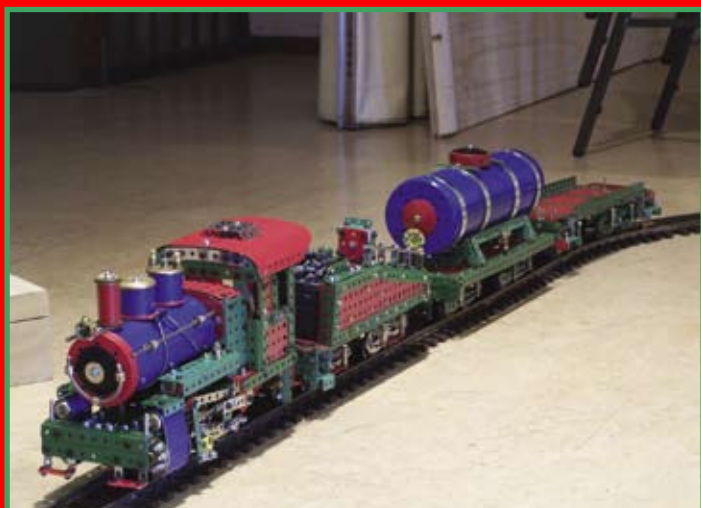


meccano

nieuws

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



Hierden voorjaar (Zie pagina 4 & 5)

6 *Interview Co Stevens*

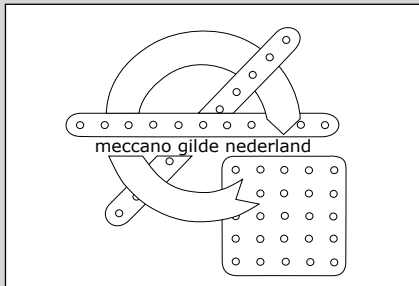
15 *Modelshow Europe 2011*

9 *Splitterbak*

17 *Balans in onbalans*

11 *Skeletonklok deel 1*

19 *Goes 2011*



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: Gerard Anink
Singelweide 139
1967 HJ Heemskerk
Tel: 0251-293566
Tijdelijk E-mail: ganink@ziggo.nl

Secretaris: Hans Kuijl
Mozartlaan 18
3603 BH Maarssen
Tel.: 0346-564405
E-mail: secretaris@meccanogilde.nl

Penningmeester:

Jan Schurink
Burg. A. Bontekoelaan 12
7437 CR Bathmen
Tel: 0570-542815
Fax: 084-7471955
Giro MGN: 5484519
Internationale betalingen via IBAN:
NL85INGB0005484519 BIC: INGBNL2A
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

Evenementencoördinator

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

Redactie

Charles Spierdijk (hoofdredacteur)
Kalorama 91
2132 RC Hoofddorp
Tel: 023-5614832
E-mail: redacteur@meccanogilde.nl
Co Stevens (eindredactie)
Geert Vanhove (coördinator Tekenteam)
Cees Trommel (tekstcontrole)
Karel Berling (vertalingen)

Artikelen en advertenties

sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven

op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap

bij secretaris.

Documentatiecentrum

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

Contributie € 40,00 per jaar

(voor jeugdleden € 18,00)
Het verenigingsjaar loopt van
1 januari t/m 31 december.
Bij aanmelding is een entreegeld
van € 3,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws

wordt gedrukt bij
en gedistribueerd door:
BB printservice
Heemstede

Website:

www.meccanogilde.nl

Meccano Nieuws

29.3

De volgende editie van
Meccano Nieuws zal begin
september 2011 verschijnen.

De sluitingsdatum voor
kopij en advertenties is
1 augustus 2011.

2

van de redactie.....

Deze editie van Meccano Nieuws heeft wederom 24 pagina's. Dat heeft natuurlijk alles te maken met de kopij die voorhanden is. De reden ervan is dat er artikelen over waren van MN 29.1 en de toezegging mij gedaan werd werkelijkheid. Er kwam kopij binnen van een prachtige klok waarvan deel 1 in deze editie is opgenomen.

Toch blijft de vraag naar kopij onverminderd van kracht maar dat zullen de meeste leden inmiddels wel begrepen hebben.

De Stolpklok deel 1 beslaat vier pagina's en het was voor mij nog een heel gepuzzel om de goede foto op de goede plaats te krijgen. Maar dat is volgens mij wel gelukt. Een ander technisch verhaal heeft ook zijn plaats gekregen in dit blad en dan bedoel ik het artikel over een "Splitterbak voor een knikstuur-trekker".

Dan zijn er natuurlijk de diverse evenementen zoals Goes en Modelshow Europe 2011. Daaropvolgend de verschillende bijeenkomsten zoals Hierden met de ledenvergadering en Brummen. Door allerlei omstandigheden was geen fotograaf aanwezig maar gelukkig had de organisator wel een verslagje gestuurd. Dat gaf mij de mogelijkheid een foto van één van de getoonde modellen te plaatsen. Daar ging wel wat werk inzitten omdat ik de achtergrond heb verwijderd. Het resultaat is te zien op pagina 17.

Ook is er nog een artikel over de eigenaardigheden van gyroscopen. Er is informatie van exposities die van start gaan. De expositie in het stadsmuseum te Harderwijk wordt ondersteund door een aantal Gilde leden met hun modellen. U kunt er alle benodigde informatie over vinden op pagina 16 & 23. De andere expositie vindt plaats in het Teylermuseum te Haarlem. Hiervoor is materiaal geleverd door Henk Brouwer.

Het Documentatie Centrum heeft te melden dat het archief wederom is uitgebreid met documentatie. Mochten er documenten bijzitten die uw interesse hebben gewekt dan kunt u contact opnemen met de beheerder voor meer informatie. Hierboven in de colofon vindt u het telefoonnummer en het E-mailadres.

Dan ben ik thans zo een beetje door mijn informatie heen en rest mij u veel leesplezier toe te wensen.

Charles Spierdijk

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 29.1 together with this edition of MN 29.2 and will also be published as usual on the website of the MGN.

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

van de	ledensecretaris
--------	-----------------

Als u denkt dat na mijn prachtige afscheid in Leiden, mede door ondersteuning van een aantal Meccanovrienden, de rust is weergekeerd in huize Kuijl, nou nee. NU maar zorgen voor de kopy van MN 29.2, wederom een fraaie aflevering van ons favoriete magazine.

Nieuwe leden:

Graag een hartelijk welkom aan de volgende nieuwe leden:

- 3164 N. Piket,
Hendrik Zwaardcroon-
straat 118,
2593 XV Den Haag,
06 23 85 04 09
- 3165 P.G. Bakker
Michielsreed 1
9233 LE Boelenslaan
- 3166 S. Bergsma
Skieppeleane 2
9247 CA Ureterp
- 3167 J.L. Nuisl
Noordereinde 91

1243 JK 's-Graveland
035 656 12 70

3168 A.J. van Teeckelenburgh
Germanenlaan 47
7312 HX Apeldoorn
055 541 28 25

Veel plezier bij deze prachtige hobby en in de vereniging toegewenst!

Bedankt ultimo 2011:

Geen bedankers deze keer!

Overlijden:

Met leedwezen maakt het bestuur het overlijden van de volgende leden bekend:

- 2897 Bervoets
2581 Buuren, H. van
3097 Maurice, A.C.

De heer Maurice heeft vlak voor zijn overlijden nog een hartelijke brief aan uw (leden)secretaris doen toekomen waarin hij zijn Meccano-vrienden een hartelijke groet doet toekomen en ze bedankt voor hun vriendschap in

de afgelopen jaren.
Moge zij rusten in vrede.
Uw bestuur heeft de nagelaten betrekkingen een blijk van medeleven doen toekomen.

Adreswijzigingen etc.

- 2625 Maeijer, J.P.M.,
Boekenrode 93,
3085 JA Rotterdam,
010-22 66 694
- 2841 Rook, H.D.,
038 33 24 028
- 2792 Vrolijk, H.,
Geerkade 5,
3144 EC Maassluis,
010 591 0692

Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van ons Gilde:
532 + 5 nieuwe leden ./ 3
overleden leden ./ 8 wanbetalers
+ 1 herintredende wanbetalers=
527.

Uw(leden)secretaris

Hans Kuijl

Veiling informatie

Tijdens de veiling in Hierden j.l. zijn aantal punten aan het licht gekomen die aangepast dienen te worden.

3

De volgende maatregelen zijn hiervoor genomen:

1. Locatie en datum van een nieuwe veiling wordt in Meccano Nieuws tijdig aangegeven.
2. Voor aanvang van de veiling wordt een ieder in de gelegenheid gesteld zich voor deze veiling in te schrijven en krijgt dan een biednummer.
3. Voor de veiling krijgt een ieder de gelegenheid de uitgestalde kavels te bezichtigen. Daarbij ligt een overzichtlijst. Op deze lijst staan de kavels (nummers) met beknopte beschrijving en inzet per kavel.
4. Het tijdstip van aanvang (van de veiling) wordt op de locatie bekend gemaakt.
5. Tijdens het bieden zal de veilingmeester door minstens drie personen worden geassisteerd. Twee ter ondersteuning van de veilingmeester en het vastleggen van de afslagresultaten en één voor het tonen van het kavel tijdens de aankondiging ervan.

De bovengenoemde maatregelen zijn ingevoerd om de leden beter te informeren en het veilingverloop nauwkeuriger en sneller te laten verlopen.

Veilingregels

De veiling.

- de kavels worden d.m.v. opbod geveild,
- een kavel wordt ingezet op het bedrag dat op de kavellijst is aangegeven,
- bieden op een kavel dient uitsluitend door het opsteken van het uitgereikte biednummer,
- een andere koper kan over dat bedrag heen door zijn biednummer op te steken,
- blijft de bieding op een bedrag steken dan wordt de koop beklonken bij afslag van de veilingmeester,
- het biednummer en het bedrag van afslag worden genoteerd,
- de veilingmeester gaat verder met het volgende kavel,
- na het afslaan van het laatste kavel worden de kopers in de gelegenheid gesteld hun verworven spullen tegen contante betaling op te halen,
- terwijl houders van een biednummer die niets gekocht hebben hun nummer inleveren.

Zie voor vervolg Pagina 4

Het bieden gaat per opbod tenzij er niet geboden wordt. In dat geval bepaalt de veilingmeester of het bod omlaag gaat of het kavel ingenomen wordt.

Vanaf € 10,00 gaat het bod met € 1,00 omhoog t/m € 20,00.
 Na € 20,00 gaat het bod met € 2,00 omhoog t/m € 50,00.
 Na € 50,00 gaat het bod met € 5,00 omhoog t/m € 100,00.
 Na € 100,00 gaat het bod met € 10,00 omhoog t/m € 200,00.

In dit traject wordt het bedrag van elke bieding door de veilingmeester genoemd.

De totale opbrengst van de veiling zal worden vermeld in het eerstvolgende Meccano Nieuws. Toekomstige schenkingen aan het Meccano Gilde zullen op deze wijze hun weg vinden naar de leden. Eventuele volgende veilingen zullen zo vroeg mogelijk gemeld worden.

Het bestuur.

Hierden voorjaar 2011

Tekst: Charles Spierdijk, foto's: Alex de Jong

Op zaterdag 26 maart leidde de reis naar Hierden voor een Gilde bijeenkomst met Algemene Leden Vergadering. In het dorps huis was het al een drukke van belang van leden die een plaatsje zochten of inmiddels hadden gevonden. De aanwezige tafels en stoelen hadden inmiddels een plekje gekregen en onze voorzitter stond klaar om iedereen te verwelkomen. De verscheidenheid aan modellen was groot zodat er weer heel wat te bekijken viel. Na een turbulente start van arriverende leden (met aanhang) werd de vergadering door de voorzitter geopend. De voortgang verliep voorspoedig waarbij de leden een goede inbreng hadden. In MN 29.1 was al te lezen dat aansluitend op de vergadering een veiling was gepland. Hierbij werden een aantal kavels (Meccano) onder de hamer gebracht. Iedere aanwezige had de mogelijkheid om te bieden. Bij deze eerste veiling werd op een aantal punten duidelijk dat de organisatie verbeterd dient te worden. Maar de veilingleiding heeft hier inmiddels van geleerd en is er van overtuigd dat het de volgende keer beter zal gaan. (Zie nieuwe opzet volgende veiling) Nadat alle kavels een nieuwe eigenaar hadden gevonden werd er doorgegaan met waar men voor de vergadering was gebleven, het bewonderen van de tentoongestelde modellen. Er waren overigens ruim 100 leden aanwezig op deze bijeenkomst.

- 4 Voor de leden die niet in de gelegenheid waren een bezoek te brengen aan Hierden, zijn een aantal foto's toegevoegd die een indruk moeten geven van wat er zoal te zien was.

Foto's voorpagina

Linksboven: Maserati-racewagen op de rollenbank.

Rechtsboven: De Bugatti van A van Prooijen op de krikken.

Linksonder: De loc met wagons van Henk Sloots.

Rechtsonder: Elektrische lorry van Jan Bressinck



Rechts

Hier ziet u alvast een klein deel van de in aanbouw zijnde kraan van Huib van Wijngaarden.

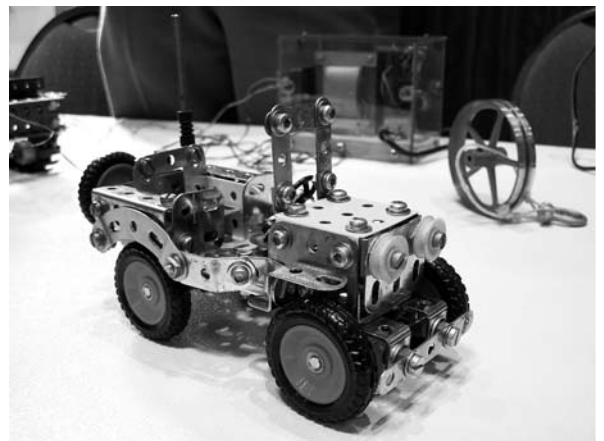
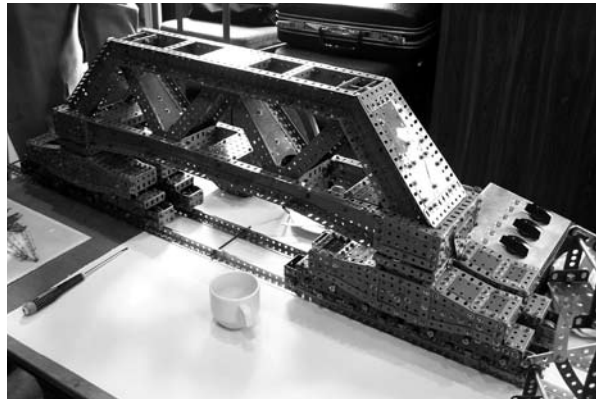
Dat wordt nog een hele toer als deze kraan af is mee te nemen naar een bijeenkomst

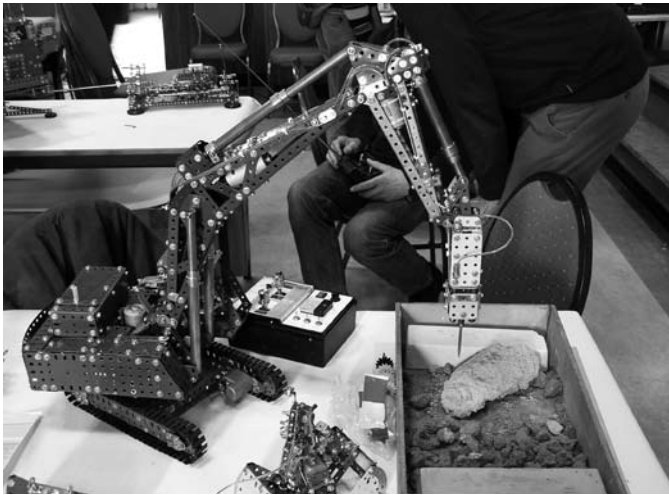
Links

Bernhard Lennearts laat hier zijn nieuwste model bezichtigen.

Rechts

Een bekende Jeep zou je zeggen. Maar dit model wijkt toch enigzins af. Wie het ziet mag het zeggen.

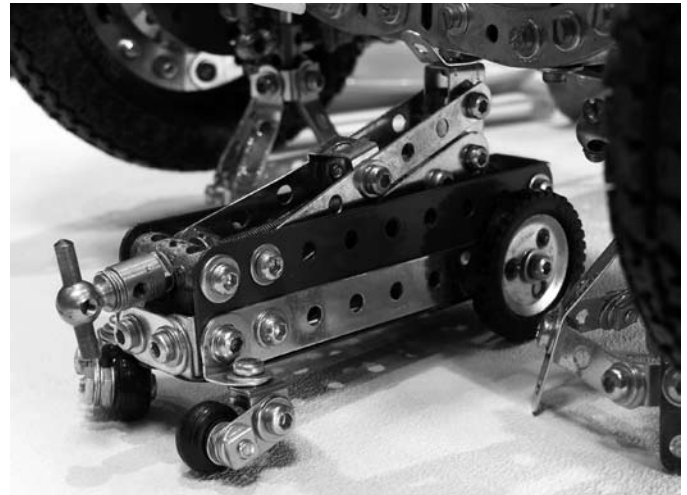


**Boven**

Op dit model van Bertus Jongste zou een sloopbedrijf jaloers worden.

Onder

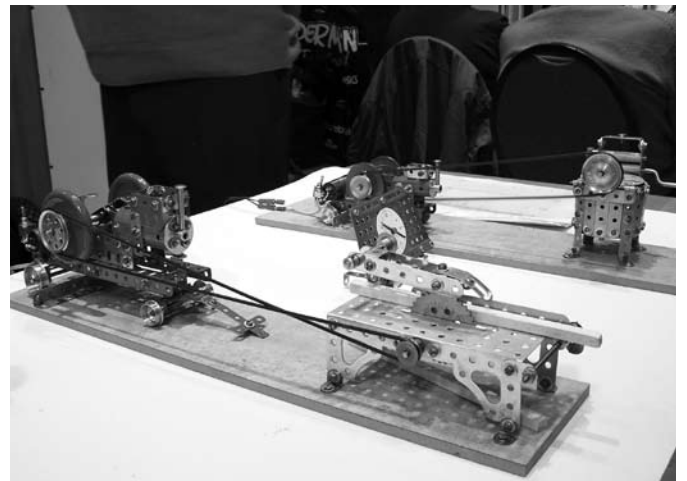
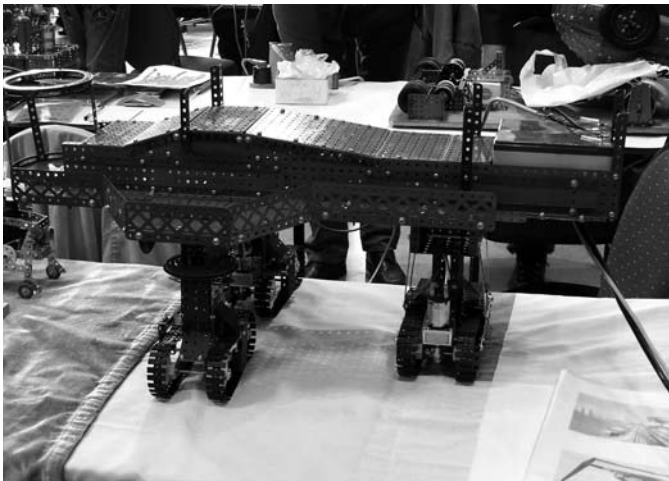
De blocksetter in aanbouw van Henry Goovaerts.

**Boven**

Hier is de krick onder de Bugatti beter te zien.

Onder

Hier worden een wasmachine en een cirkelzaag aangedreven. Helaas is de bouwer me onbekend.



5

Links

Deze mobiele kraan is ongetwijfeld het resultaat van vele uren huisvlijt. Ik hoop echter dat de bouwer zich meldt want ook zijn naam is mij niet bekend.

Rechts

De getoonde havenkraan is gebouwd door F. Dullemeijer en was ook te zien op de Meccano stand in de Zeelandhallen.



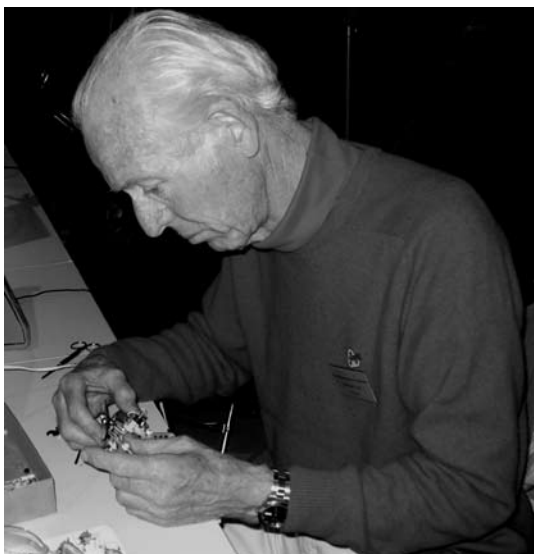
De Meccanoman die je altijd al wilde ontmoeten: Co (N.I.M.) Stevens

Geïnterviewd door Hans Kuijl

Een wat benevelde zondagochtend, laatste dag van oktober. Rijd door een prachtige herfstgetinte laan naar Achterveld, onder de rook van Amersfoort. Een slaperig, vriendelijk ogend dorp, waarvan je je kunt voorstellen dat Co en Gisela daar zijn neergestreken. Co behoeft eigenlijk geen introductie, ieder MGN-lid kent deze bescheiden en sympathieke man, een tikje verlegen. Het was pas na enige aandring dat ik hem kon overhalen 'dit diepte interview te ondergaan'. Na kalmerende woorden mijnnerzijds begeeft Co zich naar de keuken waar hij snel de voor een interview noodzakelijke koffie in de gezellig ingerichte huiskamer weet te toveren. Voor de lezer die het nog niet weet, ik heb de eer en het genoegen u, waarde lezer van ons favoriete lijfblad, voor te stellen aan: Co Stevens.

LEVEN

6 Geboren in Heerlen, 1934, vader bouwkundig tekenaar en als architect werkzaam bij de Oranje Nassau mijn I te Heerlen. Opgegroeid aldaar, LS gedurende WO II, Bernardinus College, gymnasium bèta, daarna militaire dienst. Rekruut in Maastricht, daarna een kantoorfunctie in Apeldoorn, voor de liefhebber: Staf 1 LK. Vervolgens HTS in Heerlen, liever dan een lange studie, elektrotechniek, de oude MTS, volledig afgestemd op de Mijnen, veel turbines, elektromotoren enz. enz.. Volkskrant: advertentie voor geluidtechnicus bij de Wereldomroep. Precies dezelfde advertentie als hij na zijn eindexamen gym had gezien, gemaakt voor Co. Er was een opleidingsperiode aan verbonden en je moest in de ploeg passen; er was geen specifieke opleiding voor deze baan, je moest het leren in de praktijk. Gymnasium en HTS kwamen zeer van pas bij de Wereldomroep. Interessant is dat er steeds weer uitdagingen kwamen, ontwikkelingen van de techniek maakten dat Co er zijn hele werkzaam leven lang is gebleven. Een van die uitdagingen was het bouwen van een relaisstation op Bonaire. In 1964 ontstond plan om verder uit te breiden en werden twee relaisstations gerealiseerd: Bonaire en Madagaskar. "Van 1967 tot 1970 woonde ik (met mijn gezin) in Bonaire." Wereldomroep is opgericht in 1947; doel was het houden van contact van Nederland met de geëmigreerde Nederlanders. Daarna verbreding wat talen betreft. "Waarom uitzenden in het Arabisch?" onderbreekt uw interviewer nieuwsgierig. Dat had te maken met de verbreding van doelstelling. In 1964 werd zendtijd gehuurd bij T.W.R. (Trans World Radio), dat is een Amerikaanse christelijk ingesteld station, ook gevestigd op Bonaire. Relaystation Bonaire had



als doelgebied o.a. Noord- en Zuid-Amerika. Taak: registreren van actueel nieuws, naar Bonaire doorgegeven via radio Koorwijk; daarna uitzendingen samenstellen met niet actuele programma's. deze gingen wekelijks in de koffer per KLM. In 1970 terug naar Nederland studiothechnicus, als altijd. Toeristencursus Spaans om iets van de taal te begrijpen, en daarmee wat vaker betrokken bij het Zuid-Amerikaanse gebeuren. Hoogtepunt was de Eerste Golf Oorlog, nieuws en commentaar. Op het moment dat die oorlog uitbrak had Co dienst. Dan worden alle draaiboeken stopgezet en is het improviseren. Het Spaanse bandje werd met vliegende vaart binnengebracht en met het zweet in de handen: 'En primer lugar', 'Op de eerste plaats'.

Ca. 20 jaar na datum voelt Co nog de spanning van dat moment ervaart uw verslaggever. Co moet even bij de les worden gebracht. "Oogcontact, gebarentaal, elkaar aanvoelen, is dan belangrijk tussen spreker en technicus", maar dat hoor je niet door de radio. Elk moment kon die oorlog uitbreken, zij waren daarom niet verrast, maar er moet wel een goede uitzending van worden gemaakt. Zodanig dat de luisteraar aan de andere kant van de wereld wordt bevredigd in zijn informatiebehoefte. Het programma 'La Matinal' is een nieuwsprogramma dat 20 minuten duurt. Bij het uitbreken van de oorlog wordt de volgorde: nieuws, interview met commentaar. Co luistert dan geconcentreerd mee, op het juiste moment tape dicht daarna verder met ander commentaar, allemaal rechtstreeks in de uitzending. Bij de eindtune na 20 minuten geldt 'dat hebben we toch maar effe mooi gedaan'. Uitzending wordt opgenomen en later in een andere richting uitgezonden. Je bent in die uitzending elkaars partners, je bent in zo'n situatie eigenlijk mederegisseur.

Studio 11, de muziekstudio; een oudere collega instrueert Co, gecombineerd met een test van nieuw aangekomen microfoons. Testen van microfoon op 'rondzingen', Co zoekt naar het juiste knopje, geluid harder en bang, ... alles zwart, niet alleen de studio, nee de hele Wereldomroep lag plat. En dat precies op het moment dat Co het knopje had gevonden. Niet onze geïnterviewde maar een dragline was de boosdoener waardoor de totale stroomvoorziening van Radio Nederland Wereldomroep plat ging. Co was erg geschrokken, wat heb ik verkeerd gedaan, in die kostbare studio, maar het bleek mee te vallen.

Co heeft naast Meccano belangstelling voor onderzoek van oude documenten en handschriften rond het Christendom; voorts fietsen, graag in de natuur,

wandelen, op de Veluwe. Dan die Nederlandse modellen CD: "een verrekte hoop werk, belangrijk voor andere leden, een aantal leden beheerst het Engels onvoldoende om goed met die beschrijvingen te kunnen werken." Zelf bouwen verplaatst via bouwen op de computer naar Isomec.

MECCANO

Eerste contact met Meccano is een klein doosje in zijn jeugd, verdere belangstelling opgewekt tijdens zijn verblijf op Bonaire. Bij boodschappen doen op Curaçao komt Co in een boek- annex speelgoedwinkel op de eerste verdieping een 9 en een 9a tegen, rood en groen. Over toevalligheden gesproken. Uw interviewer weet dat toeval niet bestaat; deze Meccano kwam op Co's weg en daartoe was hij op de juiste plaats. Daar zat je dan met een 10 op Curaçao. In 1982 in studio 2 programma opnemen, tussen de plaatjes door ging het gesprek ineens over, jawel, Meccano. Assistente wees Co op het bestaan van het MGN. En daar kwam het adres van Henk Elema – mede-oprichter en redacteur van MN -, daarna lid nr. 118. De oprichting in de Apenheul niet meegemaakt maar al lang lid, de periode van gestencilde blaadjes.

Er waren al regionale bijeenkomsten, Leo Steenvoorden was voorzitter, gebouw de Oude Tram in Amersfoort, inmiddels hele stationsplein gesloopt, inclusief gebouw. Op het spoor gebracht van de tentoonstellingen in Henley en Skegness en kennisgemaakt met ene Hans Kuijl die hem tot ledensecretaris bombardeerde (naar uw interviewer meent te weten is daar wel een beslissing van de ALV voor nodig) waarbij een computer moest worden gebruikt. Daar was Co – vertrouwt hij uw verslaggever toe – doodsbang voor. (geldt dat ook niet voor jou, hans?, red.) MMG-voorzitter Roger Wallis presenteerde in Henley Meccanoconstructies op de computer met behulp van een Duits tekenprogramma (Tommy Software), uitgetekende onderdelen om constructies van te maken. "Dit moeten wij voor MN gaan doen. Het wordt dan ineens een stuk professioneler." Jan Schurink en Kees Trommel leerden Co Isomec kennen, met het programma Corell Draw. Bestand IsoMec was toen twee floppen: IsoMec en Corell Draw leverden de mogelijkheid tot het maken van tekeningen die publiceersbaar waren in MN. Eerste tekening van Co stamt uit Herfst nummer 2000 (pag. 6 weet uw dienstwillige te achterhalen). "een zeer ingewikkelde tekening van het zwevende lager, met wel zes (!) onderdelen" weet geïnterviewde enthousiast te melden. Hier, waarde lezer, heeft de conceptie van het Tekenteam plaatsgevonden. IsoMec is door de bril van nu tamelijk primitief, om de diverse onderdelen in juiste positie te brengen. Het perspectief is isometrisch. 'Iso' staat voor gelijk. Isometrisch wil zeggen de strook vooraan is even groot als de strook die 40 centimeter naar achter zit, ofwel verstoring van het perspectief. Daarmee kwam er een grote hoeveelheid werk op Co af. Recent maakte Co van Bernard Perrier's jeep met de bouwbeschrijving van Jan van Dijk en de bewerking daarvan door Hans Kuijl IsoMec views (zie MN 28.4, pag. 12)

Geert Vanhove is onmiddellijk akkoord met Harry

Meeuwissen en Alex de Jong het Teken Team te formen. Virtual Mec is een geavanceerd tekenprogramma ten opzichte van IsoMec: kwaliteit voor de leden. "Een Meccanobouwer is een plaatjes kijker", aldus de wijsgerige uitspraak van Co ter afsluiting van dit onderdeel van het interview.

Omvang van de uitrustingen: "onbezonnen hebzucht en gesublimeerde behoeften," aldus Co, veel Exacto, ik had meer bezonnen te werk moeten gaan met het kopen van Meccano, zegt Co bedachtzaam. Zijn uitrusting bestaat uit nogal wat kleuren. Geen exotische 'other systems'. Reis met Jan Schurink naar Zuid-Amerika (zie MN Herfst 1993, p. 52 t/m 54) is geen aankoopreis.

Co's bekende containerkraan is naar de werkelijkheid – in Emmerich, Duitsland - gebouwd. "Ik heb mijzelf overtroffen, in energie en vindingrijkheid, je bent bezig van het model de beschrijving en de tekening te "verbeteren", je vertaalt als het ware de bouwtekening in Meccano-onderdelen; je verbetert uiteraard niet de werkelijkheid, maar het model, dat is het uitgangspunt, aan de hand van foto's en beschrijving worden tekeningen gemaakt waardoor een minder ervaren bouwer met een toegankelijker model wordt geconfronteerd. Daartoe zijn "exploded views" opgenomen.

Naar aanleiding van die 'exploded views' ontwikkelt zich tussen Co en 'yours truly' een bijna filosofische discussie over de verhouding van de 'parts list' annex beschrijving van het model gekoppeld aan een dimensionale weergave uit de Binns Road publicaties met de toegevoegde waarde voor de aspirant-bouwer van de 'exploded view' tekeningen; langdurig zijn gesprekspartners in beraad over de verhouding tussen deze drie of vier elementen van het beschrevene, kan je dan nog wel spreken van een model? In ieder geval is de detaillering beter, er is sprake van meer gedetailleerde deelweergaven van het model. Het is de schakel tussen tekst en foto's, dat is de beperking van IsoMec. Van foto tot gemonteerde elementen, de 'exploded view' geeft de te monteren onderdelen ten opzichte van elkaar, dus in de juiste volgorde, weer. En na deze wetenschappelijk hoog verantwoorde discussie namen beide gesprekspartners weer een stuk overheerlijke gevulde speculaas tot zich. Soms worden ter verduidelijking incidenteel onderdelen, zoals bouten, weggelaten om de constructie beter zichtbaar te maken. Meccano op oudere leeftijd, daar hebben we het maar niet over.

Idee afkomstig van Jan Jager, nl. de oude MN's op CD zetten. Papieren handleidingen zijn beperkt in aantal en dus moderne techniek: het CD-project 'Nederlandse beschrijvingen' is een immens werk geweest. Eerst al het materiaal verzamelen; Co had veel daarvan, maar niet alles. Mart van Doorn (prospectief inzicht, hk?) leverde alle 20 teksten in het Nederlands van Kist 10, waarvoor vanaf deze plaats nog maar eens hartelijk dank. Scannen, papier is smerig, gescheurd, ezelsoren, inktvlekken, gaten en soms niet zo netjes gedrukt; dus op naar PhotoShop Elements. Voor scannen moet het er precies recht onder liggen, an-

ders ontstaat vertekening, en dat ca. 1000 pagina's. Daarom gescand in een hoge resolutie, 400 dpi, daarna verkleinen. Verbleekte foto's weer op een hoger, harder contrast niveau krijgen. Hoe krijg je een gat waarop juist een naaf stond weer goed, inclusief de cijferverwijzing bij de foto die niet met de tekst correspondeert?

In zijn 'den' [d.i. de Engelse benaming voor de Meccano-werkkamer] toont Co een tekening op hoofdlij-

nen van zijn Aumund containerkraan uit Emmerich. De omvang van de container was het uitgangspunt voor de gekozen schaal. Het 70 kg wegende model is inmiddels ontmanteld maar voor het Meccano-nageslacht vastgelegd in o.a. MN nrs. 7.4, p. 4; 9.4, p. 64 en een prachtige foto in nr. 11.4 frontpagina.

De volgende kandidaat voor een diepte-interview is voor de lezer van MN nog een vraag...

Een splitterbak voor een knikstuurtrekker

Tekst en foto's: Ewoud de Vreugd

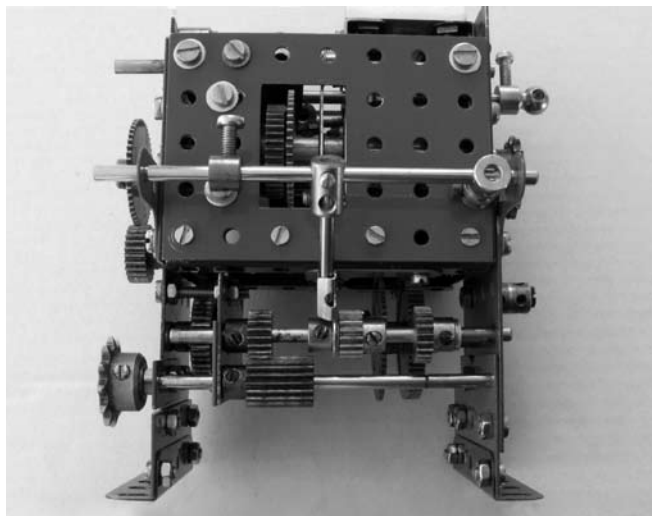
Sinds mijn schooltijd, waarin ik de zomervakanties doorbracht op de akkers van een groot bloembollenbedrijf, ben ik een uitgesproken liefhebber van landbouwtractoren en dan vooral het oudere spul, compleet met uitlaat-rook en olie lekkage en dat gelaarde met het aroma van landbouwgrond. Handgeschakelde versnellingsbakken oefenen sindsdien op mij een enorme aantrekkingskracht uit.

Tijdens de jubileumbijeenkomst van het Meccanogilde in het Spoorwegmuseum toonde ik een model van een zware Massey-Ferguson knikstuurtrekker met 4-wiel-aandrijving en 2 x 5 versnellingen vooruit via een 5-bak en een tussenbak.

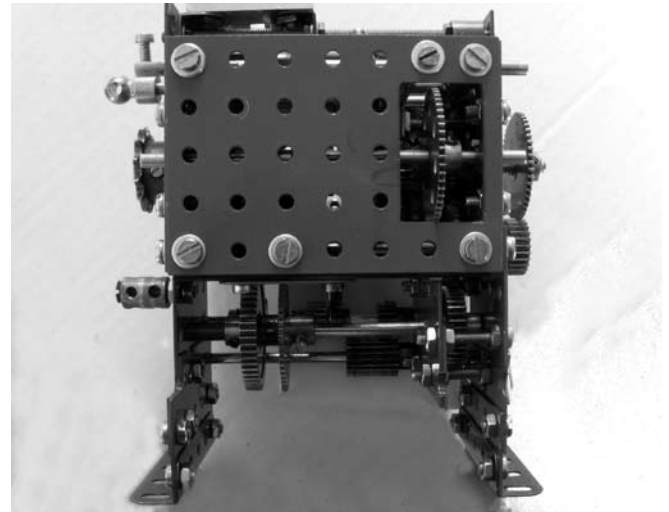
De knikstuurtrekker interesseert mij in het bijzonder omdat daarin redelijk eenvoudig 4-wiel-aandrijving is te realiseren.

De ingebouwde 5-versnellingsbak was echter te groot, met name de lengte van 11 gaten leidde tot veel constructieve problemen en daarmee veel onnodig gewicht. Een 3-bak met voorschakelsysteem (splitter) zou veel compacter te bouwen zijn (9 gaten lang) en bovendien de werkelijkheid van een zeker 30 jaar in mijn bezit zijnde brochure van een Massey-Ferguson knikstuurtrekker veel beter benaderen.

De foto's tonen het resultaat. Splitter en 3-bak zijn tot een geheel samengebouwd en worden bediend met 2 hendels. De splitter is onder de oorspronkelijke 3-bak gebouwd.



De (niet getoonde) tussenbak heeft 2 overbrengingsverhoudingen en zo kom ik op een totaal van 12 versnellingen vooruit en 4 achteruit, net als bij mijn voorbeeld te bedienen met 3 hendels.



Met enig puzzelen kunnen identieke overbrengingsverhoudingen worden vermeden.

De overbrengingsverhoudingen zijn als volgt: 3-bak: 3:1 6:1 9:1 en splitter: 2,5:1 3:1

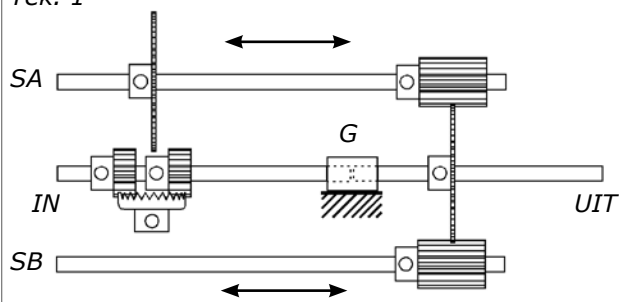
Een systeem van synchronisatie is niet voorzien.

Het tandwielstel aan de voorzijde, schakel tussen de splitter en de 3-bak, hier bevindt zich ook de input, is 25/50, maar kan eenvoudig worden vervangen door een ander stel al naar gelang het toegepaste motorvermogen en de gewenste topsnelheid. Input en output vinden plaats d.m.v. kettingoverbrengingen met een professionele 6 mm rollenketting. Deze ketting is zeer sterk en loopt erg mooi, maar is moeilijk op de gewenste lengte te stellen. Uiteindelijk heb ik voor de output een spanrol ingebouwd die op de foto's aan de achterzijde van de bak herkenbaar is als z.g. korte koppeling. Dit systeem werkt prima. De kettingwielen zijn oorspronkelijk van 6 mm gaten voorzien. Ik heb deze op een draaibank laten opboren zodanig dat er een Meccano askoppeling in past. Een dwarsboutje houdt de zaak op zijn plek.

Meccano spie-assen zijn voor mij onbruikbaar omdat de wanden van de spie heel snel beschadigen zodat er niets meer te schuiven valt. Ik heb dit probleem

opgelost door tandwielen vast te monteren op een as en die as te verschuiven. De schuifafstand is ongeveer 13 mm. Per as bouw ik 2 versnellingen in.

Tek. 1

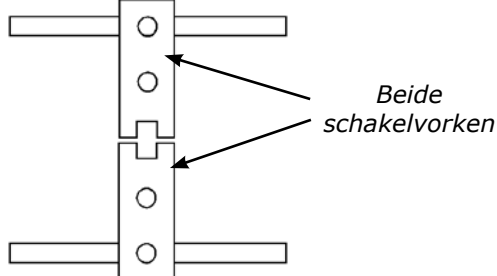


Om nu toch een versnellingsbak te krijgen met 1 uitgaande as voorzie ik de schuifassen, in dit artikel SA en SB genoemd, aan het einde van een lang rondsel met 19 tanden dat continu ingrijpt in een 57-tands wiel. Dit systeem werkt prima en kan ook worden toegepast bij een 5-bak, in dat geval wordt een derde schuifas SC toegevoegd. Deze komt dan onder de ingaande as te liggen en maakt de bak gecompliceerd. Ik heb volgens dit principe een aantal 5-bakken gebouwd, de meest recente met als doel vooral een exacte schakeling. Dat is naar mijn mening gelukt: de bak schakelt zeer nauwkeurig.

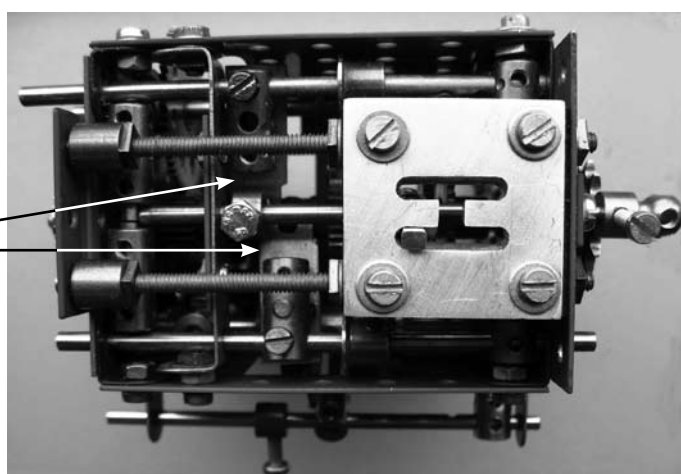
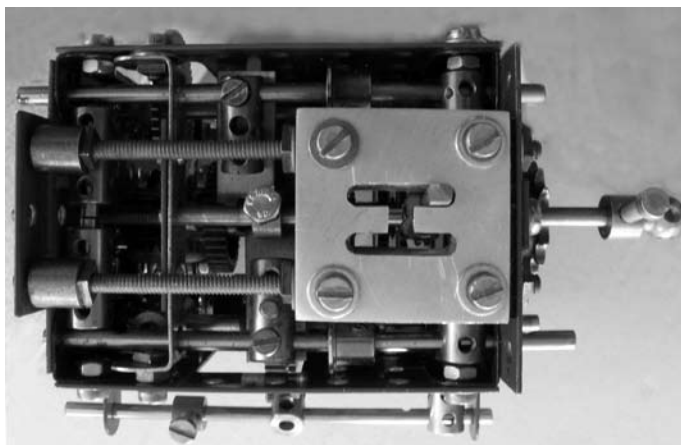
Om de 3-bak kort te houden hebben de ingaande as en de uitgaande as een gemeenschappelijk lager (G). Zie voor het principe tekening nr. 1.

Het schakelen wordt gerealiseerd door boven elk van de schuifassen SA en SB een schakelas te plaatsen en deze met zijn schuifas te verbinden door middel van een onderdeel nr. 62.

Tek. 2



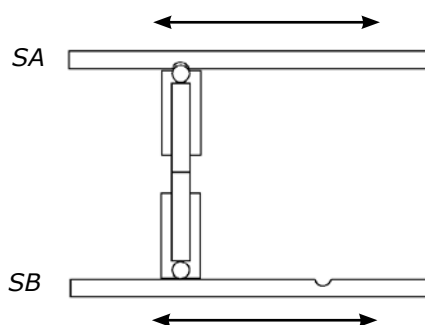
Deze schakelassen zijn voorzien van een schakelvorkje. (Zie tekening nr. 2) De vorkjes zijn gemaakt van Temsi-strip omdat dat dikker is dan Meccano. Zij zijn op de foto's herkenbaar aan de onderzijde van de bijbehorende askoppeling. Deze uitvoering dient om de bak laag te houden.



Beide schakelvorken

Een essentiële voorwaarde voor elke versnellingsbak is dat slechts 1 versnelling tegelijk kan worden ingeschakeld. Ik heb dit gerealiseerd door een constructie als in tekening nr. 3.

Tek. 3



Indien vanuit de neutrale positie een schakelas wordt verschoven, drukt deze een (fiets)kogeltje in een groefje van de andere schakelas en zet die zodoende op slot, ook wel arrêteren genoemd.

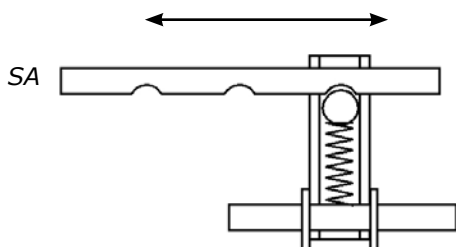
Om uitlijnproblemen te voorkomen bestaat het dwarspennetje uit 2 delen. Zie daarvoor de foto's. De kuiltes dienen voor een goede en mooie werking precies even diep te zijn en ook precies tegenover elkaar te liggen; een schuifmaat is daarom onontbeerlijk.

Verder is heel wezenlijk dat de versnellingen goed worden gepositioneerd, d.w.z. ingeschakelde versnellingen moeten na gebruik altijd weer op dezelfde

plaats terugkomen.

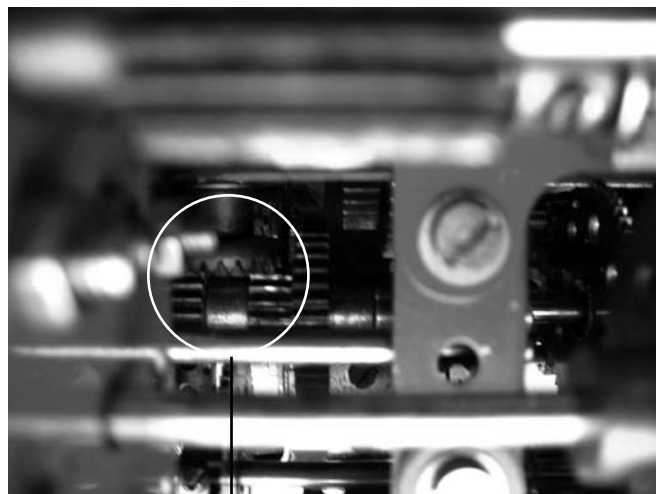
In mijn versnellingsbakken regel ik dit d.m.v. groefjes, (fiets)kogeltjes en veertjes die ik tegenwoordig koop bij een professionele veren leverancier (Amatec, Alphen aan den Rijn). Liever geen geknoei met balpen-veertjes dus. (Zie tekening nr. 4 voor het principe)

Tek. 4



De groefjes zijn slechts 0,7 mm diep en de plaats ervan moet zorgvuldig worden uitgemeten. Dat gaat nogal eens fout en dus heb ik in de loop der jaren een grote collectie mislukte schakelassen opgebouwd. Om de versnellingen in de bak kwijt te kunnen heb ik sommige rondsels en tandwielen moeten inkorten. Ik doe dat op een eenvoudige kolomboormachine met grof en fijn schuurpapier. Daarbij is een grote nauwkeurigheid haalbaar.

10



"half" differentieel

De achteruit verkrijg ik door een "half" differentieel in te bouwen, een constructie die erg goed werkt. (Zie tekening nr. 1)

Met een lange (3 gaten) kwaliteitskoppeling van B. Lennaerts (Meccanogilde) kan de schuifas door de steun voor het haakse achteruitwiel geschoven worden.

Om de bak niet te breed te maken zaag ik hier en daar stukken uit de zijplaten. Zonder die ingreep zou de bak 7 gaten breed worden.

Om mooi te kunnen schakelen voorzie ik de centrale schakelas van een pennetje dat precies past in de vorkjes (niks afronden dus) en aan de bovenzijde van de schakelas leg ik een gemakkelijk te bewerken aluminium plaatje met een uitgevijld H-patroon en weer een pennetje. Dit systeem maakt "blind"schakelen mogelijk.

Ik heb deze 3-bak voorzien van een draai-schuif bediening zoals o.a. in een Citroen 2 CV. In tegenstelling tot in de Eend, waarbij nog meer schakelonderdelen nodig zijn omdat de bak daar veel lager ligt, wordt mijn bak op die manier zeer direct geschakeld.

Veel geduld en nauwkeurig werken hebben in dit geval geleid tot een versnellingsbak met 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit, die ook nog eens erg mooi en precies schakelt. Om het zo maar eens te zeggen: de klikjes kloppen.

In deze bak zijn 21 tandwielen en rondsels gebruikt. Ik vind de bak zwaar met 1,3 kg, maar heb tevens geen idee van een realistisch streefgewicht.

Een volgens mijn gebruikelijk systeem gebouwde bak met 6 versnellingen vooruit en 2 achteruit zou eveneens 21 tandwielen vergen. Het groeperen van 4 schuifassen rond de centrale ingaande as lijkt mij echter een onmogelijke zaak indien men niet wil vervallen in extreme constructies.

Ik heb vrij veel onderdelen aangepast; ijzerzaag, bankschroef, sleutelvijltjes en schuifmaat horen er duidelijk bij. Ik heb daarbij geen last van mijn geweten, immers een 3-bak gebouwd met standaard onderdelen zou 11 bij 7 gaten worden en zo'n bak is voor mij niet bruikbaar.

Daar waar tandwielen zijn gemonteerd heb ik de as voorzien van vlakke kantjes.

Het gaat mij bij deze constructies om het bereiken van een hoge mate van betrouwbaarheid en exact schakelen. Dat lijkt mij gelukt.

Een probleem blijft echter de eerste overbrenging in het systeem n.l. die van de Hectoperm motor naar de splitter. Het toerental is hoog, een koppeling is niet voorzien en een mooie sterke riemaandrijving heb ik nog niet gevonden.

Expositie

Van 26 mei t/m 10 september 2011 is er in het Teylermuseum te Haarlem een expositie,

"Gadgets & Games toen en nu".

Op deze expositie zullen ook een aantal Meccano attributen te bezichtigen zijn.

Het Teylismuseum is gevestigd aan het Spaarne 16 te Haarlem. De toegangsprijs voor de expositie bedraagt: € 2,50. Openingstijden: Dinsdag t/m zaterdag 10-17 uur. Zon- en feestdagen 12-17 uur.

Let op: Voor het museum gelden andere toegangsprijzen.

Charles Spierdijk

Skeleton klok in Stolp deel 1

Tekst en foto's: Berco Landman

- Uren-, minuten-, seconde- en datum aanduiding
- Maanstanden weergegeven op draaiende Stolp
- Uren klokslag met afwisselend aanslaan van glazen stolp en bel
- Halve uren belslag
- Schakelbare verlichting (instelbaar 6 uur per 24 uur)

Inleiding

Tijdens een vakantie in Duitsland kocht ik een aantal jaren geleden in een winkel voor huishoud-artikelen een prachtige glazen stolp. Ik wist toen al dat ik hier ooit eens een Meccano klokje in zou bouwen. De stolp kostte ca €15. Afgelopen winter heb ik de stolp van zolder gehaald en tikte met mijn knokkels tegen het glas. Ik stond versteld van het mooie en eigenzinnige "bel-klok" geluid van de stolp. Het idee was al snel geboren om de stolp niet alleen te gebruiken ter bescherming van de klok, maar vooral ook om te laten "klinken als een klok". De klok zou dus ook uitgerust moeten worden met een klokslag mechanisme.

Het goede nieuws voor de aspirant bouwer van het klokje is, dat de Stolp nog steeds te koop blijkt te zijn voor €14,90. Zie de volgende internetsite:

http://www.butlers.de/shop/index.php?page=search&keywords=glas&next_page=2

Foto 1



Foto 3



één keer per uur rond en kon door verdraaien de minuten-schaal verstellen. Dit leek toen een elegante manier om de tijd te kunnen verstellen zonder de stolp hoeven te verwijderen.

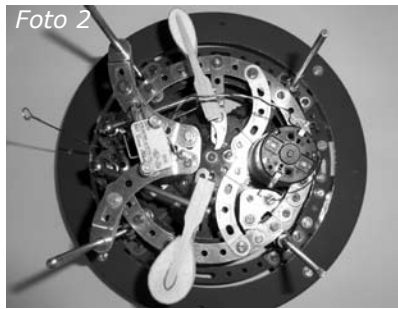
De draaiende stolp, de datum en de maanstand (Zie foto 3)

Echter, voortschrijdend inzicht leerde dat door aanraking van de stolp de tijd te eenvoudig versteld kon worden. Bovendien hoeft de tijd bij deze klok nooit aangepast te worden, zolang de spanning er niet af is geweest! De synchrone motor van de klok, opgebouwd met elektricitit onderdelen, loopt immers net zo nauwkeurig als de frequentie, door de elektriciteit leverancier bepaald. En dit is per etmaal op de tiende seconde nauw-

keurig!

Het idee om de stolp te laten draaien om zijn verticale as en hier iets mee te doen, liet me echter niet los: Ik voegde een 24-uurs mechanisme toe en daar van afgeleid een datum indicatie en een maanstand. De datum schaal is symmetrisch boven in de stolp aangebracht en de maanstand wordt weergegeven door vrolijke afbeeldinkjes van de verschillende maanstanden. Deze zijn op transparant stickerpapier afgedrukt en rondom aan de onderkant van de stolp geplakt, die langzaam één keer in de dertig dagen ronddraait. De draaiende stolp krijgt daardoor een nuttige en originele extra functie. (Zie foto 4)

Foto 2



neren.

De constructie van de klok is helemaal symmetrisch opgebouwd rond een centrale verticale as. Aan de bovenkant van deze as had ik een klein meccano wielje met rubberen band-

je gemonteerd, waarop de stolp in het midden opgehangen was, de bodem vrij houdend. Hierdoor kon de stolp dus "klinken als een klok". De stolp draaide



Foto 4



Foto 5

De maancyclus is 29,5.. dagen. Dat de maanstand dan per twee maanden een foutje geeft van één dag (12 graden) is helemaal niet erg. Eens per twee maanden moet de datum toch één dag terug gezet worden (bij de 31^{ste}, net zoals de datum op een horloge) en dus de stolp afgenomen moet worden om de datum te verstellen. Aan de linker kant van de klok is hiervoor het 50t tandwiel voorzien van een sticker met de afbeelding van een pijltje (zie foto 5), dat 180 graden gedraaid kan worden om de datum te corrigeren.

Bij het terugzetten van de stolp kan direct de maanstand gecorrigeerd worden. Het gemakkelijkst is dan om in de krant of op het internet even te kijken op welke datum, in de nieuwe maand, de maan bijvoorbeeld helemaal vol is. Dit plaatje kun je dan op de stolp laten corresponderen met de goede datum. Hierna hoeft de stolp er weer voor twee maanden niet af!

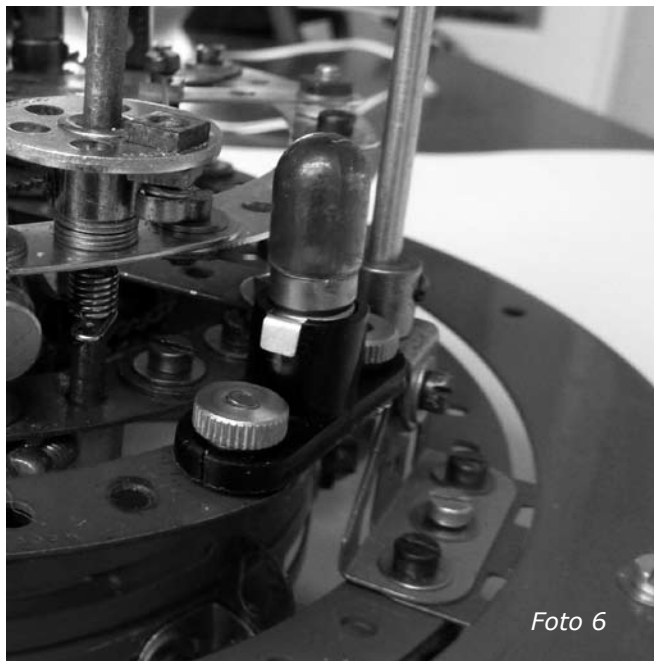


Foto 6

Om de "schijnende maan" nog te accentueren heb ik een lampje aan de voorkant van de klok toegevoegd wat aangaat om 18:00 en dooft om 24:00. (Zie foto 6) Door het strijklicht van dit lampje kun je de klok ook aflezen in het donker. Aan het 24 uur mechanisme is een simpel sleepcontact toegevoegd, dat naar keuze ingesteld kan worden om 6 uur per 24 uur iets aan te

schakelen, in dit geval dus het "maanlampje".

De klok opbouw

De Skeleton klok bestaat uit twee volledig te scheiden delen, de onderkant, het slagwerk- en de bovenkant, het tijd gedeelte. (Zie foto 7)

Beide delen zijn gescheiden door 4 verticale assen bevestigd in as houders (179). De achterste twee

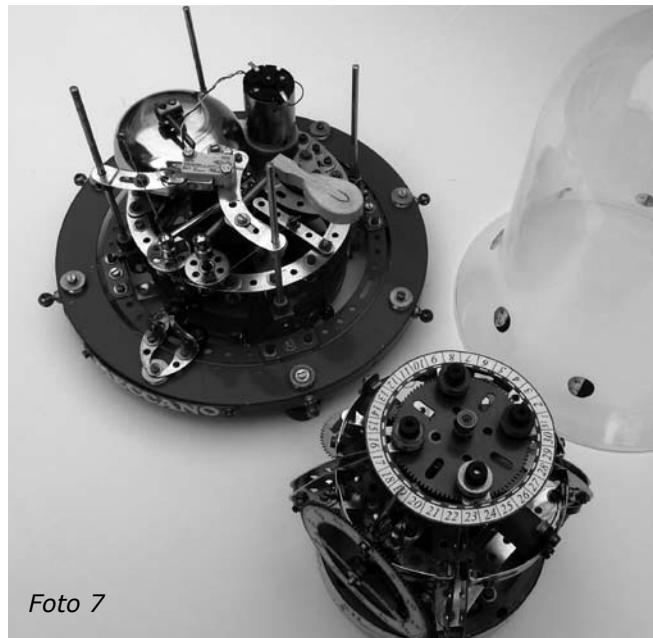


Foto 7

assen zijn elektrisch gescheiden van het frame door elektricit isolatie busjes (564). De rechter geïsoleerde achteras is aan de bovenkant elektrisch verbonden met de rechter elektricit spoel, de linker achteras is elektrisch verbonden met de 24 uur schakelaar en het "maan lampje" voorin de klok. De geïsoleerde assen klemmen in as-verbinding bussen (213), die door pinnen (115), geschroefd in de isolatiebusjes, bevestigd zijn. De twee assen aan de voorkant worden eenvoudig met stelschroefjes in de houders (179) vastgezet. Deze simpele splitsbare constructie vereenvoudigt het bouwen en afstellen van de klok enorm. (Zie foto 8)

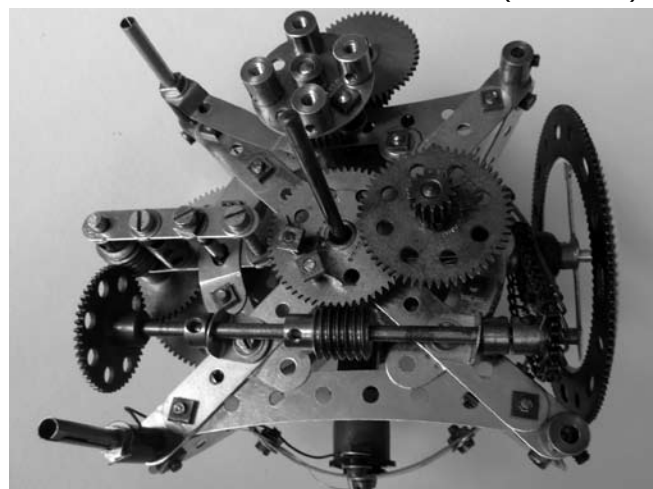


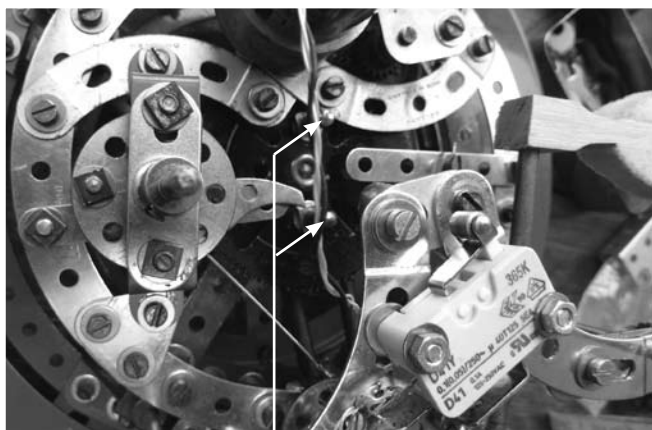
Foto 8

Hier is de onderkant van het tijdgedeelte te zien. Links de as-verbindingen 213 op de pinnen 115 met daaronder de isolatiebusjes.

Tevens bestaat de mogelijkheid het slagwerk gedeelte of tijd gedeelte op zichzelf te gebruiken en/of in combinatie met een eigen ontwerp van een klok.

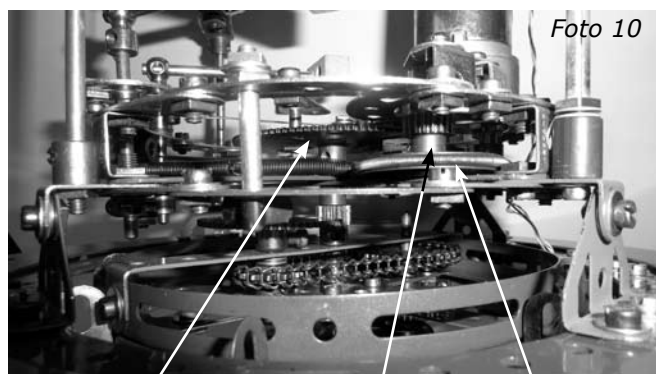
Het klokslag mechanisme

De grote uitdaging bij deze klok is de beperkte ruimte onder de stomp. De slagwerk constructie maakt gebruik van de klok-kit nummer 2 planetair tandwielstelsel. Dit blijkt een erg effectieve en elegante manier om een reductie van 39:1 te verkrijgen. Twee pinnen (115), diametraal geplaatst in het ingaande 95t tandwiel bedienen de klok-hamers per rondgang twee keer, zodat een overbrenging van 78:1 wordt verkregen. (wat betekent dat in één rotatie van het slagwiel de klok precies 78 keer geslagen wordt)



Beide pinnen 115 Foto 9

Het slagmechanisme wordt aangedreven door een kleine elektromotor met interne vertraging. De motorsnelheid wordt nog meer gereduceerd door een snaaroverbrenging van de motor naar wiel (21). Op de as van 21 zit een 19t rondsel welke het ingaande 95t tandwiel aandrijft die de hamerhevels beweegt. (Zie foto 10)



Tandwiel 95t Rondsel 19t Riemschijf 21 Foto 10

Voor de bediening van de klokslag motor ben ik geïnspireerd door een artikel van John Wilding in Constructor Quarterly 59, waarin hij een oplossing met een "hotel-schakeling" met schakelaars S1 en S2 beschrijft. Terwijl John een zelfgemaakte ronde kartonnen klokslag verdeel schijf met 12 pinnen gebruikt om S1 te bedienen, heb ik de klokslag verdeel ring uit de klok-kit No 2 aangepast: Ik maak gebruik van kleine

hoekstukjes waarop ik een "fishplate" (10) heb geschroefd, welke verdeeld worden over de omtrek van de twee aan elkaar geschroefde "hub discs" (118). S1 is bevestigd aan de onderkant van de klok op ring (145) met een drie gat "narrow" strip. S1 moet juist het midden van de "fishplates" raken. (Zie foto 11)

Foto 11



Microswitch S1
S1 in contact met fishplate
Onderste hubdisc

S2 wordt geactiveerd door een kam-wiel (131), dat is gemonteerd op de centrale as van de tijd-unit, die de minuten ring aandrijft (zie later).

De bediening van de klokslag motor werkt nu als volgt: In de beginpositie is S1 in de ingedrukte positie, boven op de zijkant van een van de fishplates. S2 volgt de kam op de minuten as en zal ingedrukt worden terwijl de 60 minuten stand nadert (zeg bij 50 minuten). De motor wordt aangeschakeld, waardoor S1 vervolgens direct van de fishplate afglijdt, omschakelt en de motor uitzet. De klokslag staat nu klaar. John noemt dit de "waarschuwing" (warning). Vervolgens, precies op het hele uur, laat de kam S2 afvallen en start de motor weer. De klokslag repetitie gaat nu door totdat de volgende fishplate S1 weer omschakelt.

13

Dit systeem blijkt erg effectief en elegant te werken. Het nadeel is dat tijdens het klaar zetten, het 95t wiel dat de hamers bedient, even over ongeveer 45 graden draait. Als dit wiel niet goed gepositioneerd is, kan het zijn dat tijdens "de waarschuwing" al één (bel)slag gemaakt wordt. In mijn klok gebruik ik twee pinnen en twee hevels om de hamers na elkaar te bedienen, waardoor helemaal weinig dode ruimte overblijft voor de "waarschuwing". Het vraagt precieze positionering van de fishplates, S1 en relatieve rotatie positie van het 95t wiel op zijn as. Eenmaal goed ingesteld is het mechanisme zeer robuust.



Foto 12

In het oorspronkelijke ontwerp heb ik twee pianohamers gebruikt voor de klokslag. Deze bleken achteraf toch niet voldoende onderscheidend geluid te geven voor een soort Bimbam effect. Ik heb daarom één hamer vervangen door een koperen (Meccano)hamer die op een wat grotere fietsbel slaat. (Zie foto 12) Het (na)klinken van de glazen Stolp, aangeslagen door de piano hamer met de direct hierop volgend belslag, blijkt een hele mooie en muzikale combinatie. De hamers draaien om een as waarop een klein elektik wieltje (518) vast zit. De as wordt op z'n plaats gehouden door een kraag met een 15 mm bout. (zie foto 13) Deze laatste bout zorgt voor een aanslag tegen een rubberen kraag welke gemonteerd is aan de onderkant tussen de twee assen. Op de assen zit ook een koordhouder met een veer eraan bevestigd.

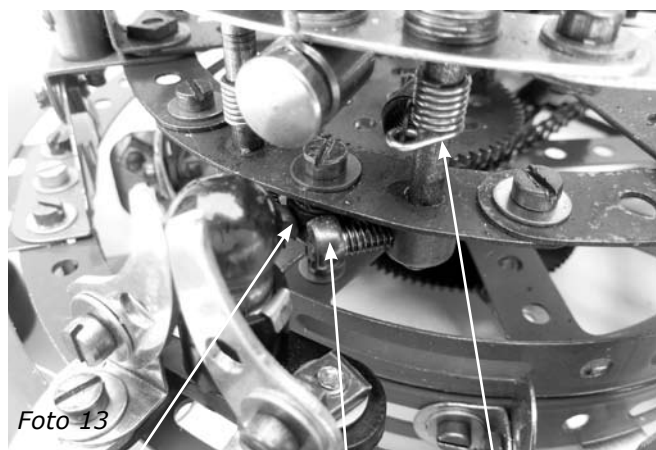


Foto 13

14

Rubberen kraag

15 mm bout

Koordhouder met veer

De andere zijde van de veer is aan de onderkant van het frame bevestigd. De wieltjes (518) zijn verbonden met de klokslag hevels d.m.v. een getwiste draad. Hiervoor heb ik (de niet meer leverbare) originele Meccano weefgetouwen draadjes (101) gebruikt, die ik een stukje heb afgeknipt. Dit onderdeel heb ik ook toegepast als wijzer-naald voor de klok. Deze draadjes zijn natuurlijk ook eenvoudig na te maken uit bijvoorbeeld koperdraad.

Het was ook mijn wens om de klok uit te rusten met een half uur belslag. De doorsnee van het klokslag wiel is echter te klein om hier nog 12 posities aan toe te voegen. (in dat geval zou ook de 78:1 verhouding veranderd moeten worden naar 90:1).

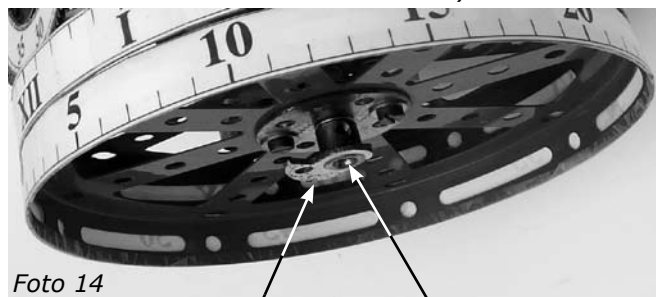


Foto 14

Kamwiel

As
tijdmechanisme

Ik heb daarom dezelfde truc gebruikt als in mijn "Muzikale moeder-dochterklok", waarbij ik de tegenovergestelde kant t.o.v. S2 van het kamwiel gebruik om het half uur mechanisch te activeren. (Zie foto 14) Een kam volger mechanisme beweegt de linker hamer weg van de bel, via een as door het hart van de bel, waarop naafbuswiel 24 met een pin (115) is bevestigd. (Zie foto 15)

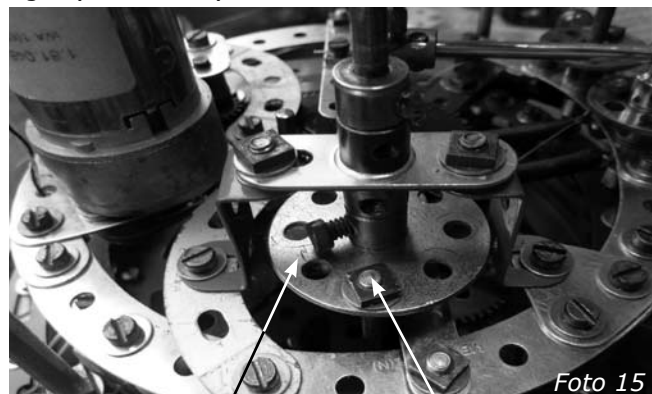


Foto 15

Naafbuswiel

Pin 115

Als de kam het afval punt bereikt veert de hamer terug en slaat één keer tegen de bel. De as door de bel is gelagerd door twee tegen elkaar bevestigde onderdelen (62b) (zie foto 16). De bel moet vrij roteren tussen een kraag en onderdeel (63d), om de beweging massa van de kam volger zo klein mogelijk te houden.

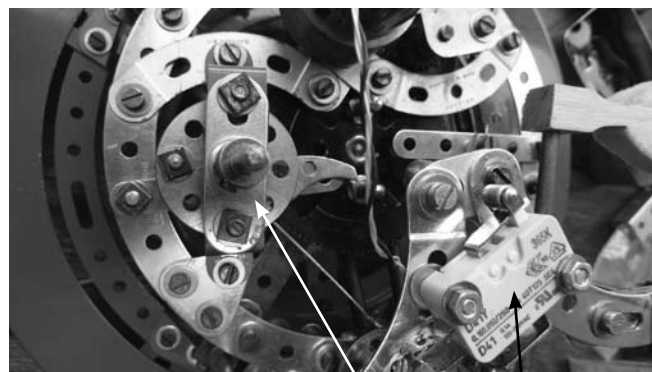


Foto 16

2x Naafkruk

Microswitch
S2

Op de hevel die de bel hamer beweegt is pal (147c) bevestigd om de belslag wat later te laten komen dan de slag met de pianohamer tegen de stolp. Tevens is het draaipunt van de hevel een gat meer naar voren gepositioneerd (t.o.v. de rechter hevel) voor extra vertraging. Het 95t tandwiel moet van boven gezien met de klok meedraaien.

Microswitch S2 wordt dus geactiveerd door de kam op de centrale minuten as. S2 is bevestigd met 3 mm boutjes op twee gebogen stroken. Deze stroken zijn aan één kant aan elkaar verbonden met een 'fishplate'. Aan de andere kant van de stroken is part 62 (zie foto) bevestigd, welke op de voorste verticale steun assen vast gezet zijn.

In MN 29.3 wordt dit artikel vervolgd.

Modelshow Europe

Tekst en foto's: Karst Quast

In maart is de Modelshow Europe weer geweest, voorheen gehouden in Bemmelen, nu op zijn nieuwe locatie in Ede. Het was een groot succes, waar ook ons Meccano Gilde was vertegenwoordigd. Sjaak, Bertus, Frits, Frank en ondergetekende lieten hun kranen en grondverzet voertuigen zien. De Modelshow Europe wordt jaarlijks georganiseerd en richt zich specifiek op modellen van kranen, zwaartransport en grondverzetmachines. Na 20 jaar tentoonstelling zelfs uitgegroeid tot het grootste evenement in Europa op dit specifieke modelbouwgebied. Bijna 2000 bezoekers keken deze zaterdag naar de modellen op de ruim 400 tafels van de exposanten. Ook op de grond reden diverse modellen en vertoonden hun kunnen. Naast de Meccano waren modellen te zien gemaakt van Fischertechnik, Lego, gebouwd van messing plaat en pijp, maar ook die-cast modellen soms geplaatst in prachtige dioramas. Kennissen van mij, die even kwamen kijken, zeiden: "Was ik maar eerder gekomen, hier kun je de hele dag rondkijken."

Bertus J, heeft al twee keer over deze mooie show bericht in het Meccano Nieuws. Hij riep op voor meer Meccano exposanten, helaas was het gezelschap nog wat klein dit jaar. Als de show volgend jaar weer wordt gehouden, hoop ik op een grote opkomst van het MGN. Het is een ideaal eendaags evenement, voor publiek van 10:00 tot 16:00 uur, voor exposanten is deelname gratis, in een goed bereikbare en ruim opgezette hal met voldoende parkeerruimte voor de deur. In overleg met de deelnemers van dit jaar is besloten dat ik als Edenaar dit evenement voor het MGN ga coördineren. Mocht u al meer willen zien van deze show en onze Meccanostand, mail (of bel) dan even naar k.quast@wxs.nl (0138-623104). Dan stuur ik u meer informatie over deze show en een aantal links naar foto-sites van dit grootse evenement. Ik kan u dan ook op de belangstellendenlijst voor deelname aan de show zetten om u op de hoogte van dit evenement te houden. Het is een prachtige gelegenheid om na de winterperiode uw model te showen in een omgeving met allemaal net zo prettig gestoorde hobbyisten.



Boven

Op deze wijze werd de bezoekers duidelijk dat er een vereniging bestaat waar kleine en grote jongens met Meccano spelen.

Onder

Twee Perrier modellen waren ook te bezichtigen.



Boven

Kranen trekken altijd publiek. Ook deze kraan gebouwd van Metallus onderdelen.

Onder

Dit is de varende kraan van Bertus Jongste.





16

Boven

De grote havenkraan van Frank Dijkshoorn was ook op dit evenement te bewonderen.

Rechtsboven en Rechtsmidden

Deze foto's laten zien dat er nog wel degelijk jongens zijn die warm lopen voor Meccano en er zodoende niet af kunnen blijven.

Dit jongetje solliciteert naar een inschrijfformulier maar ik weet niet of zijn vader daarop is ingegaan.

Rechts

Hier een onderonsje met kennelijk de blocksetter van Frank als onderwerp.



Expositie Harderwijk

Vanaf vrijdag 3 juni 15.00 uur tot 17-21 januari is in het Stadsmuseum te Harderwijk de expositie, "Speelgoed voor grote mensen" te bezichtigen. Hierbij worden Meccano modellen, Dinky-Toys, Hornby treinen, brochures, affiches en reclamemateriaal uit vroeger jaren getoond. Tevens kunnen diverse videopresentaties worden bekeken.

De expositie wordt ondersteund door een aantal leden van ons Gilde. Hierdoor is het mogelijk om op bepaalde dagen een demonstratie te geven met één of meerdere Meccano modellen.

Informatie over locatie en openingstijden vindt u in de agenda op pagina 23 van dit Meccano Nieuws.

Charles Spierdijk

Brummen 2011

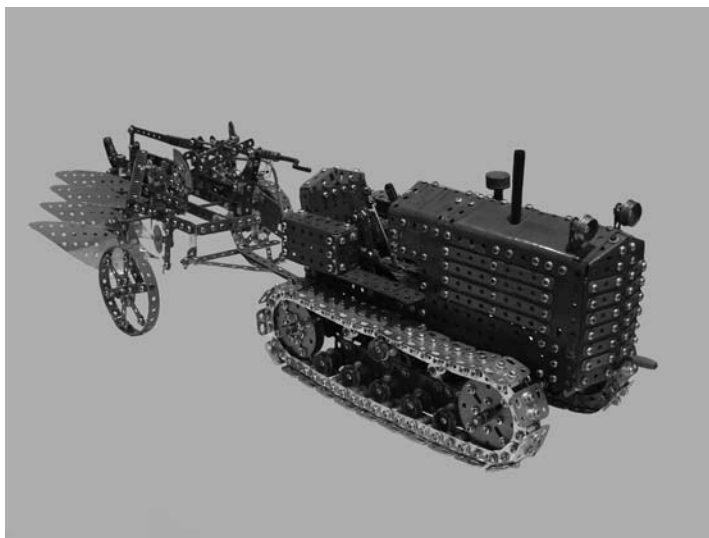
Tekst: Klaas van Tuinen

Het is alweer voor de vierde maal, dat er een bijeenkomst in Brummen werd gehouden. De belangstelling was deze keer gering. Ik weet niet of het kwam door het prachtige zonnetje, al hoorde ik achteraf dat een aantal leden om uiteenlopende redenen niet van de partij konden zijn. Maar het is echter toch een gezellige bijeenkomst geworden.

Regelmatig waren de klanken van Dhr. Tadema zijn Big Ben te horen. Deze is uitgerust met vier uurwerkjes. Hijmen Stronkhorst had ondermeer zijn rupstrekker met meervoudige ploeg meegenomen. Dhr. Scholten uit Zutphen was er met een prachtig model van een molen met bijgebouwen. Adriaan Westerman en Koos van Reesch waren beide met de bus. Adriaan hoefde niet tijdig naar huis omdat hij zijn bus sinds kort van verlichting heeft voorzien. De bus van Koos lag ondersteboven, zodat de versnellingsbak goed was te bewonderen.

Zelf had ik een aantal Perrier modellen meegenomen, gebaseerd op het gebruik van de sectorplaat nr. 54. Daarnaast nog een aantal andere Meccano-modellen.

De gasten werden door mijn vrouw en twee kleinkinderen rijkelijk voorzien van beboterde ontbijtkoek en veel Paaseitjes. Terug kijkend toch een geslaagde bijeenkomst.



Balans in onbalans

Tekst en foto's: Gerrit Venema

17

Het begon eigenlijk met een simpel tolletje, dat ik op mijn verjaardag van mijn dochter kreeg. (Zie foto 1) Tenminste wij dachten dat het een simpel tolletje was! Maar na gebruik ervan bleek dat het niet om een gewone tol ging. Wanneer het in beweging werd gebracht, ging het tolletje op zijn kop staan.

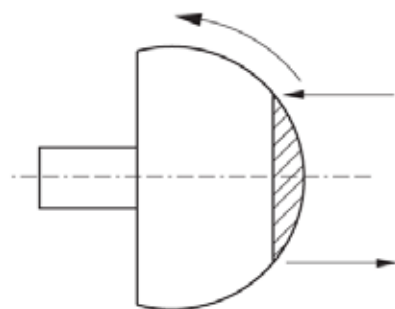
Dat was even een mooi mechanisch hoogstandje! Natuurlijk werd grondig naar de oorzaak gezocht en mijn grote broer had er ook geen verklaring voor. De stress nam enigszins toe maar ook mijn nieuwsgierigheid.

Als we de doorsnede van de tol bekijken ontdekken we dat op de bodem een verdikking is aangebracht in de vorm van een schijfje. Dat laatste gaf natuurlijk te denken:

- 1 de verzwaring op de bodem van de tol zorgt voor blijvende onbalans,
- 2 als de tol in beweging wordt gebracht zal de tol door de middelpunt vliedende kracht uit onbalans in balans (evenwicht) komen,



Schets 1



Links
Op de bodem van de tol bevindt zich een hoeveelheid massa. Door het snel draaien de van tol raakt tol in onbalans.

3 wanneer dat laatste is bereikt, treedt de gyroscopische eigenschap op de bodem van de tol in werking, waardoor de tol op de steel gaat staan. (Zie schets 1)

Dit laatste is fascinerend om te zien en prikkelt de nieuwsgierigheid van de ware meccanoman nog meer. Om die reden werd door mij een balans gebouwd om de meting van de schijnbare opwaartse kracht te kunnen bepalen. Eerst werd een vliegwiel gebouwd dat op afstand kon worden bediend. De constructie werd axiaal en radiaal kantelbaar gemaakt. (Zie foto 2)

De kantelvlakken van de giro werden ongelijk gemaakt, waardoor een aanzienlijke slagkracht werd verkregen. Het

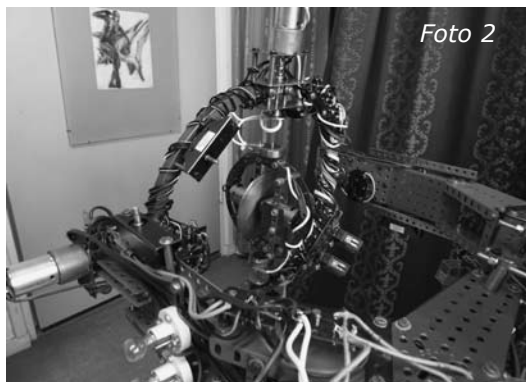


Foto 2

Links

De buitenste ring is opgehangen in een grote vork die op zijn beurt weer deel uitmaakt van een soort mobiele balans van Meccano.

Rechts

De wijzer nr.76 is aan de bovenkant goed te zien. Het draaipunt van de balans bevindt zich recht onder de wijzer. Aan de uiteinde van de balans zijn de Giroscopen opgehangen.

Links

De uitgeslagen wijzer is bewerkstelligd door het omhoog gaan van de giro.

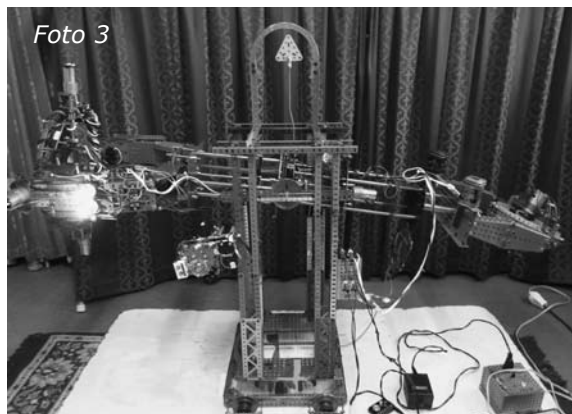


Foto 3

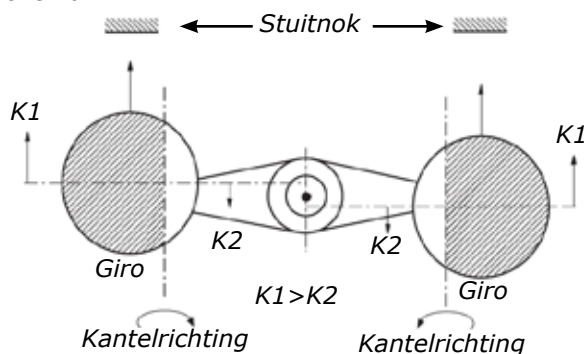
gehele Meccano bouwwerk werd in balans gebracht met een driehoekige plaat nr. 76 als wijzer. (Zie foto 3) De gehele constructie is van wielen voorzien en werd in werking gesteld terwijl met een infrarood afstandbediening de gyro wordt gekanteld.

Er werd een schijnbare gewichtvermeerdering gemeten waarbij de giro omhoog ging. De terugslag van de giro werd door radiale en axiale ophanging omgezet in een opwaartse beweging en de wijzer slaat uit.

Op schema 2 zien we twee giro's die onafhankelijk kunnen bewegen. Bij uitloop worden deze geblokkeerd door een stuitnok.

Door de achterwaartse beweging van de giro's wordt een veer gespannen die een extra slagkracht bewerkstelligt. De wagen krijgt

Schema 2



- 18 zo bij elke slag van de giro's een optater en gaat zodoende vooruit. Ik ben van mening dat deze bevindingen een machine (op de juiste wijze geconstrueerd) van de grond kan verheffen.

Nieuws van het Documentatie Centrum

Het Documentatie-Centrum weet te melden dat er veel Meccano handleidingen aan de collectie zijn toegevoegd. Deze variëren in jaartal, uitvoering en taal.

Tevens is de documentatie van de volgende merken uitgebreid: Struc, Necobo, Constructor, TECC, Ami-Lac, Tamsi, Stabil, Walther & Co, Mechanika, Construction, Merkur, Piccolo en Plasticon.

De documentatie kan bestaan uit, handleidingen, onderdelenlijsten (wel of niet geïllustreerd) en inhoudsopgaven.

Het is helaas te veel om deze documenten allen afzonderlijk in Meccano Nieuws te noemen. Voor meer informatie kunt u natuurlijk contact opnemen met het Documentatie Centrum per telefoon of E-mail. Zie de colofon op pagina 2.

De redactie

SkegEx 2011

Van donderdag 30 juni t/m zondag 3 juli 2011 vind 30ste

The North Midlands Meccano Guild presents:
SKEGEX: THE 30TH INTERNATIONAL



Internationale Meccano model show plaats. Donderdag om 12.00 uur openen de deuren voor het opbouwen. Zondag worden de modellen beoordeeld op basis van de eerste 5 winnaars. Het evenement eindigt na de prijsuitreiking om circa 16.30 uur. Voor meer informatie kunt u zich

wenden tot:

Marion Cotterill,
Park Ave,
Skegness,
Lincs, PE25 2TF
tel.

01754 764544
mobiel:

07895058600

of per E-mail: m.cotterill44@talktalk.net

Modelbouw manifestatie Goes 2011

Tekst: Frans Dullemeijer, foto's: Alex de Jong

De organizer van de Zeelandhallen had weerom extra geholpen om onze aanwezigheid naar onze wensen te regelen, waarvoor onze dank!

Meccano heeft inderdaad zijn plaats in een activiteit als deze: een Modelbouwbeurs.

Tot ieders genoegen kwamen heel wat leden opdagen met modellen, en het resultaat was een zéér mooie en geslaagde presentatie met een brede waaier aan modellen: van grote kranen tot minimodellen, langs vrachtwagens en loks en een kabelbaan met bijhorende slijkplas... over een oppervlakte van 24 m2. Dat, met de bijzonder opvallend goede sfeer binnen de stand, het enthousiaste publiek met veel jong volk, en de boeiende discussies, maakte het ganse weekeinde meer dan geslaagd.

Bij ons rees dan ook de vraag of voor dergelijke manifestaties er geen beroep op hulp van de invoerder kan bekomen worden. Meccano blijft bekend, maar blijkt té onzichtbaar in de winkels. Het andere uiterste is bvb. Lego, dat een volledige hall afhuurde en in de winkels steeds grote oppervlaktes "bezet".

Zeer goede wijn behoeft geen krans, maar toch...



Boven

Een uitstalling van kleinere modellen en een paar meccanodozen uit de Blue-Gold periode van Henry Goovaerts.

Rechts

Geert Vanhove bij zijn nieuwe havenkraan. Ook deze kraan is opgebouwd uit Temsi onderdelen. Op de achtergrond is de giek van de kraan van Sjaak van de Ruit te zien.

Op de achterzijde van dit blad vindt u meer foto's.



19

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 91 (maart 2011)

Lovende woorden van Michael Denry voor een doosje (helikopter) van Eitech. Met zonnecellen die alleen stroom leveren bij zonlicht of een gloeilamp en niets doen bij het licht van een spaarlamp of led.

Zo te lezen heeft CQ een hoffotograaf in dienst, een zekere Nigel

Barker. Zijn studio was bijna te klein voor de Demag CC 400 kraan van John Hornsby. Het model is namelijk 4,30 m hoog op schaal 1:26. Net als het prototype uitneembaar in delen. Het opbouwen duurt een uur. Prima leesvoer.

Op de voorpagina van Meccano Magazine juni 1938 staat een afbeelding van een ogenschijnlijk banale basculebrug ten zuiden van de Aswan-dam in de Nijl. In

werkelijkheid een uitgekende constructie. De rolbaan voor het contragewicht is zodanig gevormd dat het brugdek in alle standen vrijwel in evenwicht is. Met behulp van een spreadsheet voor de noodzakelijke berekeningen heeft Alan Wenbourne de afbeelding uit zijn geboortemaand in Meccano gestalte gegeven.

Model 17 uit doos 10, een 'trench digger' doet denken aan een baggervaaruituig, maar gezien de nep-rupsbanden is het eerder iets voor landrotten. Een geulengraafmachine dan maar. Romain Raugi vond het leuk om het monster te bouwen.

Ruim twee pagina's voor de pieteputerige WALL-E versies van Bernard Périer. In Meccano en Eitech. Een stukje fietsgeschiedenis van Frank W Weber. Plus uiteraard een Meccano-fietsje dat er ondanks de lomphheid best realistisch uitziet. Door de diverse messing onderdelen zoals 136a, 165 en 166 doet het model mij denken aan de beruchte raceframes van de firma Alan. Gebouwd met in speciale lugs verlijmd de dunne aluminium buizen. De frames waren buitengewoon licht, maar ook erg slap en de gebruikte lijm, uit de vliegtuigindustrie, was ongeschikt. De renners in de Tour de France trapt de frames aan de lopende band kapot. Het duurde even tot de fabrikanten door hadden dat een dikkere buis met een dunne wand bij gebruik van evenveel metaal veel stijver is. En netjes TIG-lassen.

Van Tony Parmee een reprise van zijn artikel in CQ33 over doos 10. Op het eerste gezicht oude koek, maar al lezende wordt een dieper inzicht duidelijk. Met de introductie van de 'nieuwe' dozen 0 t/m 10 en nieuwe modellen in 1937 werd in feite het verleden afgesloten. De oude reeks, 00 t/m 7, was al in 1935 verdwenen. Nu ook het einde van de kortdurende reeks 0 t/m L. Ook geen supermodellen meer, die in feite met geen enkele doos gebouwd konden worden. Niet langer was de inhoud van de dozen afgestemd op wat lukraak bijeengegaaarde modellen. De nieuwe dozen waren evenwichtiger samengesteld en de nieuwe modellen maakten efficiënt gebruik van de inhoud van die dozen.

Ene Julie Perry ontwerpt kleding en maakt daarbij gebruik van Meccano. Ze gebruikt voornamelijk stroken, Ian Mordue doneerde die uit zijn afvalbak en op de universiteit werden ze van fraaie kleuren voorzien. De modellen (mannequins) zien er wel wat ongenaakbaar uit met zo'n metalen omhulsel, maar eigenlijk zijn mannequins dat altijd.

Santiago Plicio werd in zijn jeugd gefascineerd door kermisattracties. Hier een fraai model van 'The Devil's Whip'. Een in 1914 ontworpen langgerekte ovale baan voor karretjes die aan de uiteinden zo snel van richting veranderen dat

er aanzienlijke centrifugale krachten ontstaan. Ongetwijfeld goed voor veel gegil van de passagiers. In 1939 kwam Juneero op de markt. Op het eerste gezicht een van de vele imitaties van Meccano, maar het bijzondere was de meegeleverde gatenpons, tevens buigmachine, waarmee de jongheeren in de oorlogsjaren gedurende de verduistering in de avonduren zelf hun stripjes konden maken. En als er in het huishouden iets kapot ging kon dat gerepareerd worden. Heel praktisch in tijden van schaarste. Tien jaar later verdween dit merk weer.

Aflevering vijf over Chris Jelley's loopbaan bij Meccano. Het einde van Meccano Liverpool nadert en zo ook het einde van deze serie. Nog één aflevering te gaan.

Wederom een soort pontonkraan, maar ditmaal met horizontale lastarm. Een fraai model van Norman Brown, met indrukwekkende tandwielkast.

Nummer vier van beroemde oude auto's. Hier de blauwe Bugatti 35 aan de hand van Bernard Périer. Uiteraard met sectorflensplaat voor de motorkap.

Op pagina 55 een fraaie sepia foto van pa en moe Hornby met dochter Patricia. De ouders blikken, deftig gekleed, ernstig in de lens want fotograferen was in die tijd een serieuze zaak. Alsof ik mijn grootouders zie.

Meccano Guild Bulletin

Nummer 45 (maart 2011)

Lego produceert alleen maar themadozen en Meccano gaat steeds meer die kant op, maar nieuw is het beslist niet. Matthew McCallum tikte een wel heel bijzondere doos op de kop. Een Meccano Windmill Box uit 1913 waarmee alleen maar een windmolen gebouwd kon worden. Een unieke vondst.

Naar aanleiding van de mijnramp in Chili maakte Tony Homden een model van de reddingscapsule, de lier en de hijsinstallatie waarmee de kompels één voor één naar boven gehesen werden. Met uiteraard een stukje pijp voor de geboorde reddingsschacht. Gat in de tafel.

Op de middelste bladzijden een foto van de leden van dit gilde in

1982. Hoeveel zijn er al overleden of ernstig ziek? Vervolgens een beschouwing over de wijze waarop die gildes door Hornby gepropageerd werden. Pure marketing strategie.

Rob Mitchell zwoegt nog steeds met de karretjesfabriek van Servetti. Er is al veel verbeterd, maar het model werkt nog niet foutloos. En, wordt mij nu duidelijk, de karretjes worden niet alleen gebouwd, maar ook meteen weer gedemonteerd. Dezelfde Sisyphusarbeid die we zien bij pingpongballenautomaten.

Runnymede Meccano Guild Magazine

Nummer 74 (oktober 2010)

Deze aflevering is pas in februari ontvangen, maar uiteraard in dit oktobernummer een gedegen verslag van de Henley Gathering. Let op de Tornado iDs van Peter Wood en de (WW2) BMW bommenwerper van Tony Homden.

Ian Wilson (Corlust Meccano Club), niet tevreden met rupsbanden samengesteld uit originele Meccano-onderdelen of het spul van Metalus, ging zelf aan de slag. Resultaat: geprofileerde exemplaren no 103, speciale schakels, aandrijfwielen in twee soorten en drie maten, enz. Een complete set kost u ongeveer €220 en u moet zelf maar bepalen of dit dan de ultimie oplossing is. Ik moet de eerste realistische rupsbanden voor Meccano-modellen nog zien.

Naast het vervaardigen van dit prachtige blad houdt Nick Rodgers zich ijverig bezig met het bouwen van modellen uit dozen 7 en 8. Pure nostalgie, ik heb ze ooit allemaal gebouwd. Vooral 7.24, exploderend slagschip en onderzeeër, en 8.12, reddingsboot met tractor, kan ik mij nog goed herinneren. Nick heeft wat moeite met het bouwen en daar herinner ik me absoluut niets van.

Van Ralph en Sue Laughton een uitgebreide beschrijving van een draaimolen met vier dubbeldeks vliegtuigjes.

Bij sommige verzamelaars gaat het puur om de heb, maar Jonathan Whitaker beleeft plezier aan het bijeenprokkelen en restaureren van een doos L. En kennelijk

maakt het dan niet veel meer uit of de onderdelen echt of replica zijn. Meer lol met minder geld.

Van Alan Wenbourne een stroboscoop voor het meten van toeren-tallen. Zo'n ding werkt juist weer veel beter met LED's dan met een gloeilamp. Vroeger gebruikte ik daar een neon-lampje voor. Al dan niet gesloopt uit een devotielichtje, maar die zullen wel niet meer bestaan.

Uitstekende beschrijving van de door Andreas Konkoly ontworpen Optische Illusie. Overigens een idee van Bert Halliday uit 1978.

Roger Thorpe redde twee synchrone Meccano klokken van de sloop. Het viel hem niet mee om vier elektrikit-spoelen op de juiste wijze aan te sluiten, maar het is gelukt. Twee schema's voor 12 of 20 Volt. Zo'n simpele synchroonmotor moet met de hand gestart worden en dat viel in het begin ook niet mee.

Van Derek Coare een prachtige draaibank. Met Meccano uiteraard en alles 'erop en eraan'. Een demonstratiemodel. Er wordt nergens met zoveel woorden gezegd dat het ding ook echt bruikbaar is.

Na de visie van Tony Parmee (CQ91) op de ideeën achter de samenstelling van doos 10 nu wat gedachten over de supermodellen en het onderdeel dat eigenlijk ontbreekt aan doos 10. Dat is dan het miniatuur draailager. Nu leverbaar bij Ashok Bannerjee en dus bij Jan Jager. Allemaal bedacht voor of in de oorlog, net als smalle stroken en driehoekige platen, maar van dat handzame draailager is het in Liverpool nooit meer gekomen.

Op blz. 49 nog een foto van de door Peter Wood gemodelleerde Rolls Royce turbomotor RB199-103.

Runnymede Meccano Guild Magazine

Nummer 75 (februari 2011)

Foto's van tentoonstellingen in Alexander Palace en Midhurst. Dan een beschrijving van de door John Rogers in nikkel gebouwde Supermarine Sea Lion II. Een water-vliegtuig uit 1922. Voor competitie op verschillende gebieden ontwikkelde Rolls Royce steeds sterkere

motoren en verondersteld wordt dat hierdoor, net op tijd, voldoende vermogen beschikbaar was voor de jachtvliegtuigen in het begin van WW2.

Richard Payn geeft een overzicht van de laatste twee jaar van Meccano Liverpool. Verwoede pogingen om met een nieuw kleurenschema, donkerblauw en -geel, de verkoopcijfers op te krikken. Voortdurende wijzigingen en besparingen, steeds soberder verpakkingen. Een lastige periode voor de verzamelaar.

Clive Weston wijst op de site <http://www.nzmeccano.com> die de afgelopen jaren in rap tempo het informatiepunt voor bouwers en verzamelaars uit de hele wereld is geworden.

Op blz. 18 wat afbeeldingen van diverse manieren waarop van over-tollige platte steunstukken bruikbare onderdelen gemaakt kunnen worden.

In de eerste aflevering van nieuwe rubriek 'Gear Box' een duidelijke uitleg over epicyclische tandwieloverbrengingen. Zat natuurlijk ook in mijn oude 3-versnellingsnaaf die ik blindelings kon monteren.

Van Nick Rodgers weer zes bekende modellen uit dozen 7 en 8. Met hier en daar wat wijzigingen en verbeteringen.

Zie 'Omni Directional Wheel' van Edmundo Veiga op blz. 28.

Voor liefhebbers van ingewikkelde aandrijvingen de eerste aflevering over een zeswielige vrachtauto uit 1927: de Armstrong-Saurer Dominant. Model van Alan Wenbourne. Van Nick Rodgers het 'vijfde wiel', het geheimzinnige draaiplateau achterop een truck voor de oplegger.

Nieuw uit China een 'Nuts + Bolts' geheten doos voor het bouwen van een havenkraan. Gatafstand 1 cm, gatdiameter 4 mm.

Eindelijk heeft Jonathan Whitaker een originele doos L bemachtigd op Ebay. Niet compleet, maar wel met nog bruikbare onderdelen. Hij kan nu gaan vullen, maar eerst een likje groene verf lijkt mij wel nodig. Die doos ziet er niet uit.

Dan nog een echappement van Roger Thorpe, een 'spiralograaf' van Peter Clay en een leuk klein draailager van Ivor Ellard.

Telford and Ironbridge Meccano Society Newsletter

januari 2011

Verslag van bijeenkomst in november 2010. Interessante 'vintage car' van Ken Wright. Ken Senar liet een vereenvoudigde aandrijving voor de staartvin van een helicopter zien. Begin van een groot nieuw model? Kan interessant worden.

Canadian Meccanotes

Nummer 61 (maart 2011)

Verslag van de '2010 Hobby Show' en de Toy Show in Downsview Park. Wat nuttige nieuwe onderdelen in doosjes uit 2010.

Een opdracht aan kinderen resulteerde in een grappige lift voor, jawel, een pingpongbal.

Laatste aflevering over 'n model van een trolleybus C3 uit Londen. Bruce Vanschep en bouwde het door Keith Cameron ontworpen model van de stoomlocomotief van de tandradbaan in Vitznau-Rigi.

Meccano Modellers Association Newsletter

21

Nummer 2.11 (maart 2011)

Verslag van de eerste bijeenkomst in 2011 en wat artikelen uit oude Meccano Magazines. Allemaal verleden tijd.

Other Systems Newsletter

Nummer 44 (april 2011)

In deze aflevering nieuws over Eitech, Stokys en Polylong. Geen veranderingen bij Merkur, Amilac en Metallus. Wel nieuw natuurlijk de eerder genoemde havenkraan van 'Nuts + Bolts'. Verder weer diverse ontdekkingen bij de oude Meccano imitaties. Van Necobo tot Pionerul uit Roemenie en Musala (МУСАЛА), uit Bulgarije. In het juiste lettertype gemakkelijk spelbaar met rechte en gebogen stroken. Veel Kliptiko.

Magazine du CAM

Nummer 114 (april 2011)

Van Claude Brisson een tweetal draaimolens. Gebaseerd op oeroude modellen in nikkel die steeds weer opdoken en waaruit Super Model 8 is ontwikkeld. Nu in vrolijke moderne kleurtjes. Vooral de kappen, samengesteld uit nieuwe gebolde onderdelen, zijn opmerkelijk. Van dezelfde bouwer nog een miniatuur dorsmachine.

Na de Meccano-werkplaats, voor kinderen, in Bellegarde, nu ook een dergelijk initiatief in een voorstadje van Le Puy waar vorig jaar de grote CAM-tentoonstelling werd gehouden. Nu tien kinderen die iedere woensdag enthousiast komen sleutelen. Van twee tot half vier. Dat is genoeg. Meccano Frankrijk stelt gratis materiaal beschikbaar. De resultaten zullen dit jaar ongetwijfeld in Saint Marcellin te zien zijn.

Van de heren Locussol een inleiding in klokkenbouw. Slingertijden, echappementen en benodigde tandwielen. De merkwaardige tractor, in nikkel, op de voorpagina wordt op blz. 18 besproken.

Dan de watermolen in Courtelevant uit de zeventiende eeuw. Geheel gerestaureerd en nu met Meccano gemodelleerd door Jean-Marie Jacquel.

Fraaie foto's van een Hornby locomotief op schaal H0. Half nul dus en in Frankrijk noemden ze dat Ache 0. Vandaar het opschrift op de doos: **HORNBY ACHO**.

Van Maurice Perraut een, historisch, overzicht van elektromotoren. Kleuren, spanningen, instructiebladen en bijbehorende dozen. Dan een overzicht van verschillende toepassingen van het differentieel. Van de Chinese wagen met pijl die steeds het zuiden (niet het noorden want daarvandaan kwam alleen ellende) aanwees tot Gleasman en Coronel aandrijvingen. Met goede foto's van Meccano-toepassingen.

Dan nog reportages van diverse bijeenkomsten, Rouen, Normandië, PACA, Fontaines sur Saone, Evreux, Charquemont en een kleine permanente tentoonstelling in Donzac.

AMS Nachrichten

Nummer 1/2011

Aankondigingen van tentoonstel-

lingen, nieuwe publicaties en nieuwe aanwinsten in de clubbibliotheek.

AMS Bulletin

Nummer 64/10

De tentoonstelling in Winterthur ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van AMS is een succes geweest. Veel buitenlandse bezoekers en met name ook leden van ons gilde. Hier een overzicht van modellen en prijswinnaars.

Van Ansgar Henze twee tractoren, gebouwd met resp. Märklin en Mekanik.

Heinrich Kriesi waagde zich aan een synchrogenerator voor een waterkrachtcentrale. Wat rendement betreft een hopeloze opgave met dat Meccano-ijzer en te grote lichtspleten, maar het is wel een leuk demonstratiemodel geworden.

De AMS-leden hebben gezamenlijk een model van de 254 m lange spoorbrug bij Hemishofen gebouwd. Van door Metallus geleverde onderdelen. De deelnemers en het bouwproject worden uitgebreid besproken en we komen zowaar een oude bekende tegen. Stefan Wanders, die vroeger op onze bijeenkomsten Metallus-producten verkocht, woont en werkt nu in Zwitserland. En daar koopt hij geen Metallus. Dat doet Ronald de Bruin.

Een uitgebreid artikel over bruggen: klapbruggen, rolbruggen, enz. Zelfs een plaatje van de oude hefbrug in Rotterdam. Ik mis eigenlijk de schuifdeur die tegelijkertijd als sluisdeur en brug dienst doet. In mijn jeugd heb ik toch menigmaal over zo'n exemplaar gefietst in het Amsterdamse Bos.

Dan een verslag van een bijeenkomst in Canada met uiteraard de prachtige spiegeltelescoop van Don Morton.

De firma Eberspächer uit Duitsland is een toeleveringsbedrijf voor de autoindustrie. Bijv. standverwarming. Ooit heeft dit bedrijf ook de WEMA bouwdozen geproduceerd. Zo te zien geïnspireerd door Märklin. Hier een stoomwals en een hijskraan van Wilfried von Tresckow. Komt ook in CQ92.

Dan nog een gedegen artikel over

de oorzaken van zinkpest. Niet te verwarren met tinpest. Niets aan te doen en dus heel goed opletten bij aankoop van oude modeltreinen. Maar, ook Meccano gebruikte voor bepaalde onderdelen een mazac genoemde legering. Met dezelfde problemen en vooral veroorzaakt door verontreinigingen en teveel toegevoegd lood en koper.

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 € 187.

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

Exacto

No. Set 4 beschikbaar in fraaie doos met Exactologo en 'lift-out' laag. In rood/groen of geel/blauw/zink-plated. Franco thuis voor € 111!

Nu ook **Bugatti T35** in blauw en new design wielen. Franco thuis voor € 729.

Gegarandeerde besteldata 15 april en 15 oktober van ieder jaar!

Grote bestellingen gaan eerder weg. Perfecte prijs / kwaliteitsverhouding.

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

Jan H. Schurink te Bathmen; gratis via: <exacto@xs4all.nl> (19 - 20 uur: 0570 542815)

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

Informeer naar de prijs.

vraag &

aanbod

Te koop aangeboden:

Meccano Motion System
uitrusting 4505 (7 modellen)
uit 1999/2001, gebruikt maar
onderdelen compleet en netjes;
prijs € 5,-. Tevens onbekend
fabrikaat "made in China"
set 58389 voor een nogal
merkwaardig type wegwals,
met handleiding maar onderdelen
niet geheel compleet (wel met
wat extra's van andere merken
erbij); prijs € 1,-
Info: Gerrit van Straaten,

tel.033-461 40 61 of E-mail
<gcvanstraaten@hotmail.com>

Te koop aangeboden:

Doos nr. 4 van Constructor uit
1954. Te bevragen bij:
A. Bonnet,
tel. 0577 492930
E-mail abonnet@scarlet.nl

Te koop aangeboden:

Een in uitstekende staat
verkerende en complete 4 laden
kist 10 met aluminium handvaten

inclusief alle modellenboeken. Zie
voor foto Love en Gamble 'The
Meccano System, p. 291,
fig. 552. Vaste prijs € 2.000.
Te bevragen bij:
Hans Kuijl
tel 0346 56 44 05

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

agenda 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

Expositie "Speelgoed voor grote mensen".**Stadsmuseum Harderwijk**

Looptijd: Vanaf 3 juni t/m 17-21
januari 2012, Openingstijden:
Dinsdag t/m vrijdag: 10.00-17.00
uur. Zaterdag: 13.00-16.00 uur.
Zon- en feestdagen zie website:
www.stadsmuseum-harderwijk.nl
Donkerstraat 4 Harderwijk.

Gildebijeenkomst**Strijen** 18 juni 2011

Aanvang: 8.00 uur
Locatie: Het Dorpshuis,
Stockholmplein 6 Strijen.
Bereikbaarheid met OV: Vanaf NS
station Dordrecht met bus 165;
vanaf R'dam Zuidplein bus 167.
Voor meer info: Wim Boer, tel.
078 674176 of 06 27594996

Gildebijeenkomst**Mechelen** 10 september 2011

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

Gildebijeenkomst**Hierden** 1 oktober 2011

Aanvang: 9.30 uur.
Locatie: "Het Dorpshuis",
Dorpshuisweg 9
3849 BL Hierden (bij Harderwijk)

Evenement**Modelbouwmanifestatie
Soesterberg**

Van 16 t/m 25 oktober (maan-
dag) 17 oktober gesloten)
Openingstijden: 10.00 - 16.30
uur, aanvang op zondag om
12.00 uur.
Locatie: Mil. Luchtvaartmuseum,
Kamp van Seist 2 - 4,
Soesterberg.
Belangstellenden kunnen zich
aanmelden bij Jan Ringnalda,
tel. 030 2291942

Gildebijeenkomst**Temse 29 oktober 2011**

Geopend: 9.00 - 17.00 uur
Locatie: Gemeentehuis,
Feestzaal 1ste verdieping,
Markt 1 Temse België.
Lift bereikbaar via Kamiel
Wouterstraat. Gratis parkeren in
onmiddellijke nabijheid.
Bereikbaarheid: Via E17 afrit 15
Temse, op N116 1ste (of 2de)
stoplicht rechts en recht door tot
gemeentehuis.
Via A12 afrit Sint Niklaas, op N16
over Scheldebrug bij 1ste (of
2de) stoplicht links en recht door
tot gemeentehuis.
Voor meer info:
jan.bressinck@telenet.be
of tel. 0494/66.40.45

Gildebijeenkomst**Alverna** (Wijchen) 12 November

Aanvang: 8.00 uur.
Locatie: Dorpshuis "Oase",
Graafseweg 570
6603 CL Wijchen (Alverna)

Gildebijeenkomst**Ulvenhout** 10 december 2011

Aanvang: 10.00 uur.
Locatie: "De Pekhoeve",
Dorpstraat 94 Ulvenhout.

Gildebijeenkomst**Benthuizen** 7 januari 2012

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

Gildebijeenkomst**Tolbert** 25 februari 2012

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

**In MN 29.3 wordt de lijst
van evenementen en
bijeenkomsten weer
aangevuld!**

Vervolg GOES



Boven
Het Stammenzaagbedrijf van Wim Boer

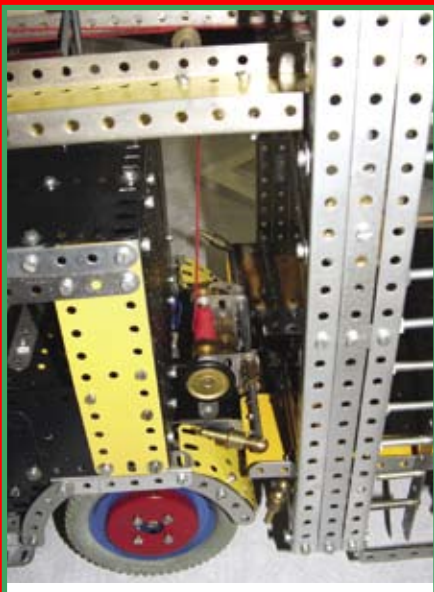


Boven
Een grondverzetmachine van Eric Beek



Links
Deze kijk-
doos van
Aad Visser
trok veel
gekijks.

Rechts
Een oude
auto van
Henry
Goovaerts
in blauw.



Boven
Detail van de autotransporter van
Jan Bressinck



Boven
De havenkraan van
Sjaak van de Ruit



Boven
Deze klok, meegenomen door
Sjaak, is gebouwd door
Hans Klarenbeek