, Vol. 6, pag. 106 rk, fig. 245 op de omslag van het in 1928 verschenen Meccano Book of New Models; echter niet met die frequentie zoals Steele in MP 143 stelt: 'used to grace the covers of Meccano Publications and manuals right through the 30s; zie daartoe bijv. in HCS Vol. 6 de figuren 266

'Standard Mechanisms', pag. 111 en fig. 275 'How to use Meccano Parts', pag. 114 met weer een andere BS.

⁸⁸ Head, Julian, The Meccano Newsmag, March 1995, p. 21.

⁸⁹ Bill Steele in zijn Inleiding tot MP 143 'The Pinyon Blocksetter'.

⁹⁰ Steele, p. 1, Opmerkelijk is ook dat van dit beroemde model in HCS 7A geen enkele verwijzing is opgenomen.

⁹¹ Nummers 71, 72, 73 en 74.

⁹² Een bewerkte versie van dit artikel verschijnt in november en december 1932 in twee delen in MM.

⁹³ p. 684.

⁹⁴ p. 17 BE.

⁹⁵ p. 664-667.

⁹⁶ p. 664.

⁹⁷ HCS, Vol. 6, p. 107 rk, fig. 248 rk.

⁹⁸ HCS, Vol. 6, p. 107 mk.

⁹⁹ HCS, Vol. 6, p. 107 mk.

¹⁰⁰ De 'true engineering' principes uitgevaardigd door Frank Hornby.

¹⁰¹ HCS, Vol. 2 (No. 4) met printer's reference 628/5 en HCS, Vol. 6, p. 106 mk en p. 108 mk.

¹⁰² Walker, Michael J., *North West Frontier*, MM April 1975, p. 65.

¹⁰³ HCS, Vol. 6, p. 114 lk.

¹⁰⁴ Dewulf, Willy, *Livret* 17, fig. 15.

¹⁰⁵ WLMS, nr. 31, p.17.

¹⁰⁶ Nr. 58, November 1990, p. 29-31.

¹⁰⁷ Zie ook Head, Julian, The Meccano Newsmag, March 1995, p. 21.

¹⁰⁸ Meccano Engineer, June-September 1976, p 40-41.

¹⁰⁹ Meccanoman's Newsmag, November 1990, p. 29-32.

¹¹⁰ Meccanoman's Newsmag, nr. 71, March 1995, nr. 72 July 1995, nr. 73 November 1995 en nr. 74, March 1996.

¹¹¹ De tekst in deze paragraaf is mede ontleend aan Bill Steele, MP 143, p. 1.

¹¹² Steele's MP 143, p. 1.

¹¹³ HCS 6, p. 194 lk.

¹¹⁴ Nummers 34, 36, 38 en 40.

¹¹⁵ HCS, Vol. 6, p. 212 mk, in vrijwel letterlijke vertaling, HK.

¹¹⁶ MM, October 1978, p. 154, alsmede July 1978, p. 100.

¹¹⁷ MM, July 1972, p. 325, lk en mk, alsmede HCS Vol. 6, p. 268.

¹¹⁸ CQ, Nr. 27 March, Nr. 27 1995, p. 5-15.

¹¹⁹ MM Quaterly, Vol 59, Nr. 2, voorpagina., alsmede de korte beschrijving in MM January 1975, p. 14-15.

¹²⁰ CQ, Nr. 45, September 1999, No. 45, p. 40-43.

¹²¹ CQ, Nr. 45, September 1999, No. 45, p. 4-8.

¹²² Bovenstaande tekst is geheel ontleend aan de alinea 'Een korte geschiedenis', weergegeven op p.1 van genoemd modelplan.

¹²³ Nummer 31, p. 17 e.v..

¹²⁴ HCS, Vol. 6, p. 107.

¹²⁵ www.dalefield.commws/blocksetter/blockset2pg.html : "A brief History of Blocksetting Cranes.

¹²⁶ Frank Hornby, *Model-Building Contests Results "Actual Machines" Competition*, Meccano Magazine, September 1932, p. 699.

¹²⁷ Denny, Michael, CQ, Nr. 69, September 2005, p. 30-31.

¹²⁸ Denny, Michael, CQ, Nr. 77, September 2007, p. 29 en een foto van de Meccano-laureaat op p. 29.

Meccano in België

Tekst: Gilbert & Patricia Ghyselbrecht, foto's: G. Ghyselbrecht en C.L. Spierdijk

De trein is altijd een beetje reizen' maar wie met een zware tas Meccano zeult gaat deze slogan gauw vervloeken, vandaar dat ik deze keer licht reis en enkel foto- en filmmateriaal heb meegebracht. Wat opvalt is dat de Meccanowereld der lage landen klein is en iedereen elkaar kent.

In het bovenzaaltje van het Mechelse speelgoedmuseum word ik verwelkomd door een vertrouwd aandoend geroezemoes. Wij zeggen altijd dat vrouwen kunnen kwetteren als een stel mussen maar dan hebben ze nog geen bijeenkomst van de Meccanogilde meegemaakt. De opgenomen videobeelden zijn daarvan het bewijs.

Op de display-tafel van Harry Mariën zien we veel nevenproducten van de Meccanofabriek: een ronde puzzel met 500 stukjes van Meccano Magazine, een 'Meccano Jig-Saw Puzzle maker' om zelf puzzels te ponsen, en wat te denken van de Minema projector om stilstaande beelden te tonen, een soort dia's die in lange stroken door het toestel schuiven. Geen enkel van deze producten is een groot succes geworden vooral niet het Franse 'Scalextric' autoparcours met 2 bestuurbare renwagens dat een regelrechte ramp was door de slechte kwaliteit van de elektrische onderdelen. Een fluitend Meccano vogeltje in een kooi is ook niet direct een standaard model.

16

Henri Goovaerts toont enkele dozen Trix, Stokys, Mechanic en Mec Struct. Bij de Trix doos zit een elektromotor in zijn eenvoudigste vorm. Een hoefijzer permanente magneet en een anker met 3 polen (een anker met 2 polen start niet automatisch) en platte sleepcontacten in plaats van koolborstels. Veel kracht zal het wel niet hebben maar dat primitieve is zo mooi om te zien.

Geert Vanhove bouwt graag grote volumes en daarvoor zijn de onderdelen van Temsi uitermate geschikt. Ze zijn minder nauwkeurig afgewerkt dan Meccano maar het materiaal is steviger en dikker. Aan de hand van één enkele foto op de Temsi brochure heeft hij de havenkraan volledig nagebouwd inclusief een auto die ontscheept wordt. Er zitten heel wat onderdelen in zoals bijvoorbeeld het tegengewicht van de kraan dat gemaakt is van een pak molenwieken. Geen probleem zegt Geert, ik heb ongeveer 200kg aan Temsi onderdelen! Om alle bewegingen van de kraan uit te voeren zijn er 5 motoren gebruikt die gevoed worden door een stel rood/groene (!) 2000mAh accu's.

Romain Van Steenkiste is bezig met het bouwen van de Space Shuttle. De lanceertoren is voor volgend jaar, ook hier enkele plastic onderdelen van Meccano en van andere duistere oorsprong. Tegen de middag komen ook verschillende van onze noorderburen aan en in al die drukte zou ik haast vergeten te gaan eten.

Na de groepsfoto is het alweer tijd om te vertrekken. In de trein maak ik reeds vlug een kladversie van het verslag, kwestie van niets te vergeten.

Twee maand later zijn we te gast in Blankenberge waar ons kleine wereldje nogmaals bijeenkomt in 'Het Zeepaardje'.

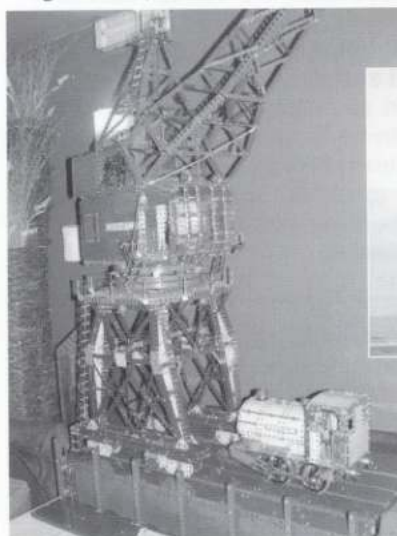
Ditmaal zijn we met de auto gekomen want de lading die we meehebben zou zeker heel wat hilariteit hebben veroorzaakt op de tram.

De zee in al haar novembergrauwheid en het vroege ochtenduur doen ons vlug warmere oorden opzoeken. Binnen heerst reeds een gezellige drukte en iedereen is bezig met het verplaatsen van tafels om plaats te maken voor de meegebrachte modellen. De temperatuur buiten ligt tegen het vriespunt en op deze heldere dag zijn de torenkranen van de Zeebrugse haven duidelijk zichtbaar. Dit brengt ons op het idee om een paar van de modellen buiten te gaan fotograferen. Vele handen maken licht werk en we brengen de havenkraan, in Temsi onderdelen, van Geert Vanhove en de heel grote 'Level-luffing Dockside Crane' (Modelplan 72' van Paul Joachim en Philip Webb) van Jan Bressinck tot aan de rand van de zeedijk.

Bij dit model is er veel aandacht besteed aan de opbouw en details maar minder aan het mechanisch gedeelte, de kraan kan met moeite iets optillen. Voor het verplaatsen van de kraan in de haven



De Temsikraan met op de achtergrond de Noordzee



De kraan van Jan Bressinck met een kleine impressie aan het strand

werd een kleine stoomlocomotief ge-

bruikt, mooi uitgevoerd in geel-zilver.

Bij de verhuis kunnen we meteen op ruime toeristische belangstelling rekenen, ook van een straathond

die een duidelijke voorkeur heeft voor de kraan van Geert.

De landbouwtractor van Michel Van Mol wordt op het strand geplaatst waar hij volledig lijkt thuis te horen.

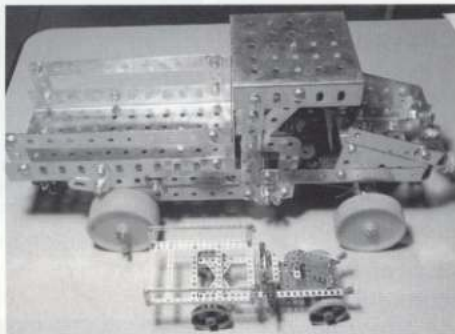
Het ochtendgrijs verdwijnt en een late herfstzon spreidt haar magere zonnestralen over de kust wat de buitenopnames

zeker ten goede komt. Bij het binnen fotograferen van de modellen staat er altijd iets in de weg en krijgen we geen juist beeld, maar buiten met de zee als achtergrond krijgen de kranen een soort majestueuze grandeur.

Michel Van Mol tracht zijn liefde voor de Meccano door te geven aan zijn zoon, tot nog toe echter met weinig succes, want naast zijn grote tractor staat een kleinere, met aanhangwagen gevuld met maïs, gebouwd in Lego!



De tractor met op de achtergrond de branding



Groot en klein naast elkaar. Hongaars lesmateriaal en het modelletje in Mignon

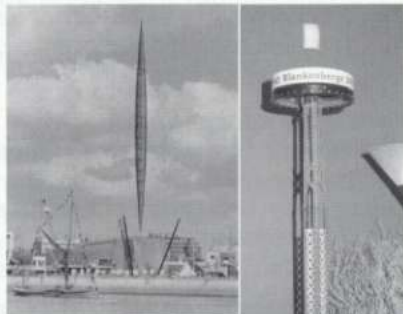
Erik Beek laat ons enkele voertuigen zien die afwijken van de standaard afmetingen, zoals een vrachtwagen in Marklin Minex onderdelen. In 1939 bracht Märklin Meccano Minex op de markt, en zoals men bij de modelspoorbaan O overging naar HO (Half O) zijn de Minex onderdelen ook op schaal 1/4 van de standaard Meccano. De gaatjes zitten op 6,35mm (1/4 inch) van elkaar en de diameter is 2,8mm. De meeste onderdelen zijn in aluminium en de wielen in bakeliet of plastic. Na WOII werd de productie niet meer hervat. Wat meer kleur zit er in een vrachtwagen gebouwd met een Mignon Construction Set, schaal ongeveer 1/4, de gaatjes zitten 6mm van elkaar en de diameter is hier 3mm. De Mignon sets werden geproduceerd in Duitsland van 1945 tot 1954. Het systeem kende ongeveer 150 verschillende onderdelen, veel ervan in mooie kleuren. Deze sets zijn nog moeilijk te vinden. Tenslotte nog een vrachtwagen maar nu in een groter formaat bestaande uit strips en platen van pedagogisch materiaal dat ontwikkeld werd in Hongarije en gebruikt in de scholen van de Oostbloklanden. De dozen van Erik zijn afkomstig uit Roemenië. Hier is de gat afstand 20mm en de diameter 6mm.

Ondertussen is Geert Vanhove nog druk bezig met het in elkaar zetten van verschillende nieuwe Nikko bouwdoosjes met o.a. een volkswagen en een raceauto. Ook zijn mooi zeepaard is terug in

Blankenberge.

Mijn eigen ontwerp voor Blankenberge is een toren die onderaan opgehangen is met drie staalkabels. Dit principe werd in 1951 gebruikt voor de Skylon toren op de Londense South Bank voor het 'Festival of Britain'. De toren was ongeveer 90m hoog maar werd

verwezen naar de schroothoop in 1952. Bovenaan mijn Meccano Skylon heb ik twee tegenge-steld draaiende schijven gemonteerd, de ene met rood /groene lampjes en de andere met een reclame slogan voor Meccano Blankenberge. Deze toren stond als blikvanger in het midden van het restaurant. Zoals gewoonlijk maak ik graag een combinatie van elektronica en mechanica.



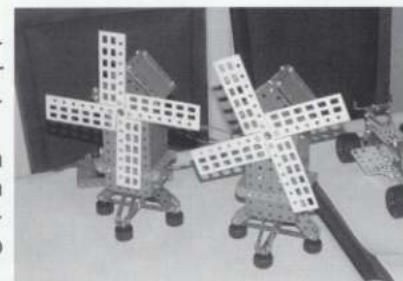
De draaiende reclame op de skylon toren

Voor deze gelegenheid heb ik twee molentjes gebouwd aangedreven door identieke stappenmotoren. Alhoewel er geen mechanische koppeling is, blijven de molenwieken mooi in elkaar draaien zonder elkaar te raken.

Het wordt langzaam aan donker wanneer we afscheid nemen.

Buiten is de zee een grauwe massa wiens magie verloren lijkt te gaan op deze grijze dag.

Toch blijven we nog even staan luisteren naar het eindeloze lied van de golven vooraleer we teruggaan naar de echte wereld na een dag ondergedompeld te zijn geweest in Meccano.



De molentjes van Gilbert

Zie voor meer info op de onderstaande sides:

<http://www.girdersandgears.com/mignon-sets.html>

<http://whitstablepier.com/fob/skylon.htm>

<http://www.dalefield.com/nzfmm/odds&ends/marklin1.html>

Benthuizen 2008

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

Deze bijeenkomst wordt door velen gezien als een Nieuwjaarsbijeenkomst. Het is dan ook een gelegenheid bij uitstek om elkaar een gelukkig 2008 te wensen. Daar werd ook nu weer ruimschoots gebruik van gemaakt. M.a.w. ook hier gezelligheid troef. De oplettende leden konden tevens aanschouwen dat de nieuwe evenementencoördinator zich al druk aan het inwerken was. Maar er was ook meer te zien. Een aantal leden had weer hun creaties meegenomen en de handel was eveneens nadrukkelijk aanwezig. Maar kijkt u zelf, al is het niet mogelijk alles te laten zien.

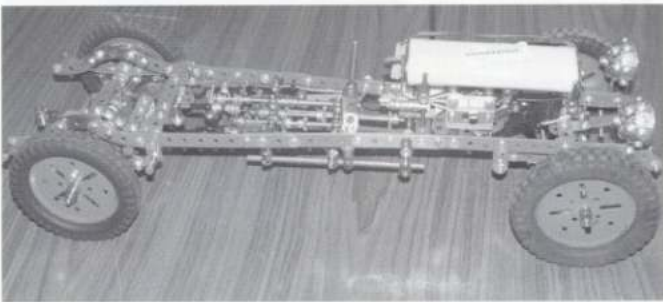
Foto's de voorpagina:

Linksboven: Het muziekinstrument van dhr. Leemans.

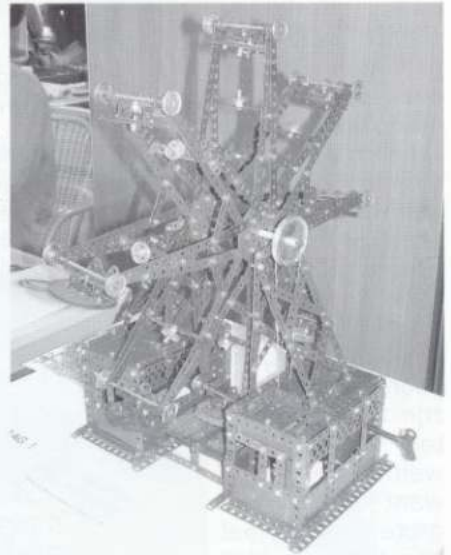
Rechtsboven: De tekenmachine van Wilbert Swinkels.

Linksonder: Een brug (of luchtveerpont?) de bouwer is mij onbekend.

Rechtsonder: De mobiele kraan van Leo Hagg



Boven het voorbeeld en **rechts** het model. Zo kan een postzegel toch interessant zijn voor een Meccano-man.



18



Linksboven en **links** gaat het om het zelfde model. Een antieke Rolls Royce met een moderne aandrijving en besturing.

Rechts nog een foto van het muziekinstrument dat op de voorpagina staat. Hier is ook het apparaat te zien dat het muziekboek aftast. Door de vele decibellen van de bezoekers ging de muziek verloren.

Linksonder is de uitgeschoven giek van de mobielekraan te zien. Enige gegevens:

AUTOKRAAN in schaal 1:13**Truck:**

- 3 stuurbare assen
- 2 aangedreven assen
- 1 motor voor rijden en zwenken
- 4 onafhankelijke stampels handbediend
- Cabine voorzien van:
 - Portieren met grondel
 - 3 beweegbare pendelen
 - Beweegbare versnellingspook
 - Beweegbare dashboard knop
 - Beweegbare ruitenwissers
 - Versnde stoeien
 - Beweegbare armsteunen

Internet: (Google) leo's meccano site

Kraan:

- 3 ringe telescoopgiek
- 2 hjamotoren
- 1 motor voor op-afroepen giek
- 1 motor voor in-uitschuiven giek
- Hefrichting balast (handbediend)

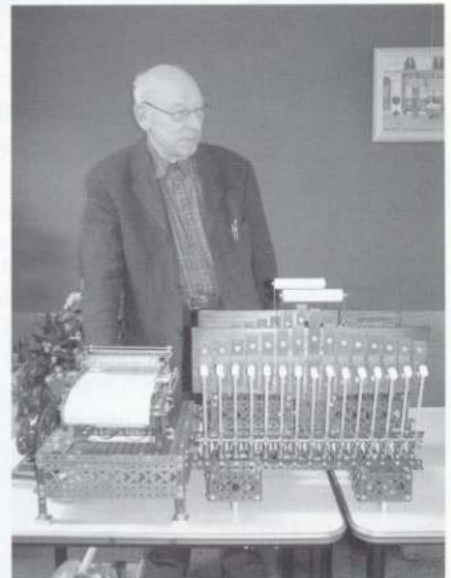
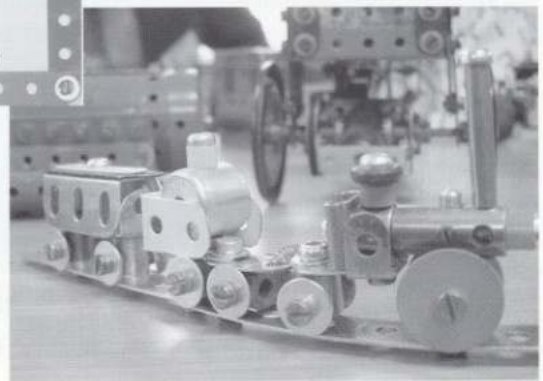
Optioneel:

- Enkeldraads hijsblok
- Dubbeldraads hijsblok
- 6 draads hijsblok
- Hulpjagiel
- Hoogwerkerbak

Gebouwd door: Leo Hagg

**Rechts**

Een piepklein treintje gebouwd met een handje onderdelen.
De man die dat gedaan heeft?
Jan Weststrate



PRIJSVRAAG VOOR ALLE MGN LEDEN!

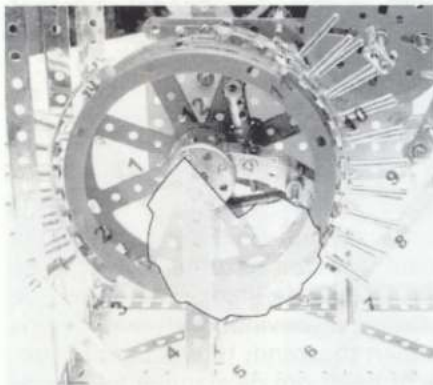
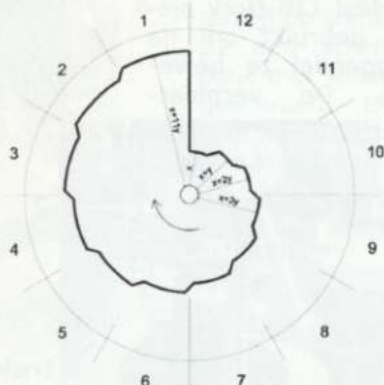
Inleiding

Voor wat betreft slagwerkmechanieken in klokken kunnen we 2 typen onderscheiden: locking plate en het zg. ratched/snail mechanisme.

Het laatstgenoemde mechanisme bestaat uit een spiraalvormige cam waar een voeler op rust. De afstand tussen de voeler en het centrum van de as waar het camwiel op is gemonteerd bepaalt het aantal klokslagen. Aan de voeler is een getande ring gemonteerd, waarbij elke tand één klokslag voorstelt.

In het assortiment van Meccano komt het camwiel nr. 131 dicht bij het idee van de hierboven beschreven spiraalvormige cam. Dit onderdeel is maatvoeringstechnisch minder geschikt om als spiraalvormige cam te kunnen fungeren. Om dit goed te doorgronden, volgt hieronder een verklaring van de exacte vorm van de spiraalvormige cam zoals deze in veel klokken voorkomt.

Vorm
van
het
camwiel



Positie
camwiel
t.o.v.
het
ratched
wiel

De spiraal stelt het camwiel voor. De hulpcirkel daaromheen geeft de relatie aan tussen het aantal klokslagen en de verandering van de diameter van het camwiel. Daar waar de diameter van het camwiel het kleinste is slaat de klok 12 keer. Iedere keer dat de diameter met y of een veelvoud daarvan toeneemt, neemt het aantal klokslagen rechtevenredig af. De draairichting van het camwiel is rechtsom, dus met de klok mee en is in werkelijkheid gemonteerd op de urenas.

Strikt genomen zou de vorm van het camwiel gemaakt kunnen worden uit een Meccano strip. Toch ligt dit om 2 redenen niet voor de hand. Enerzijds vereist een dergelijke werkwijze een hoge mate van

nauwkeurigheid tijdens de uitvoering en de beschikbaarheid van daartoe geëigende gereedschappen. Anderzijds is de reproduceerbaarheid zeer gering. Hier ligt dan ook de uitdaging voor Meccanobouwers en hiermee komen we tot de kern van de prijsvraag:

Ontwerp de Meccano equivalent van een camwiel

Randvoorwaarden

- de prijsvraag is open, dwz zowel leden als niet-leden mogen meedoen
- elk mechanisme moet uit 100% Meccano onderdelen bestaan
- een idee alleen is onvoldoende. Er moet daadwerkelijk een werkend model, bestaande uit Meccano onderdelen, getoond worden

Beoordelingscriteria

Bij de beoordeling van het resultaat zal gekeken worden naar:

1. juiste, duurzame en betrouwbare werking,
2. reproduceerbaarheid, met andere woorden: is het resultaat mbv Meccano onderdelen na te bouwen door andere bouwers,
3. toetsing op gebruikmaking van Meccano onderdelen dan wel "vreemde" onderdelen,
4. opbouw, (onnodig ingewikkeld cq onthutsend eenvoudig)
5. originaliteit.

Jury

Berco Landman
Alex de Jong
Wilbert Swinkels

Prijs

Mits volledig voldaan wordt aan de eerste 3 beoordelingscriteria, ontvangt de winnaar eeuwige roem en naamsvermelding in publicaties. Het is de bedoeling om een modelbeschrijving te produceren, die o.a. gepubliceerd zal worden in MN.

Sluitingstermijn en presentatie

Najaarsbeurs te Ede in 2008

Vroeger

In het Hausemann & Hötte tijdperk (1948-1978) waren er 1500 Meccano dealers in Nederland. Honderdvijftig (10%) verkochten ook losse onderdelen en accessoires. Van de volgende uitrustingen werden jaarlijks de volgende aantallen verkocht: Nr. 8 160 stuks, Nr. 9 80 stuks, Nr. 10 20 stuks. De genoemde dozen (kisten) zijn inmiddels niet meer te koop. Meccano was toen een geliefde en gewaardeerde hobby onder jong en oud. Bij die laatste categorie is niet zoveel veranderd.

Henk de Wijn

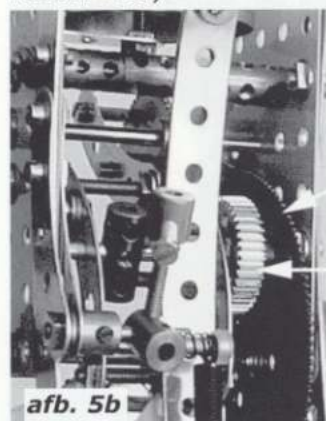
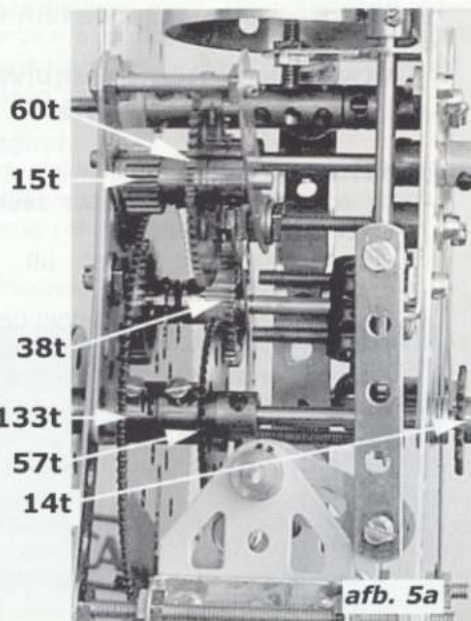
Ontwerp voor een Meccano klokslag mechanisme (Deel 2)

Ontwerp, tekst & foto's: Wilbert Swinkels

2 Tandwielsysteem inclusief aandrijving

(afb. 5a, b en c)

De overbreng-verhouding van de urenver-deelschijf naar de slagpendel van de bel be-draagt zoals eerder opge-merkt 1:78. Dit wordt bereikt door een uige-kiende tand-wielkeuze. Om-dat de combi-natie van som-mige tandwie-len niet modu-lair aansluiten op het orthogo-nale grid (rechthoekige rooster Red)



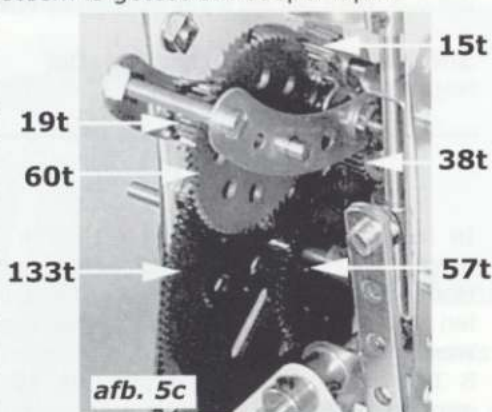
133t
38t

van gaatjes van de Meccano plat-ten, zijn deze ge-vat in een skelet van curved strips (nr. 90 en 90a). De curved strips zijn dmv screwed rods (nr. 81a) ste-vig aan elkaar en aan de tandwiel-behuizing vastge-zet. De curved strips worden pas vastgezet nadat

het tandwielsysteem is getest om soepel lopen.

Krachten die op de tand-wielen wer-ken zijn niet groot, dus kans op ver-vorming van de tandwiel-kast is niet te ver-wachten. Dankzij deze benadering kon op rela-tief eenvoudi-ge wijze een

verhouding van 1:78 worden bereikt en dat met stan-daard tandwielen! Op de as van het 15t rondsel zit ook de blauwe veer (zie afb. 3 linksboven rechts van G). De functie van deze veer is om te voorkómen,

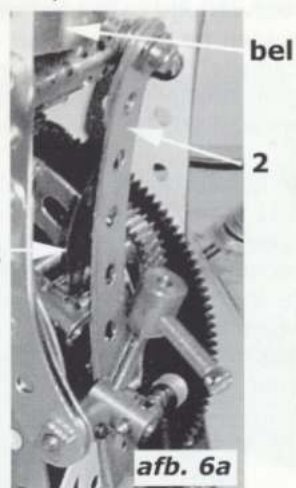


dat het slagwerk te snel afloopt. Een toepassing, die ook in echte klokken is terug te vinden.

3 Slagmechaniek (afb. 6a en b)

Op de laatste as van het tandwielsysteem is een koppeling (nr. 63) gemonteerd.

Aan weerszijden van deze koppeling zijn 2 rods nr 82 geschroefd. Dit onderdeel draait bij 1 klokslag een halve maal om zijn eigen as. In clock kit 2 was in plaats van bovenver-melde constructie on-derdeel 116 (fork pie-ce) gebruikt om de slagpendel te bewe-gen. De verplaat-



trekveer

singscurve van dit onderdeel laat echter een onregelmatige grafiek zien met als gevolg een minder soepel lopend tandwiel-systeem.

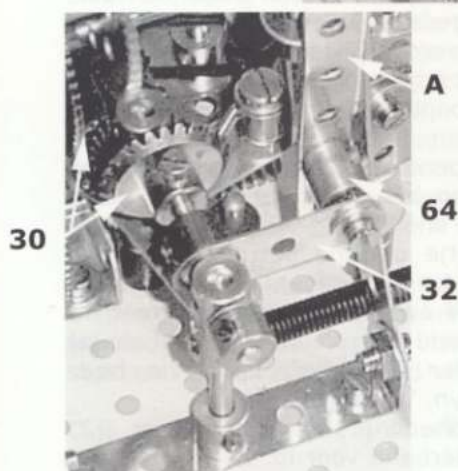
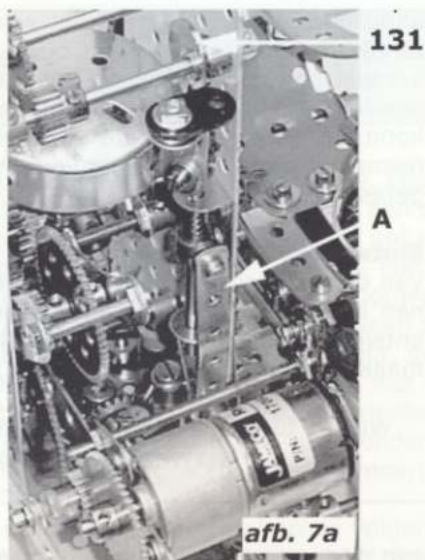
De slag-pendel bestaat uit een rondge-bogen strip nr. 2 met aan de achterzijde een deels gezette kopercontact nr. 532, die als

bladveer fungeert. Deze bladveer bouwt potentiële energie op, die, nadat het contact vrijkomt, door de trekveer wordt gebruikt om de slagpendel tegen de bel te slaan. De trekveer bevindt zich vervolgens weer in een ontspannen toestand, terwijl de bladveer juist voldoende kracht heeft om de slagpendel van de bel af te drukken. Zo blijft de bel nagalmen. Het was echter noodzakelijk om de trekveer instelbaar te maken. Er is sprake van een zeer gevoelige balans tussen de trekveer en de bladveer. Zo mooi kan de werktuigbouwkunde zijn!

4 Signaalgever met mechanische overbrenging van het signaal naar het intermitterende mechanisme (afb. 7a en b)

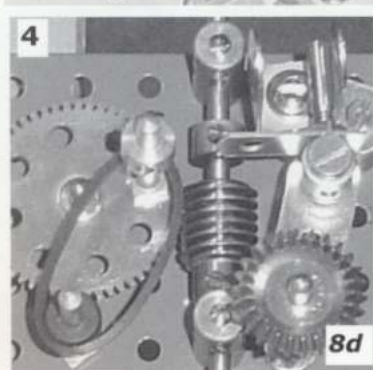
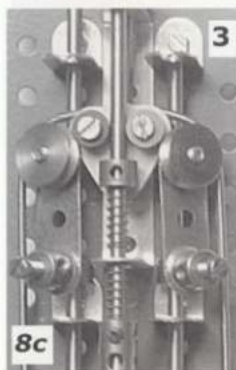
De signaalgever bestaat uit een as met daaraan een camwiel (nr. 131). Het camwiel drukt arm A zeer geleidelijk (dat wil zeggen in ca. 55 minuten) naar beneden. Het uiteinde van de arm is voorzien van een threaded boss (nr. 64). Deze is verbonden aan

een crank (nr. 62) en op de as, waaraan de crank vast zit, is ook een bevel gear (nr. 30) gemonteerd. De enige functie van dit mechaniek is het omzetten van een op en neer gaande beweging in een gedefinieerde roterende beweging om het intermitterende lineaire mechanisme in stelling te brengen. De threaded



boss (nr. 64) is op arm A geschroefd, terwijl op crank nr 32 een schroef-bout met moer is geschroefd. Deze schroef zit met minimale speling in de threaded boss en werkt scharnierend.

5 Intermitterend lineair mechanisme (afb. 8a t/m d)

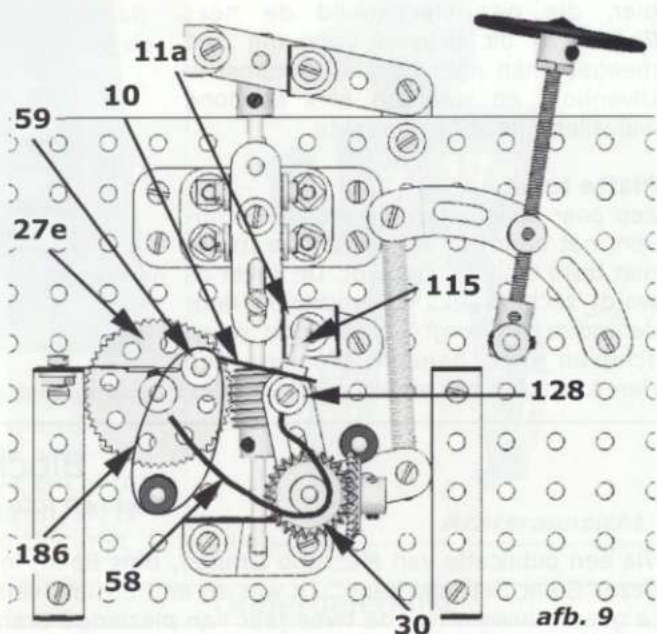


Van alle componenten was dit de meest ingewikkelde om in Meccano te bouwen. Wat doet dit mechanisme eigenlijk? Een intermitterend lineair mechanisme zet een draaiende beweging om in een heen- en weergaande beweging. Een goede referentie is de volgende website:

<http://www.brockeng.com/mechanism/Intermittent.htm>

De functie van dit mechanisme is om de urenverdeelschijf te ontsluiten en weer te blokkeren (zie afb. 3D). De moeilijkheid zat hem o.a. in het nauwkeurig omzetten van een beperkte doch gedefinieerde draaiende beweging in een zuiver gedefinieerde heen- en weergaande beweging van ca. 5mm. De krachten die de werking van het mechanisme beïnvloeden, zoals de wrijving van de ontsluiters en de brackets op de urenverdeelschijf, mogen niet van invloed zijn op de juiste werking van het mechanisme. Verder is het zo, dat speling (een gegeven dat nu eenmaal in het Meccanosysteem zit) de werking van dergelijke mechanismen zeer nadelig kan beïnvloeden. En tot slot, de afmeting moest beperkt zijn, want de beschikbare ruimte was klein.

Van de vier in de afb. 8a t/m d getoonde mechanismen voldeed eigenlijk alleen mechanisme 4. Mechanisme 2 was ook een goed werkend mechanisme, maar minder geschikt voor het ontwerp.



Mechanisme 4 (afb. 9) is gekozen en werkt als volgt: de gedefinieerde beweging van de bevelgear (nr. 30) leidt tot een draaibeweging van de bellcrank (nr. 128) van links naar rechts. Aan de ene poot van de crank is een messing bus (nr. 59) scharnierend aangebracht met daartegen een 2 gats narrow strip en een threaded pin (nr. 115). Deze strip wordt ca. 5mm achter de messing bus (nr. 59 op 27e) gepositioneerd (hier zorgt o.a. spring cord 58 voor). Aan de andere poot van de bellcrank zit een instelbare trekveer (nr. 43). Deze zorgt voor de benodigde energie op het moment dat arm A (afb. 7) weer vrij

naar boven kan (op het hele uur). Zodra dit gebeurt, schiet de bellcrank naar links (springcord 58 zorgt ervoor, dat de 2 gats strip achter de messing bus op nr. 27e wordt gepositioneerd). De threaded pin (115) komt tegen bracket (nr.11a) met als gevolg, dat de 2 gats strip een draaiende beweging met de klok mee maakt. Door deze beweging verplaatst de tip van de 2 gats strip zich van positie 1 naar 2 en neemt de messing bus (nr. 59) mee. Deze afstand bedraagt ca. 5mm. Hierdoor draait het 55t tandwiel (nr.27e) linksom en neemt het wormwiel ca. 5 mm mee naar voren. Op dat moment wordt de urenverdeelschijf ontsloten en gaat draaien. Het contact tussen de urenverdeelschijf en ontsluiting (zie D, afb 3) is nu vrij, er is geen wrijving meer, anders dan de wrijving van het intermitterende mechanisme zelf. De rubberen

aandrijfriem (nr.186) trekt het wormwiel via het 55t tandwiel weer terug in de oude positie. De urenverdeelschijf stopt weer op het moment, dat de volgende bracket op deze schijf tegen de ontsluiting komt. In de praktijk is dit een betrouwbaar mechanisme gebleken, maar moet voor implementatie eerst getest worden.

Slotwoord

Van dit ontwerp zal medio 2008 een artikel verschijnen in Constructor Quarterly. Daarnaast zal van het ontwerp een zogenaamd modelplan worden gemaakt, dat via Frizinghall te koop zal zijn.

Wilbert Swinkels is bereikbaar op E-mail adres:
wiswin@wanadoo.nl

Het opknappen van messing onderdelen

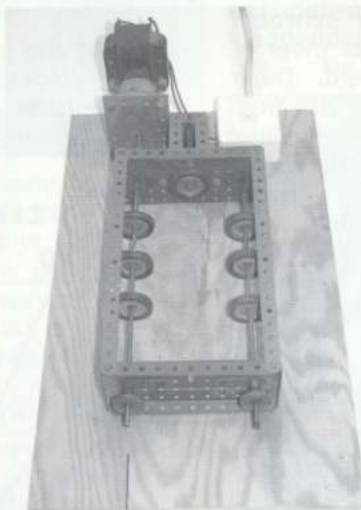
Tekst: Koos van Reesch, foto: Alex de Jong

Introtekst

Een heel simpel apparaatje om tandwielen, rondsels, poelies en andere kleine messing Meccano onderdelen weer meer glans te geven is deze tumbler, die ons Meccanolid de heer Ransbotyn uit Brussel voor mij had meegenomen naar een bijeenkomst in Ulvenhout en waarvan Alex de Jong welwillend deze foto maakte.

Platte tekst

Een paar flensplaten, assen, riemschijven met bandjes, een geschikte motor met trafo en het is gepiept. De linker as wordt rechtstreeks aangedreven door de motor en zorgt dat de drie riemschijven met banden draaien. Een riemschijf aan het andere eind van deze as drijft met



een riem een tweede as aan. Tussen beide flensplaten zijn op deze tweede as eveneens riemschijven met bandjes gemonteerd. Op de zes bandjes wordt een passend glas met schroefdeksel gelegd. Zodra de motor loopt, draait het glas (bijvoorbeeld een Hack's groenteglas) rond, niet-slippend vanwege de grip van het rubber op het glas. Het draaien moet niet ál te snel geschieden. In het glas zit een beetje gewone petroleum én natuurlijk de te reinigen onderdelen. Je moet zelf even experimenteren met de hoeveelheid petroleum en het aantal onderdelen. "Succes", aldus de heer Ransbotyn, "is verzekerd".

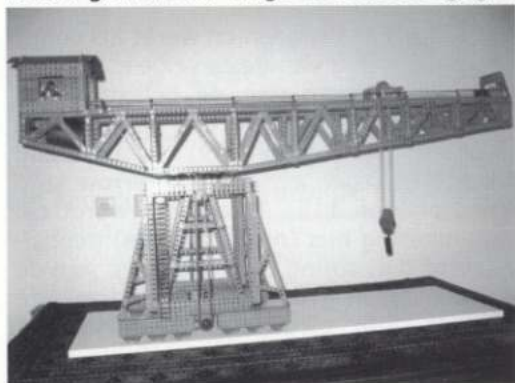
Benodigdheden: 9 riemschijven nr. 22; 7 x rubberband voor nr. 22; 2 x strip 5 gaten; 2 x strip 19 gaten; 1 x flensplaat nr. 51; 2 x flensplaat nr. 52; 1 as-koppeling nr. 63; 5 x naafkruk nr. 62; 2 x (lange) as nr. 13 = 29 cm.; 1 x rubber riem nr. 186 B/C. Denk er aan de beide grote flensplaten in elkaars spiegelbeeld

te monteren.

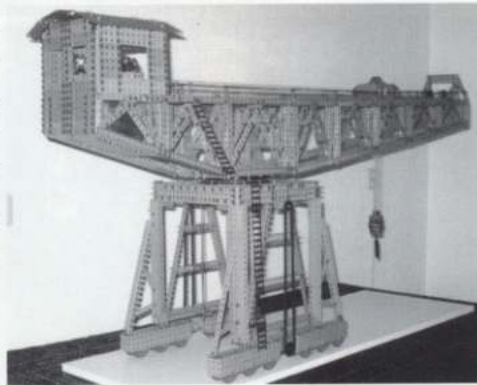
Blocksetter

Tekst en foto's: Theo Vromans

Via een publicatie van Meccano Limited, Bins Road, in Liverpool, ben ik in het bezit gekomen van een foto van deze "Giant Setting Crane". Ik was zo enthousiast van het beeldmateriaal, dat ik toen heb besloten deze kraan te gaan bouwen. Nu, na twee jaar van plezierige uren, is de kraan gereed. Het is naar mijn smaak een pracht kraan geworden. Enige technische gegevens: Het geheel is gebouwd met Metallus onderdelen in de kleuren



rood/groen. De gebruikte bevestigingsmiddelen, zoals bouten, moeren en sluitringen, zijn van messing. De totale lengte van de kraan bedraagt 138 cm, de breedte is 33 cm en de hoogte incl. machinekamer is 75 cm. De kraan bestaat uit 681 onderdelen exclusief de 4968 bevestigingsmiddelen.



Gilde jeugd

Nieuw model

Bij deze aflevering stappen we van de treinen af. Mijn vraag aan de tekenaar heeft het volgende model opgeleverd. Een cowboy gemaakt van Meccano. Het voordeel van dit model is dat het is opgebouwd met onderdelen die ook in nieuwe dozen voorkomen. Met de nieuwe onderdelen krijgt de cowboy ook meer kleur. Het bouwen van dit model zal voor jullie niet moeilijk zijn. Om goed te kunnen zien hoe de cowboy gebouwd is zijn er twee tekeningen afgedrukt. Een vooraanzicht en een achteraanzicht. Alleen de rechterhand is niet geheel zichtbaar. Maar ik kan je vertellen dat die uit de zelfde onderdelen is opgebouwd als de linkerhand. Omdat er bij dit model geen onderdelen hoeven te bewegen, kunnen de verbindingen (boutjes en moertjes) goed aangedraaid worden.

Dit model kan je nog verbeteren en wel op de volgende manier. Elke verbinding tussen de onderdelen bestaat bij dit model uit een boutje (schroefje) en een moertje. Als je deze vast draait, kun je de onderdelen beschadigen die je met elkaar verbindt. Om dat te voorkomen, kun je een ringetje leggen tussen de kop van het boutje en de twee onderdelen die aan elkaar moeten komen. Zo kun je ook een ringetje onder het moertje leggen. Bij het vastdraaien van de verbinding draait de kop van het boutje over de ring en niet over het onderdeel. Dat draaien is namelijk de oorzaak van beschadigingen. Als je ringetjes gebruikt, dan komt dat aantal nog bij het totaal aantal onderdelen.

Op de tekening kun je ook zien dat het asje (de loop van het pistool) tussen twee platte steunstukken wordt ingeklemd. Denk eraan dat de verbindingen daarbij niet te strak worden aangedraaid. De steunstukken kunnen dan blijvend vervormen.

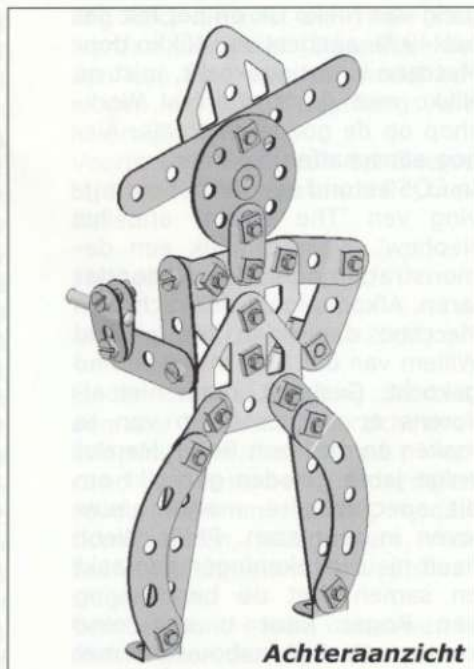
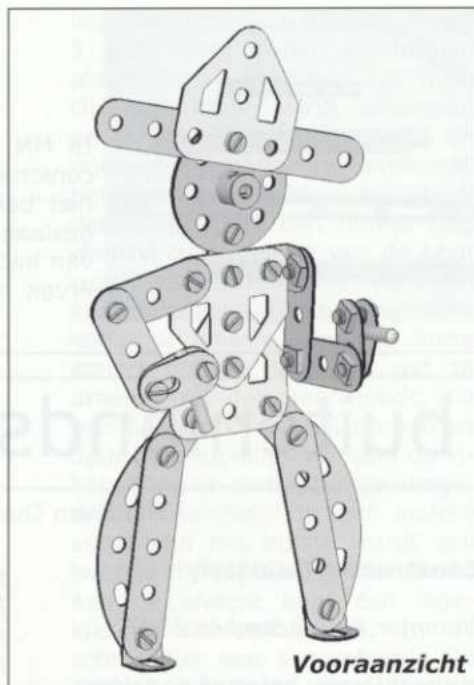
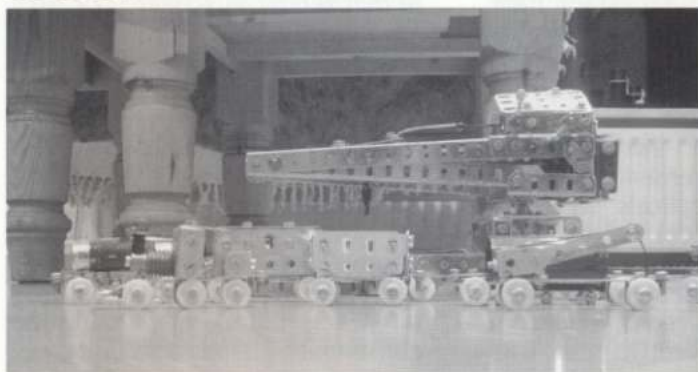
O ja, er staat een fout in de onderdelenlijst. Ik ben benieuwd of jullie die fout vinden.

Verder kan ik jullie vertellen dat er met het bouwen van dit model in 1934 een tweede prijs is gewonnen. Dus deze cowboy is nu 74 jaar en kunnen we zeggen dat hij hoogbejaard is.

Vervolg op de reactie van Harmen Visser

In het vorige Meccano Nieuws had Harmen Visser zijn mening gegeven over de jeugdrubriek. Ook was er een foto geplaatst van zijn Erasmusbrug. Hij had me nog een foto toegestuurd van de nagebouwde treintjes. Helaas was die foto niet meteen geschikt om af te drukken. Gelukkig is het me gelukt om de foto op te knappen. Hij is hier afgebeeld. Op de voorgrond is ook een wagonnetje te zien met een kraantje. Dat heeft Harmen zelf bedacht.

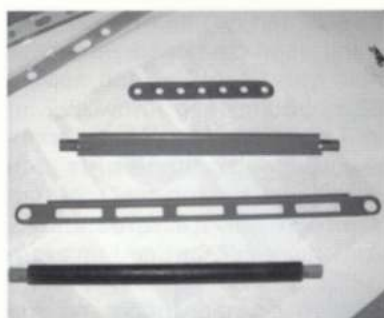
Nu hoop ik maar dat ook andere jeugdleden wat insturen!



23

Onderdelenlijst

nr.	aantal	naam	afmeting
3	1	Strip	7 gaten
5	2	Strip	5 gaten
6a	4	Strip	3 gaten
10	7	Plat steunstuk	
12	3	Hoeksteun	
18b	2	As	25mm
24	1	Naafbuswiel	
37a	20	Moer	
37b	18	Bout	
90a	2	Gebogen strook	
111c	2	Bout	9 mm
126a	3	Vlakke tap	



Vreemde onderdelen

Tekst en foto: C.L.Spierdijk

In MN 25.4 werden onderdelen getoond. Het constructiesysteem van deze onderdelen was niet bekend. Inmiddels is Jan Ringnalda er in geslaagd dit te traceren. Het zijn onderdelen van het merk: "Lineol pioniere"; de bouwdozen ervan waren gericht op de bruggenbouw.



buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 78 (december 2007)

Michael Denny betreurt de teloorgang van Nikko UK en het feit dat het 49 % aandeel van Nikko door Meccano is teruggekocht, juist nu Nikko met de Mechanical Workshop op de goede weg was. Als nog aanschaffen die doos.

In CQ50 stond een korte beschrijving van 'The Wizard and his Nephew'. Waarschijnlijk een demonstratiemodel voor handelaars. Afkomstig uit de vracht aan Meccano die wijlen ons gildelid Willem van der Kleij in België had gekocht. Gesloopt, maar niet alvorens er wat schetsen van te maken en die heeft Roger Marriot enige jaren geleden gebruikt om dit spectaculaire model nieuw leven in te blazen. Philip Webb heeft nieuwe tekeningen gemaakt en samen met de beschrijving van Roger kunt u een eind komen. Als het nabouwen, met negen pagina's CQ in de hand, toch niet helemaal lukt, kunt u Roger bereiken op johnroger.marriott@bitinternet.com.

Deel twee over de Beep oftewel de grote broer van de Jeep, de Dodge WC51. WC duidt hier op Weapon Carrier. Dat valt niet goed bij de antimilitaristische modelbouwer Bernard Périer, maar hij geeft toe dat militaire voertuigen een treffend uiterlijk hebben in contrast met de gladde eenheidsworst van de personeauto's die ons dagelijks omringen. Het model ziet er inderdaad 'stoer' uit en is makkelijk te

bouwen op basis van het grootste RC onderstel van Nikko. Helaas in zink en geel, en niet legergroen. Met een massa van 150 kg is de Mercedes Actros 8*8/4 truck van Peter Jonges een zware jongen. In ieder geval is perfecte detaillering van deze strooiwagen in schaal 1:20 geen probleem. De assen, daar zit het probleem. De 12 wielen worden per stuk met meer dan 12 kilo belast. Assen van 8mm, bijv. Exacto, zijn wellicht de oplossing, is de slotconclusie van deze 'oefening' die uiteindelijk moet leiden tot de bouw van de DEMAG AC 650, een zeer zware rijdende kraan met nog veel meer wielen.

Fahr D-RAD, dat was een advertentiekreet voor een motorfiets die tussen 1923 en 1937 in Spandau bij Berlijn werd gemaakt. Het prototype voor het door Frank W. Weber gebouwde model had twee cilinders. Achter elkaar. Dat gaf natuurlijk gigantische koelproblemen voor de achterste cilinder, maar in model ziet het er fraai uit. Mede dank zij het gebruik van veel niet-originale onderdelen. De fabrikant is al na een jaar overgestapt naar een éencilinder. Prachtige foto op de "middenpagina's".

Zoals beloofd door Robert Kay nu het overzicht van de speciale onderdelen, die destijds door M.W. Models werden verkocht. Het ging om replica's van oorspronkelijke Meccano onderdelen, ontwerpen van derden of van MW zelf. De eigen ideeën werden soms wel gepubliceerd, maar niet in productie gebracht. Het was

ook mogelijk dat een onderdeel later door Meccano zelf werd geproduceerd. Zo is 11b afkomstig van Exacto. Met twee gaatjes. MW voegde daar het handige derde gat aan toe en nu wordt het in die uitvoering door het Franse Meccano geproduceerd. Boeiende leesstof.

Het planetarium van Michael Whiting met Jupiter en zijn vier grootste manen was al klein, maar Paul Dale heeft het nog wat kleiner gemaakt. Dat viel niet mee, maar met andere en compactere tandwielen konden toch dezelfde verhoudingen bereikt worden. U zou er ook nog een motortje aan toe kunnen voegen. Nu is het zwengelen met de hand. Eerder gaf Frank W. Weber aan hoe de plastic wielen van het RC onderstel uit set 6950 door echte Meccano wielen kunnen worden vervangen. Bij het grotere chassis van set 8700 gaat dat nog makkelijker. Zowel voor als achter kunnen de assen worden vervangen, waarna montage van andere wielen simpel is. Ook kan dan de spoorbreedte worden gewijzigd en door toevoeging van een vertraging kan de veel te hoge snelheid worden gereduceerd.

Tenslotte het eerste deel over een echt speelgoedtreintje van Bernard Périer, een 4-4-0 locomotiefje met tender in schaal 1:72.

The International Meccanoman

Nummer 53 (januari 2008)

De Golden Spanner Award ging dit jaar, terecht, naar Geoff Wright. Eén uitreiking per jaar aan één persoon, maar al die jaren was Elisabeth, zijn vrouw, een onmisbare ondersteuning en

dus was er, heel attent, dit jaar een Extra Spanner Award voor haar.

De ingezonden brief van Joe Attard is een reactie op het sombere schrijfsel van de voorzitter in de vorige aflevering. Het aantal leden daalt. De ouderen onder ons hebben bereikt waar ze als kind naar verlangden, een grote hoeveelheid Meccano. Er is gebouwd en gebouwd en nu slaan ouderdom en vermoeidheid toe. Een hopeloze toestand? Niet als er jonge, volwassen, leden worden aangetrokken. Dat geldt evenzeer voor ons gilde. Ook de brief van James Craig verdient aandacht. De dominerende rol van de computer en internet stoort hem, volslagen digibeet, in hoge mate. Verkoop via Ebay, informatieverstrekking via websites, communicatie via e-mail. Dat ondergraaft de zelfstandige rol van een tijdschrift. Ook iets om in gedachten te houden. Niet ieder gildelid beschikt over een computer of kan daar makkelijk mee omgaan.

Het principe van de niet-elektronische automatisering in de kraan van Lucio Borriello, die in de septemberuitgave beschreven werd, was niet voor iedereen even duidelijk. Microswitch-Based Logic noemde de auteur het. Eén-Aprilgrap dachten sommigen. Niet in september. Ter verduidelijking nu twee schema's van de gebruikte microschakelaars en de daarmee bekrachtigde motoren. Voor de heen- en voor de teruggaande beweging. Volmaakte symmetrie! Wederom interessante bouwtips, superdetailering, grote en kleine differentiëlen en een uitschuifbare kraanarm.

William Irwin ergert zich aan de hardnekkigheid waarmee onjuiste informatie blijft bestaan. Ook hier gaat het om internet en dan met name over Wikipedia. Het lijkt zo leuk, een encyclopedie waar iedereen iets aan toe kan voegen. Het werk van amateurs in de ware zin van het woord. Maar niet iedere liefhebber is een deskundige en als het gaat om de Differential Analyzer, waarvan Irwin alles weet, staat er onjuiste informatie in Wikipedia. Irwin zou natuurlijk het desbetreffende artikel kunnen (laten) corrigeren,

maar kennelijk heeft hij daar geen zin in.

Een uitgebreid artikel van Michael Whiting over zes constructietechnieken voor planetaria. 1 - concentrische buizen (niet mogelijk met Meccano); 2 - geneste ringen; 3 - centrale as met epicyclische aandrijving; 4 - combinatie van 1 en 3; 5 - epicyclische aandrijving met twee componenten; 6 - als 3 met zijdelingse aandrijving. Met voorbeelden en schema's.

Ook aandacht voor de nieuwe Mindstorms van Lego. Een programmeerbaar kastje (computer) waarmee drie motoren bestuurd kunnen worden. Menige inventiviteit toepasbaar in Meccano-modellen. Of is dat heulen met de vijand? Bij Atembo in Delft 259 Euro.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 31 (december 2007)

Dit gilde bestaat al veertig jaar. Dat werd uiteraard gevierd op een bijeenkomst waar veel modellen werden getoond. Vaak met een nostalgisch karakter zoals de Lambretta scooter van Brian Edwards. Zo ook de raceauto van John MacDonald. De Auto Union uit 1936. Uiteraard in zilver gespoten en niet in legergroen zoals zijn vroegere modellen. Verder in dit rijtje de Junkers 52/M3 en de Bristoll Pullman van Tony Homden. Opgebouwd uit onderdelen van de vooroorlogse Aeroplane Constructor dozen. Meccano klokken met een veermotor lopen meestal maar kort en zijn onnauwkeurig. Uitzondering is de klok van Mike Edkins. Een verbeterde uitvoering van de klok die hij in 1993 ontwierp. Loopt nu dertig uur op een tovermotor, slaat ieder uur en wijkt per dag minder dan twee minuten af.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 100 (winter 2007)

Iets om te testen. Simulatie van een hydraulische plunjer als volgt: van een 147g inbus draai-

bout wordt de kop afgeslepen tot 5 mm zodat deze past in een plastic buisje J312 van 120 mm. Op het buisje wordt uitwendig een H-koppeling geklemd. Op de door de H-koppeling stekende bout wordt een klein kroonwiel geschoven plus een dunne ring waarna het uiteinde van de bout wordt gefixeerd in een zijgat van een orthogonale koppeling door vanaf de andere kant een korte stelschroef in datzelfde gat te draaien. Als dat maar houdt! Via een tweede kroonwiel op een as door de koppeling kan dan de H-koppeling en zo het buisje aangedreven worden. Op het andere einde van het buisje wordt een tweede H-koppeling geklemd met aan de andere kant een ingeklemde schroefbus 64. In de schroefbus een schroefstang 80 draaien bijv. een schroefkoppeling 63c, die met een moer kan worden vastgezet. Daarmee kan dan een deel van het model bewogen worden. Opmerking: wie levert J312?

Voorts wat foto's van op diverse bijeenkomsten getoonde modellen.

JMH Newsletter

Nummer 84 (december 2007)

Onder de titel 'Getting Started' een zeer bruikbaar overzicht over informatiebronnen m.b.t. Meccano op internet: onderdelen (oud, nieuw en replica), modelbouwplannen, leveranciers, restauratietechnieken en discussiegroepen.

Een bestaand model nabouwen is makkelijker dan zelf een prototype modelleren. Dan moet je eerst onderzoeken hoe dat prototype geconstrueerd is en onherroepelijk stuit je op schaalproblemen. E.e.a. wordt besproken aan de hand van een mobiele kraan van Grove. Een handig hulpmiddel bij het ontwerpen is een tekenpakket op de huiscomputer. Bijv. VirtualMec.

De grootste ter wereld. Het duurde even voor ik begreep wat er op het plaatje te zien was. Een 'voertuig' met twee gigantische zijwielen en een derde en veel kleiner bestuurbaar wiel dat aan een wals doet denken. Een rare

stoomwals dan? Nee, een soort legertank zonder rupsbanden. Ontworpen door de Rus Nikolai Lebedenko c.s. rond 1915. Helemaal bovenop, tussen die grote wielen, zit inderdaad een geschutskoepel. Een succes is het nooit geworden. Het kleine wiel liep snel vast in zachte grond en de grote wielen konden gemakkelijk stukgeschoten worden. Succes of niet, Anthony Els maakte een leuk model van deze malle tank. Elk spaakwiel bestaat uit drie ringen 145d en twee stuurwielletjes voor de naaf. Het geheel aaneengeregend met koord op een 167a als hulpmiddel om de naaf goed te kunnen centreren. Wie maakt er nog modellen met een toermotor? Hier wat leuke modelletjes met dit motortje: een 'auto' uit 1885, een draaimolen en een stoomwals.

Magazine du CAM

Nummer 101 (januari 2008)

Een met Meccano gebouwde boot is per definitie zo lek als een vergiet. Geen boten dan maar? Gelukkig zijn er wel oplossingen te bedenken. Jean Tresson bouwde een zeer geloofwaardige motorboot met standaard Meccano en maakte zijn creatie waterdicht door het plaatwerk aan de binnenkant af te plakken met transparant folie. Onzichtbaar voor de toeschouwer. Geen problemen met de afdichting van de schroefas? Nee, er wordt een buitenboordmotor gebruikt. Simpel, ziet er goed uit en vaart echt. Over roestproblemen wordt niet gesproken.

Uitgebreide beschrijving van een automatische vierversnellingsbak. Met differentieel en centrifugaalmechanisme voor het schakelwerk.

Aanvullende gegevens m.b.t. tot in #86 en #96 beschreven elektromotoren. Gortdroge literatuur met fraaie foto's.

Sommige Meccano-constructies zijn geen modellen. Er is geen prototype. Zo'n constructie is dan origineel, maar soms is niet duidelijk wat dan de bedoeling, laat staan het nut, is. Hier een verhaal over een complexe constructie met drie gyroscopen. De

kleinste als binnenwerk van de middelste die weer omvat wordt door de grootste. Als Russische Matroesjka's. De bouwer gaat door het lint bij een mislukte demonstratie en verzoekt de verteller om de gekmakende contraptie te vernietigen. Fantasie of werkelijkheid? Dat moet u zelf beoordelen, maar er staan wel twee foto's van de constructie bij dit verhaal.

Veel begrijpelijker is de beschrijving van een, verrijdbare, machine om vrachtwagens met grind te beladen. Met transportband en emmertjes op een ketting. Zo kunt u aan de slag met uw verzameling van 131d's. De emmertjes scheppen het grind op en brengen het omhoog naar de transportband die het grind in de laadbak stort.

AMS Bulletin

Nummer 58/07

Een lekker bladernummer met prima foto's in kleur van diverse tentoonstellingen, verspreid door het blad. Veel aandacht voor de nu permanente afdeling bouwdozen (metaal) in het speelgoedmuseum te Davos.

Van Christoph Schörner een kermiswagen, getrokken door vrachtwagen. Strak en kleurig gebouwd met Merkur. Van dezelfde bouwer een klassieke portaalkraan (Märklin).

Een portaal is eigenlijk een smalle doorgang. Willy Dewulf spreekt bij zijn kraan dan ook over een brug. Vrij fors, neemt minstens een oppervlak van 2 m x 1,70 m in beslag. Zoals te verwachten een uitgebreide beschrijving met meer dan vijftig foto's en tekeningen.

Voor het ruige werk een puinbak-transporteur. Van en met Stokys gebouwd door Franco Richner die opmerkt dat deze firma zeer gedetailleerde handleidingen meelevert. Ook met Stokys een bouwkraan (Markus Zanelli) en een gelede vorkheftruck (Wolfgang Repke).

Tot slot een demomodel van Peter Hartmann voor het Walschaertmechanisme (bij stoomlocomotieven). Benamingen van de componenten in Frans, Duits en

Engels. Het Frans heeft daar soms hele omschrijvingen voor nodig; wat in het Duits een 'Steuerrad' heet en in het Engels 'Handle' is dan in het Frans een 'Volant de commande ou de changemant de marche'. Misschien ligt dat aan de vertaler.

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.

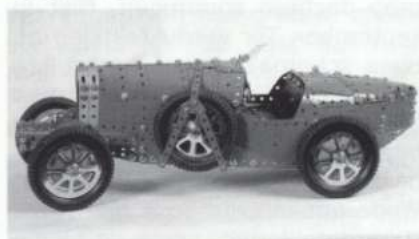
Exacto -sets

Replica van Meccano **Crane set 1976** franco thuis \times 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 \times 133!

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



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

Informeer naar de prijs.

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

Nieuwste prijslijst \times 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

Te koop aangeboden:

Partij 8 à 9 kilo kort voor- en naoorlogs, rood/groen, lelijk overgeschilderd Meccano. Het moet worden gereinigd en opnieuw overgeschilderd. De partij bestaat hoofdzakelijk uit strippen in div. lengtes, hoekbalken, flexibele en montageplaten, hekken, enkele wielen alsmede grote opbergkist. P.n.o.t.k. Voor meer informatie en foto's: J.L.Hermans, tel. 0343 520479, E-mail: jlhermans@planet.nl

Te koop aangeboden: (wegens gezondheidsredenen)

Grote partij Meccano en Temsi onderdelen (doos 10 met veel extra's, waarbij veel tandwielen) Verder veel bouwmodellen, waarvan een aantal Andreas Konkoly. Alles in één koop. Prijs n.o.t.k. Te bevragen bij: dhr. Ph.C.Knipscheer, Velperweg 48A I, 6824 BL Arnhem, Tel. 026-4426912

Te koop aangeboden:

Meccanodoos 2 met aanvulling 2A (vooroorlogs) in gebruikte staat. Tevens een Doosje o. Alles in één koop. Prijs n.o.t.k.

Te bevragen bij:
dhr R.Hoppe,
tel. 0168-329357

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.

agenda voor Meccano Gilde Nederland

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

Bijeenkomsten en evenementen

Gildebijeenkomst

Ede 29 maart
(ledenvergadering)
Aanvang: 9.00 uur
Locatie: NIMAC
Galvanistraat 13,
Ede

Evenement (Modelbouwbeurs)

Zaandam 6 April
Openingstijden: Deelnemers
vanaf 7.00 uur.
Voor bezoekers van 10.00 tot
16.00 uur.
Locatie: Sporthal "De Strijk",
Oostzijde 132,
1502 BL Zaandam.
Toegangsprijs bezoekers: € 2,50
Ruime parkeergelegenheid.

Gildebijeenkomst

Brummen 12 April
Aanvang: 9.00 uur
Locatie: Kegelhuis "Concordia",
Engelenburgerlaan 1
6971 BT Brummen
De zaal is slechts 5 minuten
lopen van het NS station.
Voldoende parkeerplaatsen.

Evenement

Modelbouwmanifestatie
Rijswijk 3 en 4 mei

In de Evenementenhal Rijswijk
Volmerstraat 12
2288 GD Rijswijk
Openingstijden: 10.00 - 17.00
Entree: Volwassenen € 7,00 en
kinderen (2 - 10 jaar) € 4,00

Gildebijeenkomst

Heemskerk 31 Mei
Openingstijden: 8.30 - 16.00 uur
Locatie: Zaal "De Werf",
Pieter Brughelstraat 5
1964 EM Heemskerk.
Informatie: R. Muijen,
tel: 0251 227428

Gildebijeenkomst

Tiel 14 Juni
Openingstijden: Voor exposanten
en handel van 09.00 t/m 16.00
uur, voor bezoekers van 10.00
t/m 15.00 uur.
Locatie: Verenigingsgebouw
"De Schakel", Scheeringlaan 4a,
4001 WJ Tiel.
Gebouw is rolstoelvriendelijk en
horeca aanwezig.
Stadshart is op loopafstand.
Voor info: tel. 0344 610870

Gildebijeenkomst

Mechelen (Begië)
6 September

Geopend: 10.00 - 16.30 uur
Locatie: Speelgoedmuseum,
Nekkerspoelstraat 21,
B-2800 Mechelen

Gildebijeenkomst

Harderwijk 4 Oktober
Aanvang: Voor deelnemers is de
zaal open vanaf 8.00 uur.
Voor bezoekers: 9.00 uur.
Locatie: Gebouw, "Estrado",
Parkweg 3
3842 AD Harderwijk
Circa 10 minuten lopen vanaf
station.
Ruime parkeergelegenheid
Voor info: W. Livestrou,
tel. 0341 253889

Evenement

Modelbouwmanifestatie
Soesterberg

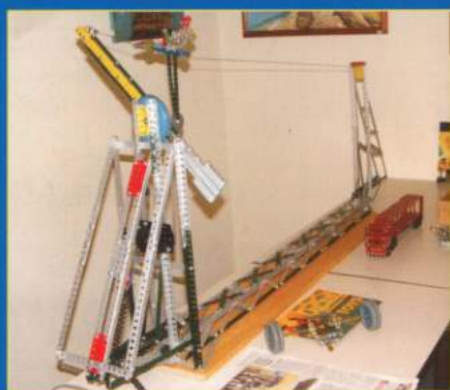
Van 19 t/m 26 oktober.
(maandag 20 en zaterdag 25
oktober gesloten)
Openingstijden:
10.00 - 17.00 uur.
Mil. Luchtvaartmuseum
Soesterberg.

*In de volgende editie van
Meccano Nieuws vindt u
de overige Evenementen en
bijeenkomsten van 2008*

Tiel 2007

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

Na de laatste bijeenkomst in Kerk Avezaath ging het gerucht dat er toch wel behoefte was om in die regio weer een bijeenkomst te organiseren. Twee heren uit de directe omgeving van Tiel zagen dat wel zitten en gaven dat nadrukkelijk aan in het Gilde. Uiteindelijk kon er een datum worden geprikt. Een geschikte accommodatie werd gevonden en op 3 november moest het gebeuren. Materiaal voor promotiedoeleinden werd opgevraagd om de plaatselijke pers mee te bestoken en men ging mogelijke deelnemers benaderen. Dus op 3 november ging ik met mijn wederhelft richting Tiel. Na een korte wandeling vanaf het station werden we verwelkomd door één van de organisatoren in een zaaltje met veel licht van buiten. Prettig bij het bekijken van de aanwezige modellen. Al snel kwamen er meer leden die de bijeenkomstlocatie hadden gevonden. Omstreeks 10.00 uur kwamen de eerste niet-leden binnen druppelen en het werd aardig druk. In de loop van de ochtend zou blijken dat er serieuze belangstelling was voor ons Gilde en er kon worden opgemaakt dat het promotie materiaal zijn werk had gedaan. De ledensecretaris had het er druk mee, met als resultaat een aantal nieuwe leden. De organisatie van Tiel kan dan ook tevreden terugkijken op een geslaagde bijeenkomst die zeker voor herhaling vatbaar is. De getoonde foto's zullen dat zeker beamen.



Boven en rechts
De fietsacrobaat van
dhr. van Doorn

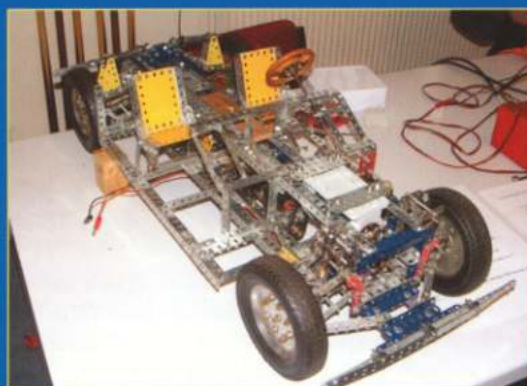


Boven
Deze modellen zijn door
dhr. Westerman gebouwd



Links
Dit zijn de modellen
van de jongste
bouwer op de
bijeenkomst

Rechts
Deze mooie
stoommachine
is van
dhr. B. Lennaersts



Links
De sportwagen in
aanbouw is van
dhr. E de Vreugd

Rechts
Henry Goovaerts
was op de
motor met zijspan
uit Genk
gekomen

