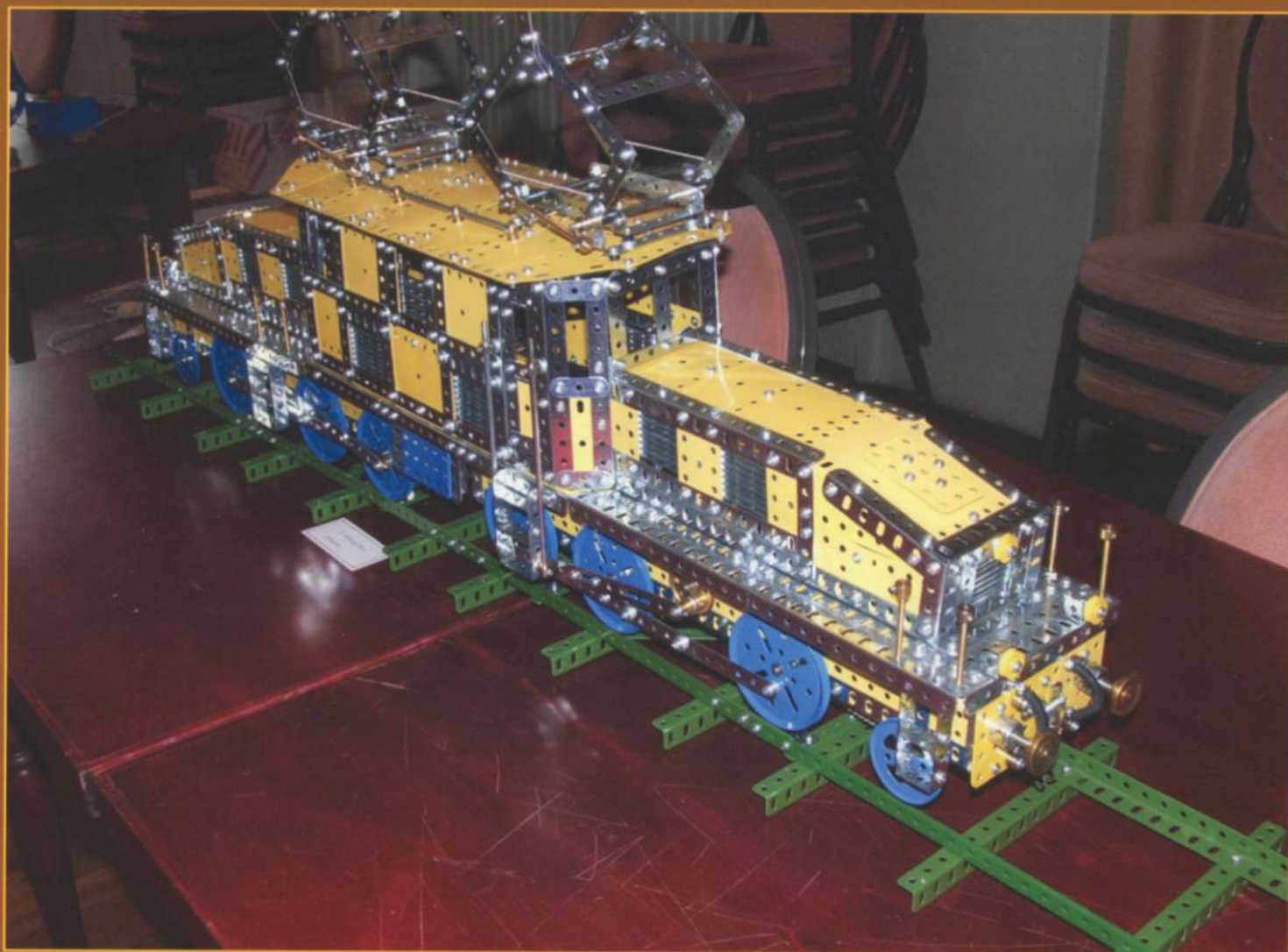


meccano

nieuws

kwartaalblad van de vereniging 'Meccano Gilde Nederland'

vereniging voor metaalconstructie modelbouw



Brummen voorjaar 2009 (Zie pagina 15)

4 Interview P. van Bommel

7 Vuilnisauto of aswagen

8 Blinken, verzinken (slot)

10 Schoepenrad

14 Bespiegelingen Tiel

16 Smalspoor C stoomloc.



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
Singelweide 139
1967 HJ Heemskerk
Tel: 0251-293566
Tijdelijk E-mail: g.anink@kpnmail.nl

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:
NL85INGB0005484519 BIC: INGBNL2A
E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

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

Evenementencoördinator
W. Livestroot
Fagotdreef 65
3845 DG Harderwijk
Tel: 0341 253889
E-mail: W.Livestroot@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)
G. Vanhove (coördinator Tekens Team)
C.J. Trommel (tekstcontrole)
J.W. Visker (tekstcontrole)
K.F. Berling (vertalingen)

Artikelen en advertenties
sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven
op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap
bij ledensecretaris.

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

Contributie € 36,00 per jaar
(voor jeugdleden € 16,00)
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 27.4

De volgende editie van
Meccano Nieuws zal medio
december 2009 verschijnen.
De sluitingsdatum voor
kopij en advertenties is
1 november 2009.

van de redactie.....

Tijdens de afgelopen vakantieperiode is gestart met de eerste werkzaamheden voor deze editie van Meccano Nieuws. En naarmate de tijd vorderde ging het werktempo gestaag omhoog. Toch wel prettig als je bij aanvang voldoende artikelen achter de hand hebt. Om die reden is MN 27.3 een editie met 24 pagina's geworden. Ik hoop dan ook van harte dat deze situatie van blijvende aard is.

De editie MN 27.2 was niet voor iedereen vlekkeloos. Tussen de afgeleverde partij zaten een aantal clubbladen met een fout. Meer hierover kunt u op pagina 4 lezen. Bij de rubriek Gilde jeugd kunt u zien dat het havenkraantje zijn voltooiing nadert. Het artikel Opgaan, blinken en verzinken wordt in deze editie afgesloten. Er is een verhaal over het bouwen (met zijn ups en downs) van een vuilniswagen. De "Paddle engine" komt nog een keer onder de aandacht met een aantal details en achtergronden voor potentiële bouwers. Ook is er een ervaring vastgelegd door een bouwer van een stoomloc voor smalspoor. Dit is een model dat al eens in het grijze verleden is gebouwd. In dit artikel zijn echter een aantal verbeteringen beschreven.

Op "Tips en Trucs" is gereageerd met een goed bruikbaar alternatief. Voor leden, die zich bezighouden met het opknappen van oude Meccano onderdelen, is er een stukje over het verwijderen van oude verf-resten. Ook deze keer is er weer een interview met een bekend Gildelid.

Verder zijn er wat korte en lange verslagen van evenementen en bijeenkomsten die de afgelopen maanden hebben plaats gevonden. Denk daarbij aan Benthuisen, Brummen, Tiel en het Stoomfestival in Almere. Voor de PC-bezitter worden weer een aantal sites aangegeven die alles met onze hobby hebben te maken.

Dan rest mij thans, u een aantal prettige leesuurtjes toe te wensen.

Mocht u plannen hebben om uw bouwervaringen aan het papier toe te vertrouwen, dan verneem ik dat graag.

Charles Spierdijk

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 27.2 together with this edition of MN 27.3 and will also be published as usual on the website of the MGN.

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

van de	voorzitter
--------	------------

Er waren weer veel activiteiten met veel enthousiaste vrijwilligers. Brummen, mooie tocht in het voorjaar waarbij de vrouw van Klaas voor ontbijtkoek zorgde voor de bezoekers.

Stoomfestival door Han Schouwenaar en familie. Hij weet het altijd zeer gezellig te maken. Samen met de familie Cornelissen hebben ze weer zeer veel werk verzet om e.e.a. te doen slagen. Deze keer hebben ze een loterij verzorgd waardoor de totale directe kosten van zo'n 1100 euro gedekt konden worden.

In oktober zal in Soesterberg het MGN weer vertegenwoordigd zijn. De organisatie doet Frank Dijkshoorn en Jan Ringnalda. Het MGN bestuur heeft voor dit jaar de reiskosten voor deelnemers naar Soesterberg moeten halveren die waren in 2008 ca. 1200 euro. Willem Livestroom heeft 'n goedkope vergader/bijeenkomstplek in het centrum van het land gevonden.

Dat geeft volgend jaar meer ruimte in de begroting om evenementen zoals Soeterberg wat ruimer te vergoeden.

Dit najaar zal de bijeenkomst nog in Ede zijn op Zaterdag 26 september 2009.

Gerard Anink

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

Inleiding

Zojuist teruggekomen van een heerlijke en zonnige vakantie aan de Normandische kust trof ik bij de post het laatste nummer aan van het Magazine van de Franse Meccanoclub CAM; maar liefst 16 nieuwe leden erbij in het afgelopen kwartaal. Nieuwsgierig geworden hoe de aanmeldingen in de twee voorafgaande kwartalen waren, heb ik die Magazines ook maar eens opgeslagen, en jawel hoor die Fransen doen het echt een stuk beter dan wij: 11 resp. 12 leden erbij, bijna 40 leden in 3 kwartalen! En voor de volledigheid maar even, over diezelfde 3 kwartalen: 4 overleden leden, 1 herintreder en 6 bedankers.

Nieuwe leden

Een hartelijk welkom toegewenst aan de volgende nieuwe leden:

3136 J.L.B. Vissers

Hoge Zijde 18
4854 AH Bavel
0161 432359

3137 F. Rodolf

Kastelenplein 118
5653 LS Eindhoven
040 2512747

3138 A. Neutkens

Het Schoor 6
5504 TL Veldhoven
040 2538284

3139 P. Lienhard

Rosenbergstrasse 28
CH 8630 Rüti
ZWITSERLAND

3140 Meccanoshop

Markt 16
3351 PB Papendrecht
078 6429226

3141 Snieders

Listdreef 34
B 2900 Schoten
BELGIË
+032 36452103

Achter lidnummer 3140 Meccanoshop gaat de heer P. Buwalda schuil; fijn dat er weer een dealer bij is gekomen!

Veel genoegens toegewenst met onze mooie hobby!

Bedankt

De navolgende leden hebben aan-

gegeven het lidmaatschap van het MGN te willen beëindigen: gelukkig niemand

Overleden

De heer Kobus lidnummer 2654 is helaas komen te overlijden; de familie zet het lidmaatschap nog voort tot het einde van het jaar.

Adres- en of telefoonwijzigingen

Hier zijn de volgende mutaties te vermelden:

2816 F.A. Roost
Liesveldviaduct 221
3131 CN Vlaardingen
010 4355390

2770 L.K. van Rede
Laan van Wallonië 36
4701 CN Roosendaal
0165 540727

2630 M. Harmse
Ommershoflaan 35
kamer 3
6861 CH Oosterbeek
026 3340032

Wanbetaling

Deze keer gelukkig geen roeyementen wegens wanbetaling

Aantal leden

De vorige stand was 574 + 6 nieuwe leden - 0 bedankers - 0 wanbetalers = **580**

Uw dienstwillige ledensecretaris,

Hans Kuijl

Belangrijke mededeling

Na de distributie van MN 27.2 is gebleken dat er een onbekend aantal clubbladen een gebrek vertoonde. Deze bladen bevatten een aantal bladen dubbel dat ten koste gaat van ontbrekende bladen.

We raden u aan MN 27.2 nog eens goed te bekijken. Mocht u in het bezit zijn van zo'n blad, dan kunt u dat telefonisch melden bij de redactie. We kunnen dan een afspraak maken op welke wijze u van ons een goed clubblad krijgt. Het tel nr. luidt: 023 5614832

De redactie

De Meccanoman die je altijd al wilde ontmoeten: Piet van Bommel

Interviewer: Hans Kuijl

LEVEN EN WERKEN

Een thuiswedstrijd voor uw verslaggever. Vanuit Maarssen even naar de zuidkant van Utrecht waar ik in Nieuwegein Piet van Bommel tref, met jeugdige tred en geboren in 1952. Om maar met de deur in huis te vallen: Piet typeert zich zelf als een polderjongen; ouders waren van boerenafkomst, maar zelf geen boer. Wat mestvarkens erbij, maar oom en opa in de polder beoefenden wel degelijk het boerenbedrijf. In het streven naar 'grootgroeien' werden Vreeswijk en Jutphaas samengevoegd tot Nieuwegein en na onteigening van de grond werd het boerenbedrijf omgevormd tot industrieterrein. In Jutphaas LS en daarna op de LTS de opleiding tot timmerman, een vak dat hij tot zijn 30e heeft uitgeoefend. Na de LTS bij een aannemer gaan werken en daarna bij WRK: Watertransport Rijn Kennemerland, waarbij water uit de Lek werd ingenomen en met grote persleidingen naar de duinen nabij Vogelenzang werd getransporteerd; 18 jaar wacht/continuedienst en vlak voor fusie overgegaan naar de TD. Bij procesbewaking met computers voelde hij zich niet op zijn gemak. Uw verslaggever vangt een steelse blik op waarmee Piet uw verslaggever, het toetsenbord van zijn Apple laptop beroerend, bekijkt. Na mijn verklaring dat ik van (de) techniek ook niet zoveel begrijp (niet waar, Gerard) voelt hij zich zichtbaar beter op zijn gemak. Nog steeds bij TD van WRK, nu Waternet geheten, pompstation Nieuwegein. Wat doe je als timmerman bij de TD interrumpeert uw dienaar: werktuigbouwkundige diensten, pompen monteren en demonteren; soms ook voor loodgieter spelen, en soms in de modder aanvoerkanalen schoonmaken. Soms heel smerig werk.

Nu wordt duidelijk waarom Piet zich beter op zijn gemak ging voelen. Er volgt een betoog over filters van koper die na 25 tot 40 jaar moeten worden vernieuwd. Filters worden in tegenovergestelde richting gespoeld. In Nieuwegein wordt voorgezuiverd water getransporteerd naar Vogelenzang. Waarom dat water naar Vogelenzang, toch niet om de oude woonplaats van onze geliefde leider te eren? Piet legt uit dat dit te maken heeft met zoutwater infiltratie. Waternetwater wordt daar gewoon weer grondwater. Langs de A2 heeft een hele revisie en verplaatsing van het leidingennet plaatsgevonden. Als u nog eens langs het China Town Restaurant van Van der Valk in Breukelen rijdt, zou u eens kunnen nadenken over het geval, dat zo'n omvangrijke transportleiding vlak onder dat hotel lekkage ging vertonen. Piet kan er smakelijk over vertellen.

Uw verslaggever ziet op een fraaie brochure waarop een groot wateroppervlak zichtbaar is, waarin drie



lijnen, lijkend op een zwembad met drie banen, maar het is een bezinkbassin. Het is echter een neerslagbad waarin met ijzerchloride door vlok-vorming het slib zich hecht en dat 'zwembad' wordt dan weer gereinigd met kleine slibzuigertjes, de eerste zuivering van het ingenomen water. Via een hoog punt loopt het water uit het bezinkbassin naar een snelfilter en gaat dan verder op transport naar Vogelenzang. Vuil spoelwater gaat na zuivering terug in het Lekkanaal, aftakking van AR-kanaal, vlak bij de rivier de Lek. Piet kan het even nog niet laten, reinwater, of is het toch Rijnwater, spoelwater, maar hij merkt mijn vastlopen en serveert een heerlijke kop bruin water, ook wel koffie genaamd.

Water lijkt ook een beetje Piet's hobby want hij kan er bevlogen over vertellen. Hij gaat met veel plezier naar zijn werk, en moet er iets met hout, steen of beton gebeuren, dan valt Piet toch weer in de prijzen door zijn opleiding tot timmerman. Voorzuivering moet, want anders worden de duinen te vuil; dat smerige slib krijg je makkelijk uit het ingenomen water en veel moeilijker uit de duinen, nog los van het feit dat je makkelijker 12/13 duizend kub water/uur verpompt dan dezelfde hoeveelheid water vermengd met slib. Bij heel droog weer wordt het waterverbruik behoorlijk hoger. Je kunt in principe redelijk innemen behalve bij vorst; dan verstoppert ijsnaalden de roosters. In principe is in Nieuwegein een behoorlijke waterbuffer, de pompen staan diep in de kelder, transportpompen zijn perspompen, leert uw verslaggever weer bij. Nu genoeg over water, we hebben het tenslotte over Meccano.

Nog andere hobby's. Motorfietsen, toert graag. Werken met hout, 'alte Liebe rostet nicht'. Piet heeft twee garages kunnen kopen, een voor de motor en een voor houtbewerking.

MECCANO

Het eerste contact met Meccano, als oudste van de jongens, met de overbekende riedel Sint Nicolaas, verjaardag, 6, 7, 8 jaar wel simpel, geen tandwielen. Later komt er andere belangstelling, 'das immer ewig Weibliche', weet uw verslaggever, genaamd verkering. Broers gingen er met de Meccano vandoor, en weg was alles, echter nooit helemaal vergeten. Van zijn eigen kinderen, twee jongens en een meisje, konden de jongens er aardig mee overweg. Toen is Piet zelf ook weer begonnen, natuurlijk ook hier weer het overbekende verhaal, ... met de uitrusting van de jongens. De hobby weer opgepakt via de bekende media als krant en tentoonstellingen, daarna de Reehorst, lid 876 [dat is het oude nummer Hans, niet meer gebrui-

ken!; dat zeg je toch zelf, redacteur] sinds 1 januari 1974. Na scheiding alleen gaan wonen en dat was een geweldige impuls voor de hobby. Naar uw verslaggever meent te constateren 'zeer voorspoedig', want een aantal vitrinekasten siert de kamer waarin veel modellen, enkele kleine verzamelingen van onderdelen of motoren die hem interesseren en trots vooraan een foto van een van de twee kleinzons, vier en twee jaar. Nog geen minidoosje want dat is toch een beetje gevaarlijk.

Gelet op zijn geboortjaar is het geen verrassing dat rood/groen de boventoon voert, kopen wat je nodig had, vrijwel nooit dozen of doosjes, wel oud spul van rommelmarkten opgekocht; restaureerde zelf. In geringe mate treft uw verslaggever ook zilver, geel en blauw aan om het model esthetisch te verfraaien. Geen echte verzamelaar, maar wel een serie kleine hebbedingetjes, doosjes, en motoren, veer en elektrisch, fraai geordend in de vitrinekasten. Piet is een bouwer naar origineel, maakt eerst een tekening op hoofdlijnen, eigenlijk maar een kleine schets voor de maatvoering; foto of tekening onder het fotokopieerapparaat net zolang tot je de goede lengtematen hebt, de breedte komt daarna vanzelf wel: "wel tekenen, anders wordt 't niks", aldus Piet.

Dan de klokken, ook een grote liefhebberij. Piet heeft twee typen klokken staan. Naast Utrecht is ook het klokkenmuseum van Schoonhoven een aanrader. Voor 't eerst een pennengang, volgt korte uitleg voor uw dienstwillige.

Waar zijn voorganger in deze reeks Hans van den Berg het doet met Antonov geautomatiseerde bakken, prefereert Piet handgeschakelde bakken, die soms, afgebroken, ook weer in nieuwe modellen verdwijnen.

Dan volgt nog een demonstratie van een schrijvende watermeter met zaterdag papier wisseling, met een heuse opwindmotor.

Draait op zijn werk ook wel eens wat; voor de opmars van de computers vond bewaking van de waterstromen plaats door schrijvende meters, mechanisch. Met de intrede van de elektronica verdwenen die tandwielen niet naar de schroot, maar naar Piet.

Wat is er leuk aan klokken?, vraagt uw verslaggever die nog niet helemaal van 'blockies' is losgekomen: met eenvoudig mechaniek en zwaartekracht, slinger en gewicht met een zetje van het echappement tijd registreren. Geen dichte maar open klokken, het mechaniek is het mooist en dan wordt uw verslaggever weer een stuk knapper na een zeer heldere uitleg over elektronische en mechanische schakelmechanismen om het hijsmechanisme van de klok in werking te stellen.

Wat is er leuk aan versnellingsbakken? Piet wil de werkelijkheid graag uitbeelden, zo getrouw mogelijk. Een grote bak is verhoudingsgewijs niet zo moeilijk maar de inbouw in een rijdend model vervult hem met gepaste trots als het is gelukt. Met zijn voorganger heeft hij incidenteel contact, maar Piet is wel geïnteresseerd in zijn Antonov, tekenmachines en

kermisattracties.

Veel modellen staan, als gezegd, in fraaie vitrinekasten, soms is toch wel weer sloop nodig. Want ook hier het eeuwige tekort aan specifieke onderdelen. Slopen gaat je soms toch wel aan het hart: 'kill your darlings'. Wat is nu onderhanden. Piet bouwt nog steeds in de slaapkamer waar ook de voorraad onderdelen, die niet in gebruik is, ligt opgeslagen.

Dus op naar de Meccanowerkplaats. Het is duidelijk, een heel ordelijke man huist hier, alles ligt keurig naar rechts gericht. Soort bij soort volgens zijn eigen orderingsprincipes. Pas hier blijkt dat Piet een behoorlijke hoeveelheid apparatuur achter de hand heeft. Want bij veel onderdelen wordt de toelichting gegeven dat dit nog in bewerking is of nog in de boormal moet. Ontelbare hoeveelheden tandwielen in allerlei soorten, maten en gedaanten, allemaal voorbestemd om vanuit de dienst bij "het water" bij buitengebruikstelling naar het schrot te verhuizen. Maar gelukkig kon Piet deze meenemen en daar heeft hij nu het dankbare gebruik van. Veel materiaal is opgeslagen in archiefkastjes die uw verslaggever van zijn secretaresses kent. Van die A4-laattjes, net zo diep als de verschillende soorten briefpapier. Kleinmateriaal is weer ordelijk gerangschikt in kartonnen doosjes waarin uw verslaggever zijn onderleggingen aanschaft. Een grote houten kast voor het grote strip- en hoekbalken- werk en op de bovenverdieping daarvan huizen de motoren. Op de werktafel ligt een aantal gereedschappen keurig in het gelid. Alsof ze zo gepakt kunnen worden om te gebruiken.

Om een mechaniek in een model te kunnen bereiden moet je de kap al voor het model klaar hebben. Demonstreren oogst dan veel waardering van de kijker. Eigenlijk is het een vorm van compact bouwen in modules. Uw verslaggever heeft een fascinerende avond gehad met een buitengewoon vriendelijke gastheer, enigszins bescheiden onder het motto 'wat heb ik de leden nu te vertellen, dat hen zou kunnen interesseren' en uw verslaggever overdenkt 'wat zijn er toch interessante mensen in ons Gilde'. Tijd voor de laatste vraag. Wie wordt het volgende 'slachtoffer' van uw interviewer:

De ons allen bekende Kees Trommel!

Mededeling voor belangstellenden

Het Documentatie Centrum heeft nog oude edities van Meccano Nieuws. Het betreft de nrs. 1 t/m 20 (voor zover aanwezig). Bij interesse kunt u dat tot eind september bij Jan Ringnalda aangeven. Zijn tel.nr. luidt: **030 2291942**.

Tegen het gangbare TNT tarief kan het dan naar u worden opgestuurd. U kunt met Jan Ringnalda afspreken hoe u betaalt.

Zorg dat u er snel bij bent, want **op = op !!**

De redactie

De Meccano op de techniekdagen

Tekst & foto: Mart van Doorn

De basisscholen in de Betuwe hebben met de groepen 8 het initiatief genomen om met techniek aan de slag te gaan. Met andere woorden, dit onderwijssegment is gestart met het begeleiden en ondersteunen in handvaardigheid.

Dit jaar was het thema een molen bouwen in de breedste zin van het woord.

Zo'n 35 scholen zijn aan de slag gegaan, met als resultaat circa 170 werkstukken. Deze werden op 5 en 6 juni in het Centrum voor techniek, "Revabo", tentoongesteld en beoordeeld.

Het Meccanogilde was benaderd om ook een stuk techniek te tonen. Op 5 juni werd de schrijver geassisteerd door dhr. R. van Vree en op 6 juni door Hijmen Stronkhorst. De stand werd druk bezocht door leerlingen, ouders en leerkrachten. Gezamenlijk goed voor circa 700 personen.

Aan het eind van de tentoonstelling vond de prijsuitreiking plaats. Deze techniekdagen waren een groot succes.



Een aantal modellen van Mart van Doorn

Imposante projecten

Tekst: Cees Trommel

James May, de bekende reporter van het BBC programma Top Gear, is bezig met een Britse programmaserie over (oud) speelgoed, genaamd "James May's Toy Stories".

6

In afleveringen van een uur is of wordt nog aandacht besteed aan o.m. Lego, Scaletrix, Hornby treinen en MECCANO (natuurlijk).

Voor zover bekend gaat het om het bouwen van een echte voetgangersbrug volledig gebouwd van Meccano onderdelen over een kanaal in Liverpool. Studenten van de universiteit van Liverpool hebben de brug ontworpen in samenwerking met een gerenommeerd Engels ingenieursbureau en de brug wordt ook door hen gebouwd.

De North East Meccano Guild adviseert over typische Meccano zaken en de onderdelen zijn beschikbaar gesteld door Meccano Frankrijk.

De bedoeling was om de brug in het weekend van Skegness (3, 4 en 5 juli 2009) af te hebben, maar er schijnen wat constructionele tegenslagen te zijn gerezen.

Volgens de beschikbare informatie wordt het programma ergens in oktober uitgezonden op de BBC. Ik zal proberen om de juiste uitzenddatum hier te vermelden maar weet niet of dat lukt. Kijk dus vooral ook zelf regelmatig op de BBC.

Hieronder heb ik wat links verzameld naar artikelen waarin (niet uitputtend) aandacht wordt besteed aan dit project. (links openen in nieuwe schermen).

<http://www.skegnessstandard.co.uk/news/Top-Gear-presenter-James-May.5435506.jp>
(artikel in de Skegness Standard 2009)

http://www.bbc.co.uk/pressoffice/pressreleases/stories/2009/03_march/12/toy.shtml
(BBC Vooraankondiging)

<http://www.nce.co.uk/bbc-in-need-of-structural-engineers/1975023.article>
(New Civil Engineer)

<http://jamesmay.dropaheart.org/x/>
(James May {DOT} Net, Your online fan site about James May)

Andere projecten zijn het maken/bouwen van:

- een echt huis in Lego.
- een Plasticine tuin en deze mee te laten dingen in de jaarlijkse prestigieuze Chelsea Flower Show.
Plasticine bouwdozen zijn kleurige, herbruikbare klei-achtige "slierten" waarmee men eigen creaties kan maken. In Engeland is het enorm bekend, maar in Nederland minder.
- een full size model van een Spitfire in modelbouwdoos onderdelen. (Weet even niet wat ik me hierbij moet voorstellen)
- het laten racen van een Scaletrix autootje tegen een echte taxi over een afstand van 1,6 mile in een druk stadscentrum.
- en het (her)aanleggen van 's werelds grootste modeltreinbaan tussen twee dorpen die vroeger via een spoorweg waren verbonden.

De Daf roltrommel

Tekst: René Muijen, foto's: Meccano Nieuws

Bij de mensen in de straat is hij bekend als de vuilniswagen. Kenners echter noemen het "De Daf roltrommel", die vanaf circa 1937 tot rond 1970 lang door de straten reed om as op te halen. Ja, u leest het goed, alleen as (dus geen ander afval).

Het ging als volgt in z'n werk. De auto reed de straat in en vervolgens klonk er een luide bel. Dat was het teken voor de bewoners, zet de zware zinken asemmer maar buiten dan komen wij hem legen. Die zware asemmer werd dan door potige mannen opgetild en leeggegooid in de verzamelruimte van de aswagen. Als deze verzamelruimte vol was, werd de roltrommel in zijn geheel al rollend verticaal omhoog gebracht. De as in de trommel werd zo naar voren verplaatst en vervolgens weer naar de horizontale stand gedraaid. Bij een volle roltrommel ging men er-

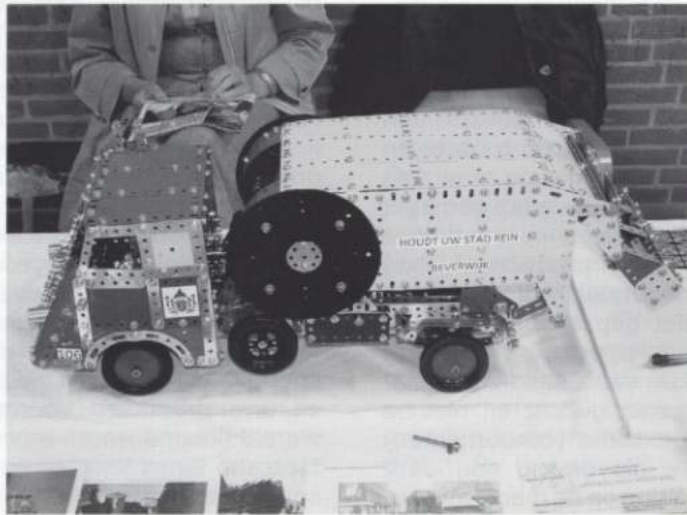


In deze stand wordt het vergaarde as naar voren getransporteerd

mee naar een verzamelstortplaats. Tot ongeveer 1950 werden deze roltrommels van de auto afgetild met een hijskraan en geleegd. Na 1950 werden de auto's uitgebreid met een hydraulisch systeem, die de roltrommel naar achteren omhoog kon brengen. De hele losprocedure met de hijskraan was een tijdrovende en riskante klus.

Als kleine jongen heb ik dat veel gezien. De wagen kwam ook bij ons de as ophalen, waarbij de roltrommel dan in veel gevallen recht voor onze deur in de verticale stand werd gedraaid. Het gevolg ervan was, dat ik dan gauw het raam moest sluiten vanwege de ontwikkelde stofwolken.

Om deze auto te kunnen bouwen ging ik op zoek naar



De DAF roltrommel met openstaande achterklep

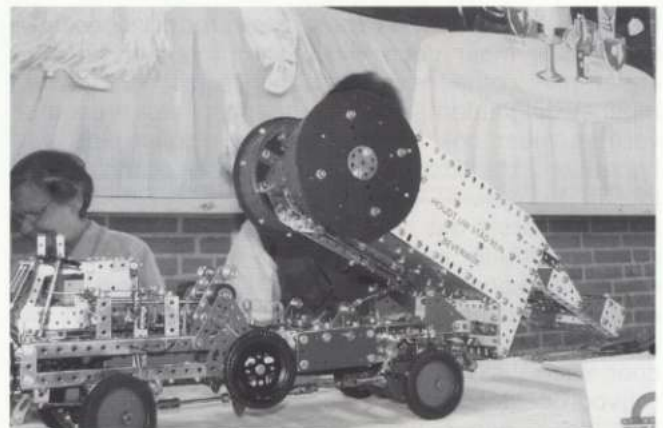
tekeningen. Dat leverde niets op, dus dan maar starten met de bouw aan de hand van een plaatje (foto) en kijken waar het schip strandt. Nou, daar kwam ik heel snel al achter. Het grote probleem was, hoe krijg ik de zware roltrommel van meccano in de verticale stand met een touwtje of tandwielen...

De volgende stap naar een oplossing ging als volgt.

In een koperen as een gat boren en daar schroefdraad M 4 in tappen. Met een draadstang is het dan mogelijk om de roltrommel in een verticale stand

te krijgen. Nu moest alleen nog de snelheid voor deze actie ingesteld worden d.m.v. de juiste tandwielcombinatie. Dat is gelukt met hulp van dhr. D.H. Reinier uit Groningen. Hij had namelijk met deze roltrommelwagens gewerkt en later een Daf roltrommel geres-taureerd. Daarvan heeft hij mij een hele serie foto's gegeven. Uit deze foto's bleek, dat ik mijn wagen verkeerd had gebouwd, zodat ik hem weer kon demon-teren. Met de foto's als voorbeeld heb ik de wagen opnieuw gebouwd. Het resultaat is dat de wagen er nu hetzelfde uitziet als in mijn jeugd.

Tijdens de bouw waren er moeilijkheden met de achterklep en de hydraulische aandrijving heb ik vervan-gen door een elektromotor. Dat laatste was nodig om naar beide kanten op te kunnen kiepen.



In deze stand wordt de roltrommel geleegd

Naarmate het model vorderde, kreeg ik er steeds meer plezier in, te meer omdat ik wist dat deze roltrommel-wagen nog niet eerder was nagebouwd.

Toen het model gereed was, ben ik ermee gaan proef-draaien, wat resulteerde in wat aanpassingen.

In totaal is er aan dit model zo'n twee jaar gebouwd.

"Opgaan, blinken en verzinken: Meccano "the dream must go on"(Deel 4)

Tekst: Tim Verdoes & Hans Kuijl

3. Post Mortem

Uit het hoofdstuk en het korte Post Mortem vallen twee essentiële aspecten af te leiden die met elkaar samenhangen. Enerzijds betreft dit de management- en organisatiestructuur alsmede de informatiestromen en control systemen. Deze waren niet up to date en hebben geen gelijke tred gehouden met de groei van de onderneming. Feitelijk is nooit de overstap gemaakt van een in termen van Mintzberg – eenvoudige structuur – naar een zeker voor de productieafdeling – meer toepasselijke machinebureaucratie. De groei van de onderneming ging niet gepaard met een bij die grotere omvang passende structuur. "Structure follows strategy" – het adagium van Chandler – maar de strategie bleef op het product gericht en niet op de interne (controle) en de externe (consumenten) structuur. Anderzijds werd – als gevolg van deze productgerichtheid – de aansluiting op de markt minder. Consumentenvoorkeuren begonnen te wijzigen; de producten van Meccano werden ervaren als oubollig en duur. Men hanteerde een product concept; geen marketing concept. De aanname was dat het product zich – door de goede naam en reputatie – vanzelf verkocht. Vaak worden ondernemingen er door de omstandigheden toe gedwongen – als gevolg van dalende verkopen, weinig groei, veranderende consumentenvoorkeuren en intensievere concurrentie – over te schakelen naar een marketing concept. Deze ombuiging stuit op weerstanden. Het laatste jaar is er sprake van paniekvoetbal; men is de regie kwijt; de coördinatie is zeer gebrekkig, men wordt een speelbal van de omgeving. Roland voerde dan ook steeds externe omstandigheden aan als oorzaak voor de slechte resultaten. Men bleef volharden in het juiste vervolmaakte product.

Meccano had een "overdosis" aan product specifieke know how, maar geen know what; het een kan het ander niet compenseren. Kennis is als een vat vol tegenstrijdigheden. Zo kan kennis een resource vormen maar ook (omslaan in) een constraint, een beperking. Het sterke netwerk van Meccano (zowel intern, als extern) sloeg om in een nadeel; als een knellend korset dat niet meer was af te werpen. Ook de Maginotlinie werd een moloch die de Duitsers eenvoudig konden omzeilen. Juist in de beperkingen speelt het economisch leven zich af. We moeten ons noodzakelijkerwijs beperkingen opleggen (bijvoorbeeld door specialisatie) en krijgen beperkingen opgelegd (bijvoorbeeld schaarse middelen). Maar we moeten ook deze beperkingen leren zien. Ondernemers moeten zich een spiegel voorhouden, evenals wetenschappers.

Routines en cultuur verankeren zich in een onderneming; dit is enerzijds de kracht, maar ook de zwakte van een onderneming, want deze vertonen altijd beperkingen en geven nooit een volledig beeld. De onderneming vindt haar bestaansrecht (maar zowel haar kansen als haar bedreigingen) in de beperkingen

of de onzekerheid. Ook in de wetenschap vinden we het moeilijk om afstand van een paradigma te doen. De "embedded capabilities" van Meccano lieten zich nauwelijks meer veranderen. Ook niet in de jaren nadat Meccano was overgenomen. Ook deze ondernemingen – Lines Brothers en Airfix – slaagden er niet in het roer om te gooien. In de eerder aangehaalde benadering van Hannan en Freeman kan een onderneming – door de complexiteit en onzekerheid – alleen volharden in haar beleid en is gedoemd te vergaan. Niets is inderdaad zeker in dit leven; ook de aarde heeft maar een beperkte levensduur (van ongeveer 10 miljard jaar, we zitten nu iets over de helft). Meccano is heel succesvol geweest. Ondanks haar teloorgang heeft zij drie producten voortgebracht die over de hele wereld bekend waren en nog steeds zijn. Ondanks dat Meccano Binns Road niet meer bestaat, heeft zij haar sporen nagelaten.

De netwerkketen of de ingeslepen structuur kan ook worden betrokken op de marketing mix; de keten die de 4 p's verbindt: prijs, product, promotie en plaats. Het product verloor de aansluiting met de markt door het als oubollig ervaren minder realistische karakter ervan, de prijs was te hoog, het product was op de verkeerde plaatsen beschikbaar en de reclame en promotie hield onvoldoende rekening met nieuwe media en met technische mogelijkheden als afstandsbesturing. Meccano Ltd.. is na twee verliesjaren afgestraft en heeft geen kans meer gekregen. Xerox miste de stap naar de kleine kopieerapparaten, maar kreeg wel de tijd en kon zich weer herstellen. Die kans en tijd waren Meccano niet meer gegeven. Maar voorafgaande aan die twee verliesjaren was er al sprake van een langzame neerwaartse spiraal – een padafhankelijke uitkomst?

Als we dit koppelen aan de moderne ondernemingstheorieën is het moeilijk om aansluiting te vinden. We vinden niets terug over conflicten – in het bestuur of tussen het bestuur en de aandeelhouders – zoals in de 'agency' theorie. Transactiekosten zijn wellicht te onderkennen in het netwerk van leveranciers en agenten. De gedragsbenadering is meer expliciet te herkennen: er is sprake van routineus gedrag, ondersteund door 'slack' om conflicten te vermijden. Ook de 'resource based' benadering, waarin het belang van het niet te kopiëren, te verkopen of te verhandelen differentiële voordeel wordt aangegeven, is in het netwerk te onderkennen. Ook de wortels van de 'knowledge based' – als specifieke variant van de 'resource based' benadering – zijn aanwezig. Door het 'life time employment' en de selectieve functie van de interne arbeidsmarkt was sprake van een soort gilde (jawel!) waarin kennis werd overgedragen. Wellicht had de onderneming wat meer "creatieve destructie" á la Schumpeter nodig. Alle theorieën hebben de waarheid gedeeltelijk in pacht. Beperkingen zijn noodzakelijk en onvermijdelijk, zowel in de theorie als in de praktijk. Geen enkele theorie levert een volledig

beeld van de onderneming op. De onderneming is een uitermate complex en veelzijdig fenomeen dat als entiteit manoeuvreert in een complex en onzeker krachtenveld; een ondernemer en zijn onderneming moeten van vele markten thuis zijn. Ondernemen is een survivaltocht met behulp van de strategiesafari.

Conclusies zijn uit deze studie niet eenvoudig te trekken, laat staan of de resultaten ervan gegeneraliseerd kunnen worden. Had Meccano met Frank Hornby aan het roer nog bestaan? Dit is een niet te toetsen hypothese; elke conclusie is dan ook speculatief. Kwalitatief case studie onderzoek zoals deze studie heeft geen vooraanstaande plaats in het wetenschappelijk bedrijf. De wetenschap prefereert harde toetsbare uitspraken ondersteund met statistiek. Maar de economische wetenschap hanteert hierbij ideaaltypische – vaak werkelijkheidsvreemd aandoende – veronderstellingen. In de theorie van de onderneming speelt de economische organisatie theorie een belangrijke rol. De onderneming is in deze benadering een efficiënte organisatie in het bundelen van contracten; de onderneming is op te vatten als een "nexus of contracts". In belangrijke mate vloeit deze theorie voort uit de ideeën van Ronald Coase. Wat door economen wordt vergeten, is dat deze ideeën voortspuiten uit kwalitatief onderzoek. Coase maakte een rondgang langs Amerikaanse ondernemingen en

interviewde het management. Kwalitatief onderzoek kan dus aan de basis liggen van de statistische toetsing op basis van de standaardveronderstellingen. Dergelijk onderzoek kan licht werpen op de fundamenteën en nieuwe funderingen aan het licht brengen. Economen zijn niet geneigd om buiten de gebaande paden te opereren; zij lijken qua gedrag erg op dat van Meccano met het productparadigma. Hodgson verzucht dan ook dat "Economists may advocate free competition, but often do not practice it in the marketplace of ideas." Ook voor wetenschappers is het goed om buiten het eigen systeem te treden en kennis te nemen van de praktische complexiteit. Ook zij moeten wel eens uit hun standaardparadigma kunnen treden; waarom geen "creative destruction" in de theorie? Boeken als de Droomfabriek zijn nuttig omdat we kunnen zien hoe het management droomde, hoe jongens (nu oude mannen) er over dromen en hoe wij er – als wetenschappers – over kunnen dromen. Al deze groepen kunnen verder dromen over Meccano – "the dream (or is it show?) must go on".

Literatuur

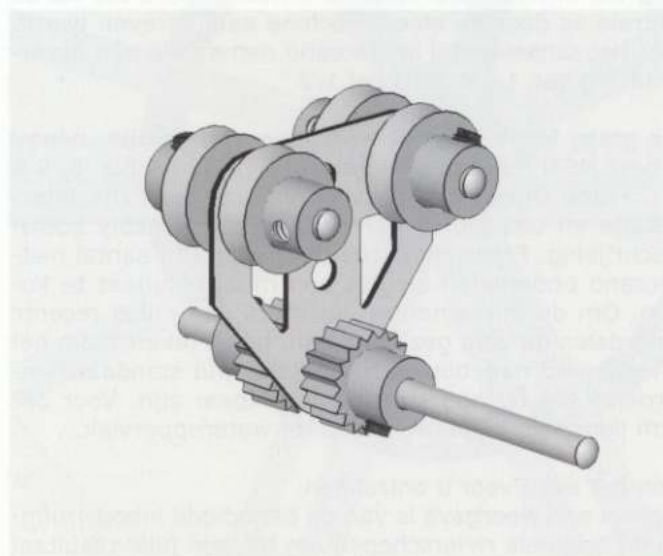
Gamble, Jim, *Frank Hornby, Notes and Pictures*, Uitgave James G. Gamble 2001.

Love, Bert, Gamble, Jim, *The Meccano Systems and the Special Purpose Meccano Sets*, New Cavendish, London 1986.

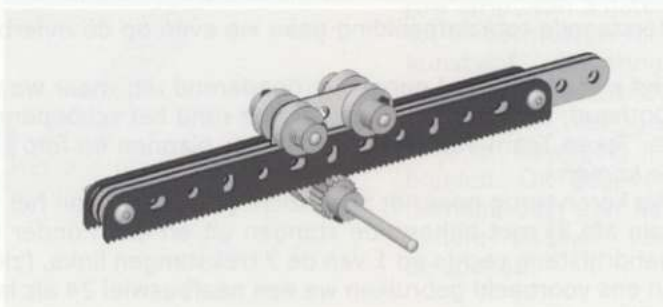
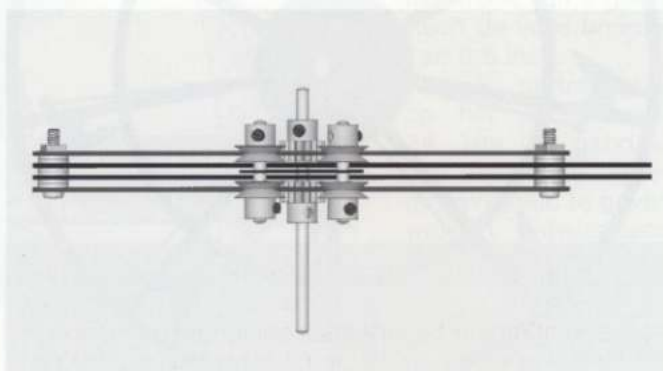
Reactie op "Van roterend naar lineaire beweging"

Tekst: Charles Spierdijk, Afbeeldingen: Tekenteam

Op het gelijknamige artikel in MN 27.2 heeft dhr. K Verdonk gereageerd met een aantal foto's die een soortgelijke maar compactere en eenvoudigere constructie tonen. Deze constructie gebruikt hij al jaren om kraanarmen van meer dan een meter lengte mee te verstellen, vertelde hij mij in zijn begeleidend schrijven. Omwille van de slaglengte heeft hij de vlakke tap nr.26 enigszins aangepast. Dit is echter niet in de afbeeldingen doorgevoerd. Het tekenteam heeft hier een aantal afbeeldingen van gemaakt die wij u graag tonen. Misschien heeft u er wat aan bij het bouwen van toekomstige modellen.



Als je deze methode vergelijkt met de constructie in MN 27.2, dan zult je zien dat het principe hetzelfde is.



Schoepenrad met excenterstelling (paddle engine)

Tekst: Geert Vanhove, afbeeldingen: Geert Vanhove & Harry Meeuwsen

Voorwoord

Het zal misschien enkele lezers verbazen dat dit onderwerp weer wordt besproken in deze editie van Meccano Nieuws. De reden ervan is dat we thans meer details kunnen tonen met de tekentechnische mogelijkheden die we nu hebben. M.a.w. er kunnen meer details getoond worden. Ook heeft Geert nog wat wetenswaardigheden opgespoord.

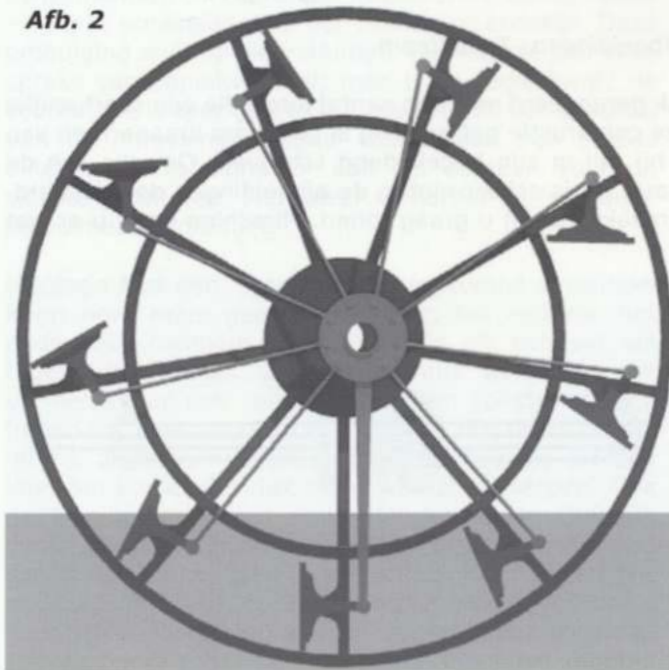
Tot midden vorige eeuw werden rivierboten voor passagiersvervoer en sleepboten in Het Verenigd Koninkrijk (Great Britain) vaak uitgerust met deze vorm van aandrijving. (Zie afb. 1) Tot dan toe bestond de aandrijvende kracht uit een stoommachine. Kenmerkend voor het schoepenrad is, dat het langs beide flanken van het vaartuig midscheeps werd opgesteld. Om een maximale verplaatsing in het water te veroorzaken zorgde een excentermechanisme er niet alleen voor, dat de laagste schoep zich haaks op de waterlijn in het water bevond, bovendien werd deze positie per schoep zo lang mogelijk gehandhaafd. Daardoor bewaam men een maximale verplaatsing van het rivierschip. In de praktijk bleek dit echter een dure en volumineuze mechanische oplossing. Vooral de lagering van alle bewegende delen bleek geen sinecur te zijn. Het geheel was ook erg kwetsbaar bij stormweer. Zeeschepen hadden daarom een star schoepenrad. Bovendien behaalde een scheepsschroef achteraan een hogere snelheid. Al heeft het nog een eeuw geduurd voordat het schoepenrad geen toepassing meer vond. De afzonderlijk aangedreven zijraderen zorgden voor een grotere wendbaarheid in de nauwe dokken.

Afb. 1



Op de tekening hieronder (afb. 2) zien we een vereenvoudigde weergave van het principe:

Afb. 2



Op de tekening bevindt het water zich onderaan en de vaarrichting gaat van rechts naar links. De holle kant van de schoep duwt zich dus af in het watervolume.

In deze opstelling merken we acht schoepen op, die scharnieren op de buitenmantel van het totale schoepenrad. Eén brede aandrijfspaak neemt vanuit de excenteras de schommelende schoepen mee. De overige zeven zijn met slanke spaken verbonden aan dezelfde asomtrek.

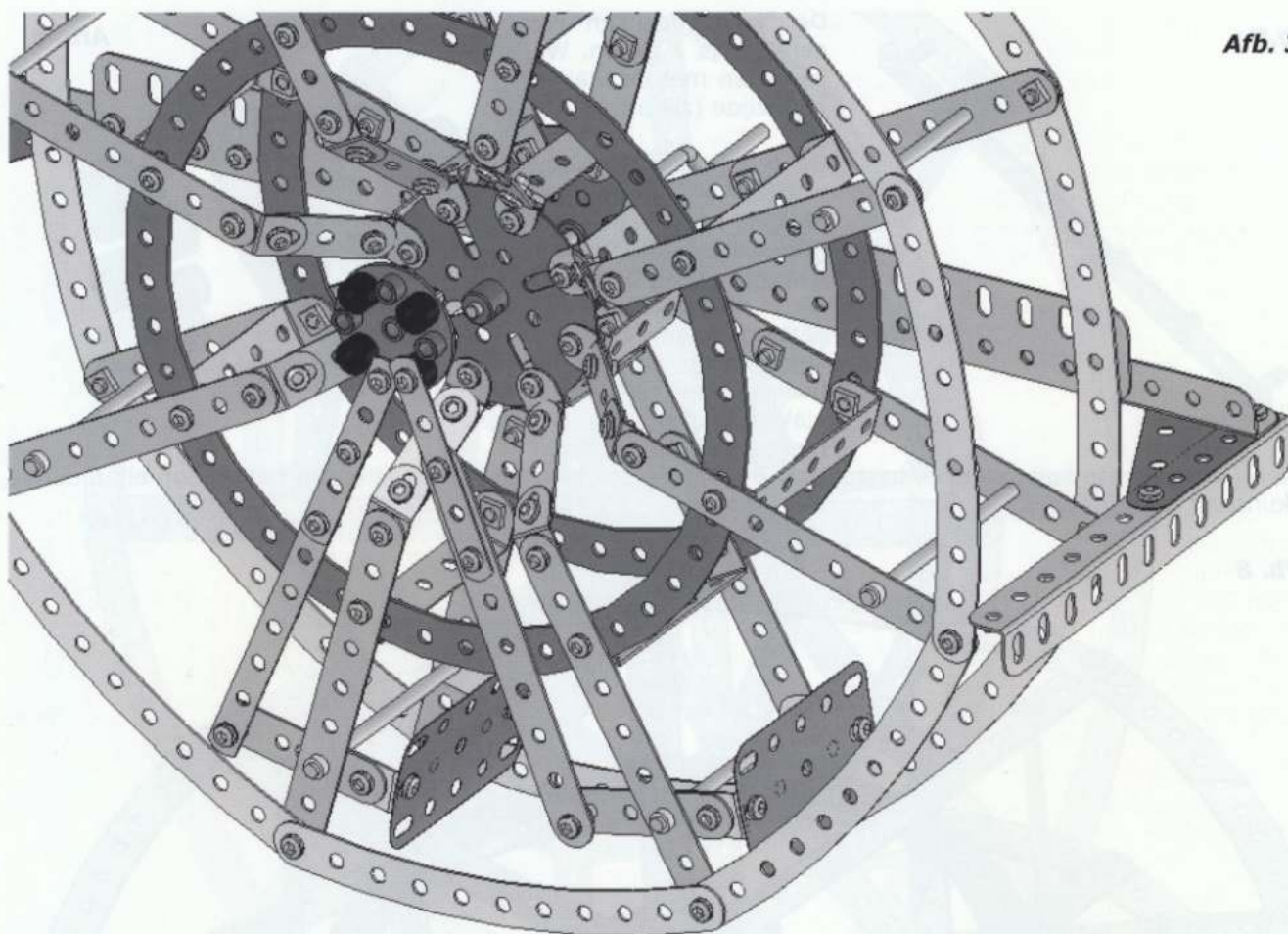
De grote omvattende "kooi" is echter degene die via de centrale as door de stoommachine aangedreven wordt. Voor het schaalmodel in Meccano nemen we een asverschuiving van 1 gat; oftewel $1/2$ ".

Wie graag foto's van het Meccanomodel bekijkt, neemt er best MGN magazine winter 2006 bij (24.4 blz. 8, 9 & 10). Frank Dijkshoorn doet hier relaas over zijn interpretatie en uitbreiding van de Andreas Konkoly bouwbeschrijving. Frank molesteerde echter een aantal niet-Meccano onderdelen om tot een mooi resultaat te komen. Om de puriteinen en bezitters van enkel recente onderdelen gunstig gezind te zijn, heeft Teken Team het schoepenrad nagebouwd met uitsluitend standaard onderdelen die nu nog steeds beschikbaar zijn. Voor onderstaande totaalafbeelding gaan we even op de rivierbodem liggen en kijken we naar het wateroppervlak...

Het ziet er allemaal nogal overdonderend uit, maar we zullen het even voor u ontrafelen.

Onthoud, dat het rechthoekig frame rond het schoepenrad enkel een weergave is van de benodigde inbouwruimte. Teken Team verwijst u terug naar plannen en foto's van de originele rivierschepen om tot een juist resultaat te komen.

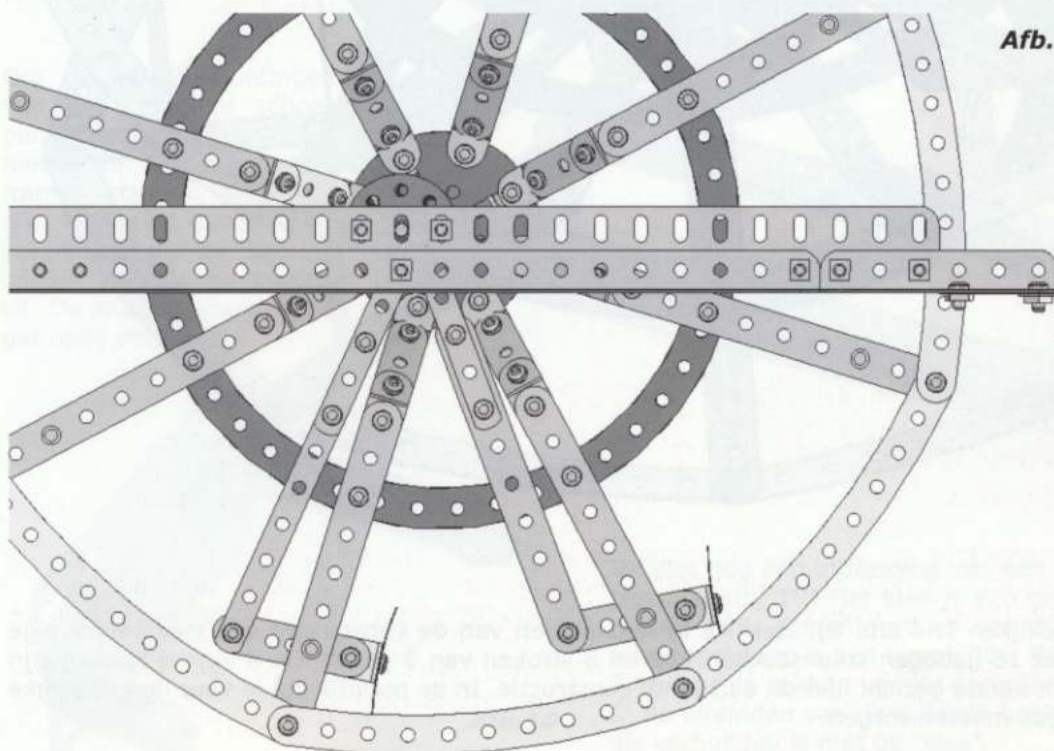
We keren terug naar het zijaanzicht (zie afb. 2) van het totale schoepenrad. We wissen even 6 van de 8 schoepen (zie afb.3) met bijhorende stangen uit en laten onder de waterlijn het onderscheid zien tussen de ene (brede) aandrijfstang rechts en 1 van de 7 trekstangen links, (zie afb. 4) die de schoepen met het excenterwiel verbinden. In ons voorbeeld gebruiken we een naafbuswiel 24 als lagering voor de asverschuiving op het rechthoekig frame.



Afb. 3

Op de achtergrond zie je een stelplaat 109 als ziel van de "kooi" van het schoepenrad.

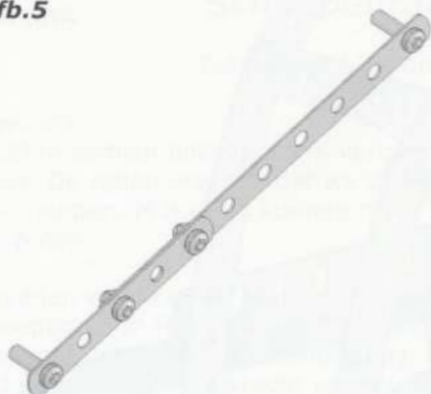
De 7 slanke spaken (trekstangen) zijn "narrow strips" van 11 gaten lang. Deze zijn moeilijk verkrijgbaar, dus stellen we die gemakshalve samen uit stroken van 5 en 9 gaten. (Zie afb.5) In het geheel is er voldoende ruimte gelaten om geen botsing met de andere onderdelen te veroorzaken.



Afb. 4

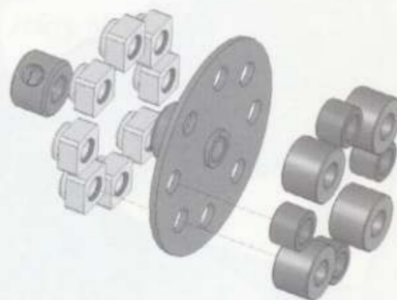
De drijfstaag is vrijwel identiek. Enkel de strook van 9 gaten heeft de volle breedte van 0,5 inch.

Alle 8 omtrekgaten op het excenterwiel 24 zijn in gebruik. Om voldoende bewegingsvrijheid te geven worden afwisselend dikke en dunne kunststof afstandsbusen gebruikt. Hier doorheen komen de lange bouten uit de "narrow strip" van 5 gaten tot in de moeren met kunststof klemring. Laat net voldoende speling om het geheel in beweging te houden. Dit gegeven herhaalt zich aan het andere uiteinde van de spaken.

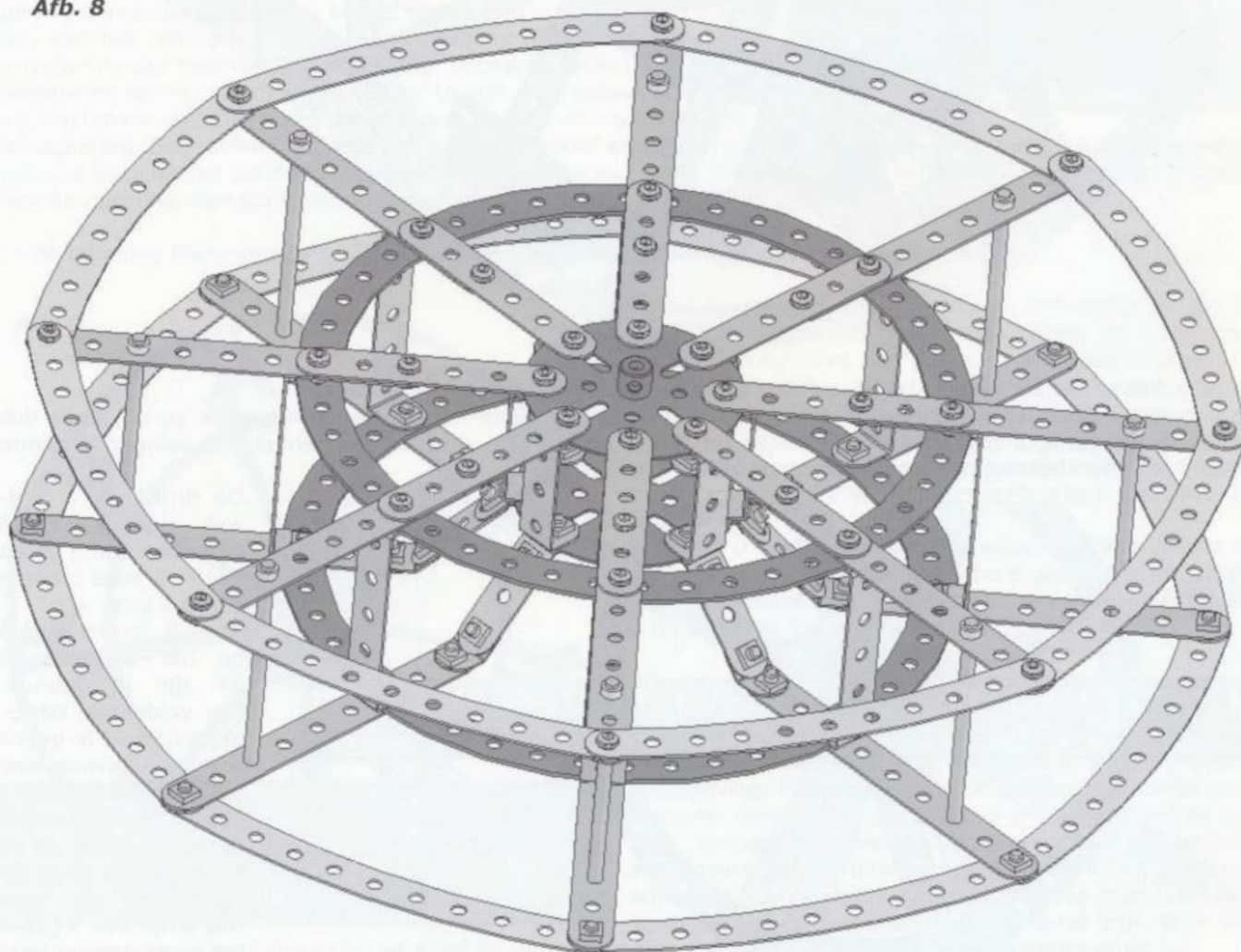
Afb. 5

De "kooi" bekijken we eens langs 2 zijden. We beginnen met de vlakke lagerzijde (zie afb. 7):

De twee stelplaten 109 worden uit elkaar gehouden door 8 dubbele hoekstroken 48. De enige grote (dure) onderdelen in de constructie zijn de twee ringen 145. Die steunen op 8 dubbele hoekstroken 48A. De 8 vlakke spaken zijn samengesteld uit stroken

Afb. 6

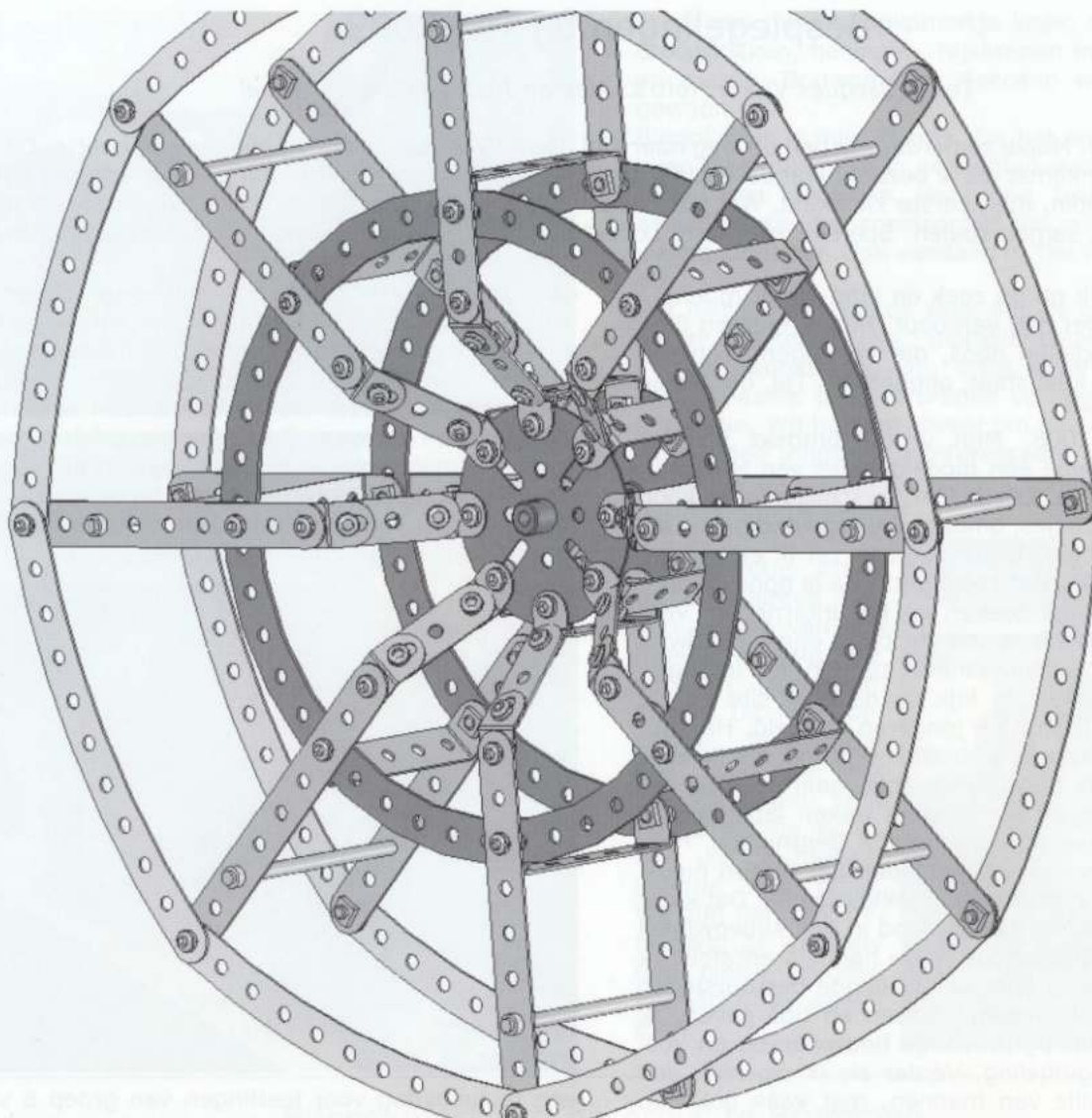
van 6 en 7 gaten. De buitenomtrek bestaat uit 8 gebogen stroken 89. De ronde assen hebben op elk uiteinde een kunstsof klemring 59B.

Afb. 8

12

Als we de excenterzijde bekijken (zie afb. 8), zien we in het midden van de constructie een trechtervormige uitsparing. Die maak je met 16 gebogen steunstukken 12C en 8 stroken van 3 gaten. De 8 vlakke spaken zijn stroken van 9 gaten. Op het eerste gezicht lijkt dit een lichte constructie. In de praktijk zul je voor een degelijke lagering langs de vlakke zijde moeten zorgen.

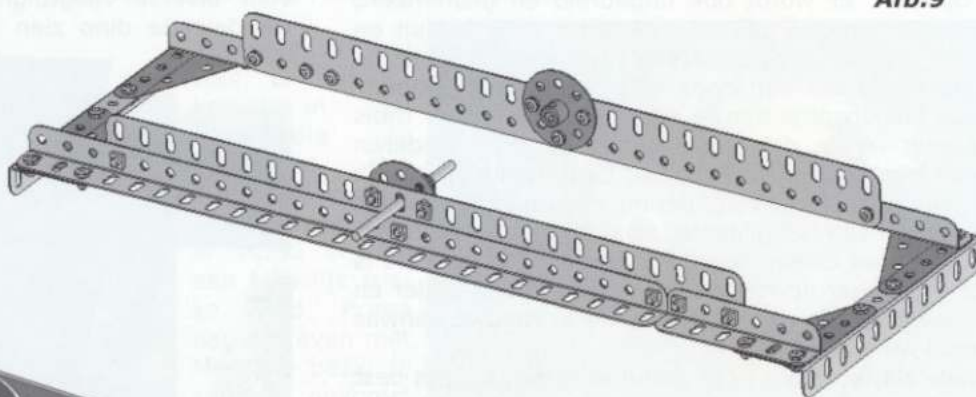
Afb. 8



13

Om de inbouwafmetingen van het complete schoenrad weer te geven tonen we nu het rechthoekig frame afzonderlijk. (Zie afb. 9) Wie de gaatjes telt, zal merken dat de lagering van de "kooi" in het midden zit. De andere lagering is 1 gat opzij verplaatst.

Afb.9



Afb.10

Tot slot nog een afbeelding van één van de 8 identieke schoenen (zie afb. 19) Het blad is een gekromd metalen buigzaam plaatje 188, gemonteerd op een dubbele hoekstrook 46. De schommelstang is een strook 006. Op het uiteinde zit een moer 37H voor de spaken van de excenteras.

In de uiteinden van de dubbele hoekstrook 46 zit de tuimelas, die verbonden is met de "kooi".

Bespiegelingen bij Tiel 2009

Tekst: Jacques Visker, foto's: Alex de Jong en Cees Trommel

Zaterdag 13 juni. Mooie zomerdag. Ik ben op weg naar Tiel. De A15 is heel rustig, ik mijmer een beetje. Dit wordt de 3^e gildebijeenkomst die ik bezoek. Wat zal ik daar zien, wie zal ik er spreken? Ik denk terug. Januari 2007, de geboorte van Robin, mijn eerste kleinkind. Wat voor opa wil ik zijn? Een die samen leuke dingen met hem doet. Samen erop uit, samen spelen. Spelen... met wat? Ik had als jongetje mooi speelgoed. Meccano. Lijkt me voor

hem ook leuk! Ik ga op zoek en vind - met moeite - een winkel die het nog verkoopt. Ik pak meteen flink uit: een 50 modellen doos, die vervolgens een tijd lang onder in de kast staat, ongebruikt. Tja, dat jochie is nog veel te klein.

Sinterklaastijd 2008. Mijn vrouw ontdekt bij Het Kruidvat heel kleine één modeldoosjes van Meccano. Nog geen drie euro. Er zijn vier verschillende. Ik koop er van elk vier doosjes, omdat ik ze erg handig vind als onderdelenaanschaf. Thuisgekomen zet ik er meteen een paar in elkaar. Het resultaat: opa is opnieuw into the Meccano! Ik ga zoeken op het internet en vind allerlei relevante informatie. Er blijkt een wereldwijd verbond van meccanomannen te zijn en in eigen land is er een gilde. Ik kijk op de MGN-site en zie een verzameling erg rijpe jongeren in beeld. Ha, hun jeugdigheid herken ik wel, elke ochtend als ik voor de spiegel sta. Ik besluit mijn licht maar eens bij dat gilde op te gaan steken. Enkele weken later beland ik op de nieuwjaarsbijeenkomst in Benthuisen. Heel veel ogen die meteen door hebben dat er een nieuw gezicht rondloopt, met een verlekkerde blik. Dat klopt wel, want ik voel mij als een kind in een snoepwinkel als ik al die onderdelen zie op de handelarentafels. Ik word aangesproken door verschillende bestuursleden die me uitgebreid wegwijs maken en tips geven. Ik kijk mijn ogen uit bij prachtige bouwwerken en voel mij heel erg beginnend. Verder zie ik eigenlijk een soort grote familie van mannen, met vaak ook hun vrouwen, die uitgebreid delibereren over de modellen die ze hebben meegebracht. Soms zijn die klaar, soms in opbouw. Er wordt ook uitgebreid en geanimeerd samen in hoekjes geluncht. Ik neem mijn besluit en wordt meteen gildelid. Als nieuwkomer krijg ik de gelegenheid om een doos met een 'statisch model' tegen inkoopprijs aan te schaffen. Mooi! Weer thuis realiseer ik me dat ik nauwelijks of geen kinderen op de bijeenkomst heb gezien. Eind maart bezoek ik de algemene ledenvergadering in Ede. Als aspirant redactielid van het gildebld kom ik er weer vandaan. Charles doet er een roerende oproep! De redactie is wat kwetsbaar geworden. De leden worden ouder en het is bij tijd en wijle flink wat werk. Nieuwe aanwas is heel welkom.

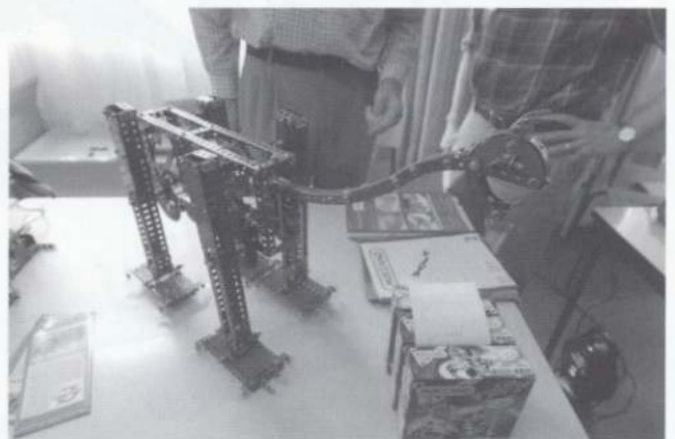
In Ede zie ik verder heel veel inspirerends. Er is best veel aan onderdelen te verkrijgen, ook al verkopen maar heel weinig winkels meer nieuwe Meccano. Er is nog heel veel uit te wisselen met andere enthousiastelingen. Maar ook: wat is de verhouding ouderen-jongeren onder hen scheefgegroeid.

Afslag Tiel. Opletten! Tom-tom weet de weg en even later loop ik een verenigingsgebouw in. Veel gezichten herken ik, van vorige keren of van de foto's in het blad. Charles pikt me op en ik maak kennis met Co Stevens. Wat wordt mijn werk in de redactie? Het

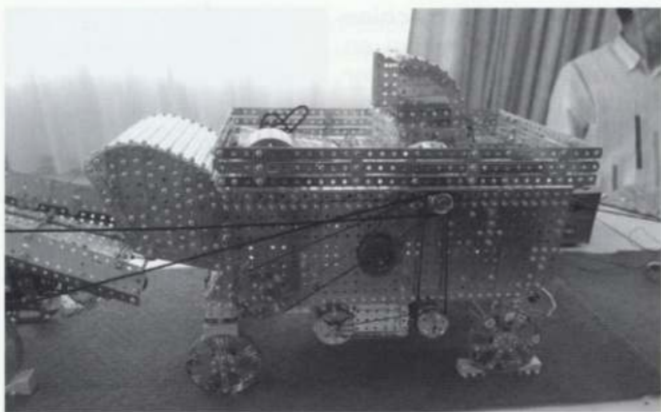
gaat meteen van dik hout: of ik deze bijeenkomst wil verslaan in blad 27.3. Ik loop rond, spreek aan, noteer, proef sfeer en zoek naar een thema waarlangs ik deze bijeenkomst zal beschrijven. Drie, vier onderdelenverkopers zie ik. Verder een aantal leden die modellen showen. Op de eerste tafel na de deur staan de poldermolen en een reuzenrad van Mart van Doorn. Hij laat ook een excenterpers zien en een ligfiets. Hij vertelt enthousiast over de aanleiding voor een paar van zijn modelletjes. Hij toonde ze op



een techniekdag voor leerlingen van groep 8 van 35 basisscholen in Geldermalsen. Henk Verhoef geeft uitleg bij zijn super meccanograaf en zijn voorontwerp voor diverse vliegtuigmechanica. Ook laat hij zijn wandelende dino zien en een industriële lift. Heimen



Stronkhorst heeft naast zijn draaimolen een motorisch aangedreven strobalepers met dorsmachine meegenomen. Net als mijn dorpsgenoot Wim Boer produceert hij mooie landbouwmodellen! Bij Bernard Lennaerts ben ik helemaal weg van z'n vooroorlogse rangeerlocomotief, die hij bouwde van Merkur,



Techisch constructiemateriaal. Hij doet me denken aan mijn vader vroeger: de onderdelen die je niet krijgen kunt, maak je gewoon zelf. Op de volgende tafel word ik nogmaals aan dat verleden herinnerd, door de scheepsstoommachine van Klaas van Tuinen, compleet in originele meccano-onderdelen. Als klein jongetje liep ik zo vaak naast mijn vader over de immense scheepswerf waar hij werkte. Als ik uit het

raam van mijn slaapkamertje keek, zag ik schepen, droogdokken, hellingen, hijskranen in zoveel soorten en maten. Bouwen met Meccano was dan ook zo gewóón.

Bingo! Hier is mijn thema. En het speelt eigenlijk al twee jaar mee in mijn gedachten over Meccano. Opa bouwt met kleinzoon. Mooi idee, toch? Ik zie alleen zoveel opa's die constructies bouwen en maar zo weinig kinderen. Ook vandaag in Tiel valt het me weer op.

Het lijkt me een goede zaak om als gilde een manier uit te dokteren (ha, modellenbouwers zijn stérk in het uitdokteren) om onze ervaring, kennis en enthousiasme over te dragen op een nieuwe, jonge generatie. Wij hebben zoveel om uit te delen! Kunnen wij genoeg jongeren geïnteresseerd krijgen om onze prachtige en leerzame hobby levend te houden? Hoe dan? Ik ben benieuwd!

De redactie kreeg op de valreep nog een mailtje van een moeder die met haar zoon in Tiel kwam kijken. Uit haar berichtje bleek dat haar zoon heel leuk is opgevangen door de aanwezige leden, wat uit de meegeleverde foto blijkt. We zijn dan ook benieuwd, of we weer een nieuw jeugdlid kunnen verwelkomen.



15

Bijeenkomst in 'Concordia' te Brummen

Tekst: Co Stevens, Foto's: Jan Ringnalda

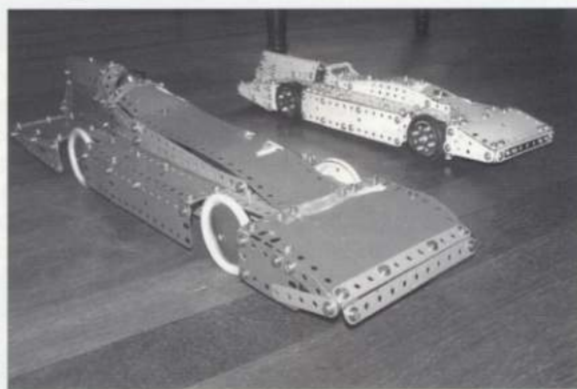
Foto voorpagina:

De Krokodil van dhr. C. Scholten.



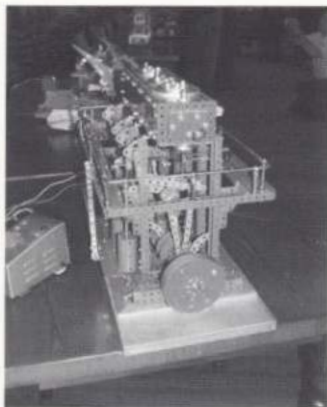
De beroemde Red Arrows van Klaas van Tuinen

Zaterdag 9 mei was er bijeenkomst in zaal 'Concordia' te Brummen. Het was een prachtige zonnige dag, al stond er wel een tamelijk frisse wind. Prima dag om even met Meccano bezig te zijn. De opkomst was weliswaar niet groot (pak weg zo'n twintig mensen bij elkaar), en



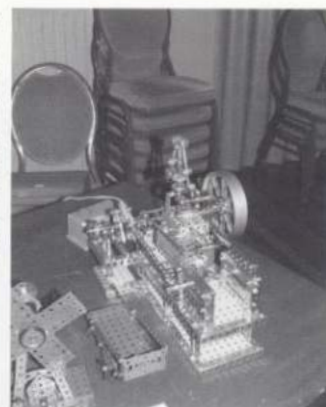
Twee Recordwagens uit een grijs verleden, eveneens gebouwd door Klaas van Tuinen

er stonden ook niet zeer veel modellen, maar het was wel heel gezellig en ieder die daaraan behoefte had, was in de gelegenheid zijn voorraad onderdelen en/of literatuur aan te vullen. Er werd druk gepraat over van alles en nog wat, o.a. over het evenement, dat aan het einde van dit jaar in de "Efteling" op stapel staat. (Frank Dijkshoorn weet daarover meer...) De locomotief model 'Krokodil' van C. Scholten stond er, een mooi model. Klaas van Tuinen had meer-



dere modellen op tafel gezet: de scheepsstoommachine en de horizontale stoommachine liepen beide soepel en geruisloos; naast een paar kleine modellen - waaronder drie de lucht in schietende 'Red Arrow Hawks' (een type straalvliegtuig) - stonden er twee modellen van de 'Blue Bird' raceauto, de ene uit doos 6 van de BlueGold periode van vóór de Tweede Wereldoorlog, de andere naar een ontwerp van Bernard Périer, afgebeeld en beschreven in CQ 59. Al met al een bijeenkomst om met een goed gevoel op terug te kijken.

*Links de scheepsstoommachine
en
rechts de horizontale stoommachine.*



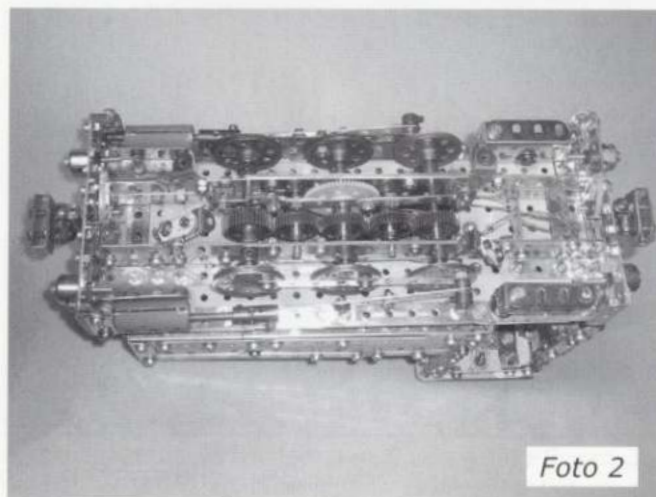
Smalspoor C stoomloc (verbeteringen en verlichting)

Tekst & foto's: Pieter 't Hoen

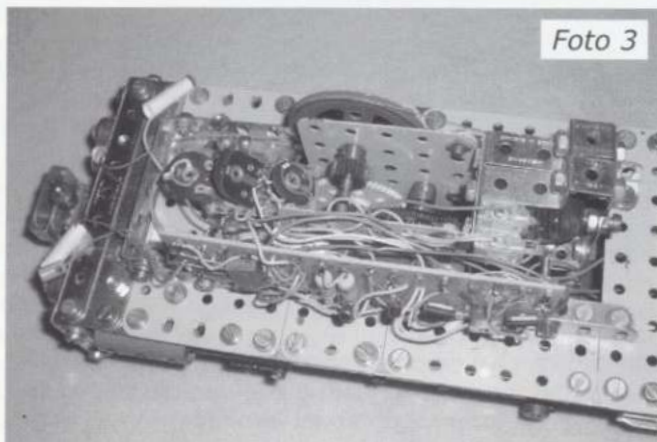
In Meccano Nieuws 14.1 en 14.2 wordt een mooi model van een "Smalspoor C stoomloc" beschreven, met als ondertitel "Een electrisch aangedreven model van Meccano". Zie foto 1 voor het overzicht.



16



dan: "die (de ringen) moeten worden opgerekt en daarom eerst in warm water worden versoepeld. Afhankelijk van de kwaliteit kunnen ze echter na bevestiging insnoeren en breken.". Verder dreigen deze wielen te "slingeren". Al met al geen goede oplossing; in de bouwbeschrijving staat dan ook: "...een paar elementen zijn voor verbetering vatbaar, zoals de wielflenzen en de wielisolatie. Maar dan zal men waarschijnlijk naar niet-Meccano onderdelen moeten grijp-



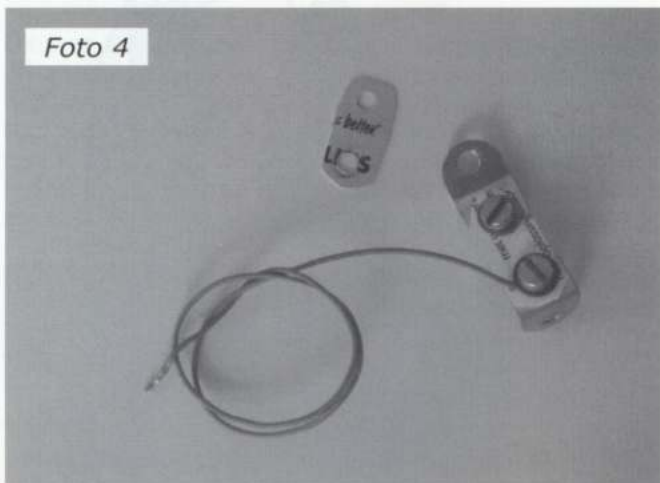
Een interessant model, maar een aantal technische oplossingen zijn voor verbetering vatbaar. Bovendien is een aantal onderdelen - met name die van Elekkit - waarschijnlijk niet voor iedereen zo te koop. Daarom heb ik een aantal technische wijzigingen aangebracht, waarmee bovendien een eenvoudiger bouwwijze bereikt wordt. Om een fraai effect te verkrijgen heb ik ook verlichting ingebouwd. De verlichting wordt op een bijzondere manier gevoed.

Het eerste wat me opviel tijdens het bouwen was, dat het chassis erg smal is - ongeveer 2,5 gat - en dat de rails smal zijn. Dit betekent dat de wielen wel erg ver onder de bovenbouw zitten, ze zijn bijna uit het zicht. Dat ziet niet zo leuk uit. Ik heb dus voor een chassis-breedte van ruim 3 gaten gekozen, en de spoorbreedte heb ik vergroot tot 5 gaten.

Volgens de beschrijving worden de wielen opgebouwd uit twee 6-gaats wielschijven nr. 24c, met daartussen plastic ringen nr. 155. De bouwbeschrijving stelt

pen". Ik heb e.e.a. opgelost door juist wel Meccano te gebruiken, nl. de flenswielen nr. 21. Zie foto 2, voor het overzicht van de onderkant van het chassis.

Foto 4



Het beschreven model heeft één aangedreven as, terwijl de overige assen aangedreven worden door de drijfstanen. Mijn ervaring is dat dit zelden mooi loopt, zelfs blokkade komt voor. Ik heb daarom voor de aandrijving van alle assen gekozen, zie foto 2. Alle assen zijn met elkaar gekoppeld door tandwielen nr. 31.

In de beschrijving wordt het model aangedreven door een worm-aandrijving. Dit is geen efficiënte overbrenging, bovendien is zulk een overbrenging luidruchtig. Ik heb daarom gekozen voor een snaaraandrijving middels flenswiel nr. 20a. Zie foto 3.

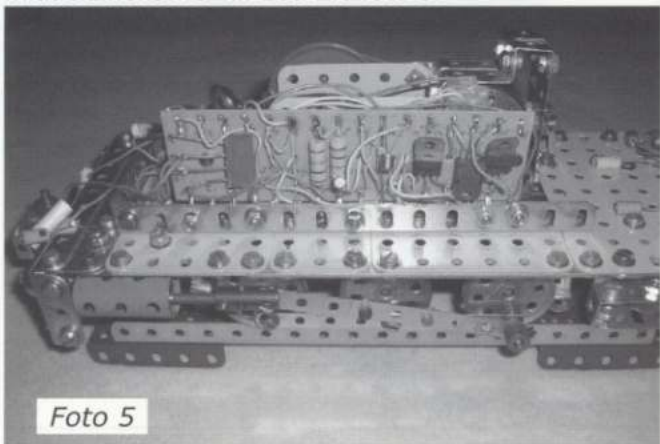


Foto 5

Als sleepcontact wordt in de bouwbeschrijving een Elekkit onderdeel gebruikt. Als eenvoudig alternatief heb ik een stroomafnemer gemaakt van een iets verende 2 gats plastic strook, geknipt uit bijvoorbeeld een oude credit card – zie foto 4. Eén zijde wordt in mijn model met een stompe hoeksteun nr. 12c aan het chassis bevestigd, aan de andere zijde wordt een hoeksteun 12 gemonteerd. Deze hoeksteun is het sleepcontact, waaraan de elektrische verbindingdraad bevestigd wordt. In foto 2 zijn twee zulke sleepcontacten te zien – voor de motor en voor de verlichting.

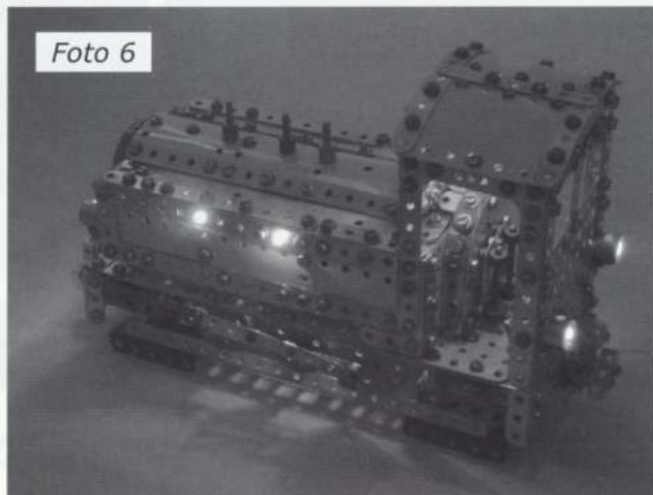
De verlichting heb ik toegevoegd, met miniatuur-lampjes vóór en achter (4 totaal), verlichting in het

stuurhuis (2 lampjes) en zij-verlichting (4 lampjes). Voor het juiste effect moet de lichtsterkte van deze drie groepen verschillend zijn, daarom heb ik voor elke groep een regelbare voeding gebouwd. Op foto 5 is de printplaat daarvoor te zien, opzij van de motor gemonteerd. De uitgangsspanning van elke groep wordt met een potentiometer ingesteld – zie de drie potentiometers in foto 3.

De voeding van de printplaat is met het genoemde sleepcontact verbonden.

Om met twee sleepcontacten uit te komen zijn twee zwevende voedingen gebruikt. Hun gemeenschappelijke aarde is met de rails verbonden, de actieve polen zijn uiteindelijk met de sleepcontacten verbonden.

Foto 6



Om de elektrische verbindingen, de lampjes en bijv. de snaaraandrijving te kunnen repareren, is de bovenbouw als één geheel gebouwd zò, dat deze eenvoudig verwijderd kan worden. De elektrische verbindingen tussen deze bovenbouw en de motor etc. worden met Märklin miniatuur stekertjes gemaakt.

De verlichte locomotief is te zien in foto 6. De locomotief op de rails is te zien in foto 7. Met elektronische schakelingen wordt bereikt, dat de locomotief automatisch heen en weer rijdt met verschillende snelheden, wacht bij de stootbuffers etc.. Op deze schakelingen en op de printplaat wil ik in een volgend artikel nog eens terugkomen.

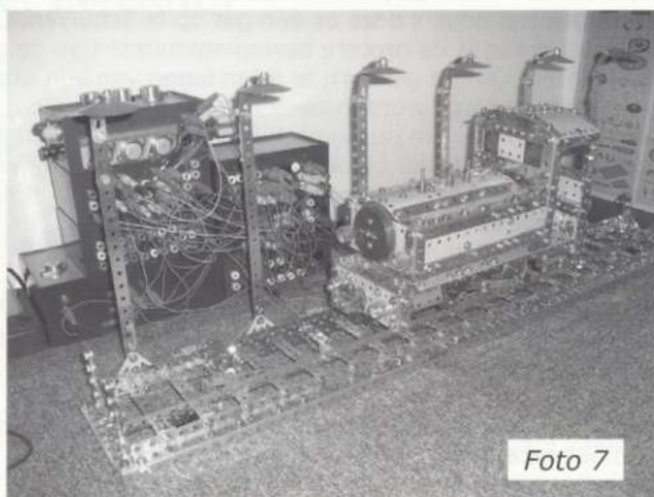
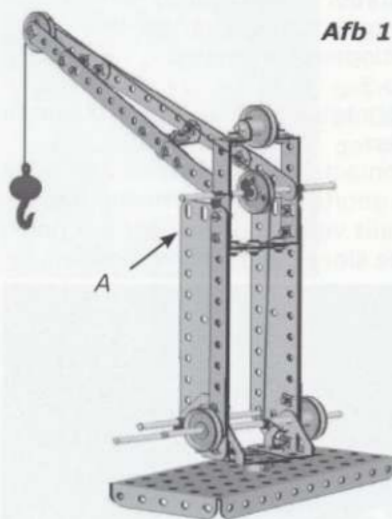
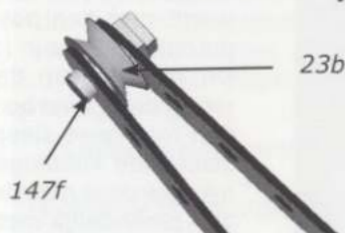


Foto 7

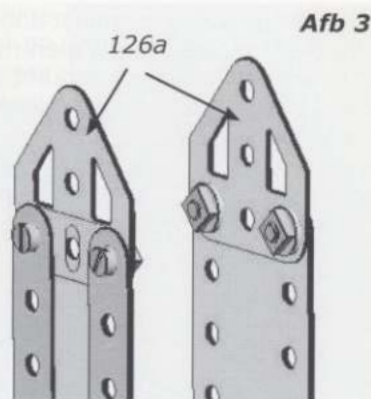
Gilde jeugd



Afb 1



Afb 2



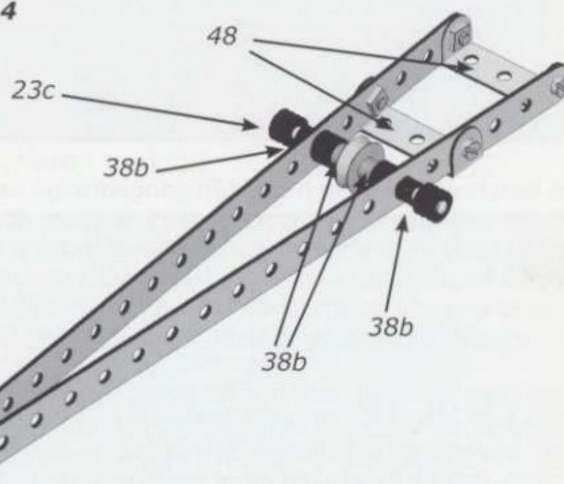
Afb 3

Na het aanbrengen van de draaipunten voor de giek (2x nr. 126a) heeft de toren van de kraan het hoogste punt bereikt. Om de toren steviger te maken, moeten

beide zijkanten nog verbonden worden met een dubbel gebogen strook nr. 48. De beste plaats hiervoor zijn de gaten A (zie afb. 1) Zorg daarbij dat de afstand tussen de zijkanten boven en onder even groot is. Dat kun je bereiken door sluitringen tussen de zijkanten en de dubbel gebogen strook te plaatsen.

Let op: Deze dubbel gebogen strook en de extra sluitringen zijn niet opgenomen in de onderdelenlijst.

Afb 4



18

Bij het opbouwen van de giek starten we met de 2 platte stroken nr. 1a en 2 dubbel gebogen stroken nr. 48. Om de giek taps te laten toelopen, wordt de eerste dubbel gebogen strook tussen de vlakke stroken gemonteerd. De tweede dubbel gebogen strook moet dan aan de buitenkant van de platte stroken worden gemonteerd. Zie afb. 4) Door deze constructie is het niet nodig de vlakke stroken nr. 1a te vervormen.

De riemschijf nr. 23b aan het uiteinde van de giek krijgt als draaipunt de bout nr. 147f. Deze bout wordt dan weer zijn plaats gehouden door twee moeren nr. 37a. De twee sluitringen uit de onderdelenlijst vullen de ruimte tussen de platte stroken en de riemschijf gedeeltelijk op. De riemschijf krijgt dan genoeg speling om soepel te kunnen draaien.

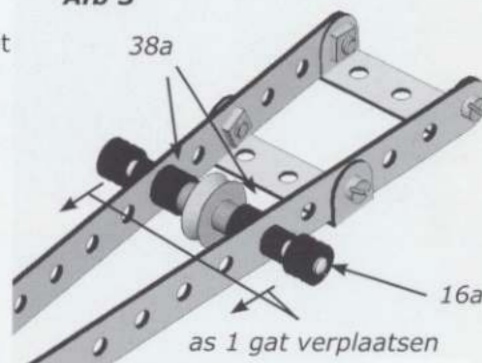
Op afb. 5 kun je zien dat de as niet alleen het draaipunt van de giek is, maar ook het draaipunt van de de riemschijf nr. 23b. De afbeelding

geeft ook het advies deze as één gat op te schuiven. De reden daarvan is de grotere bewegingsruimte van de giek in de toren. Om de giek vrij te laten lopen van zijn draaipunten in de toren worden twee bussen nr. 38b (zie afb. 4) gebruikt. Om de riemschijf in het midden van de giek te houden is aan beide zijden van de riemschijf een bus nr. 38a en een bus nr. 38b geplaatst. (Zie afb. 4 en 5) De as wordt op zijn plaats gehouden door een rubber riemschijf nr. 23c aan elk uiteinde van de as.

Zo, voor deze aflevering is het weer genoeg. In MN 27.4 maken we het havenkraantje af. Hoe dat in beeld wordt gebracht is nu nog niet duidelijk.

Tekst: Charles Spierdijk, tekeningen: Harry Meeuwssen van het tekenteam. De afbeeldingen zijn ook op onze Website: www.meccanogilde.nl te zien.

Afb 5



Onderdelenlijst voor giek en draaipunt

nr.	aantal	naam	afmeting
1a	2	platte strook	19 gaten
16a	1	as	
23b	2	riemschijf	kunststof
23c	2	riemschijf	rubber
37a	10	moer	
37b	8	bout	
38	2	sluitring	
38a	2	bus	dik
38b	4	bus	dun
48	2	dub. gebogen strook	
126a	2	vlakke tap	
147f	1	bout	

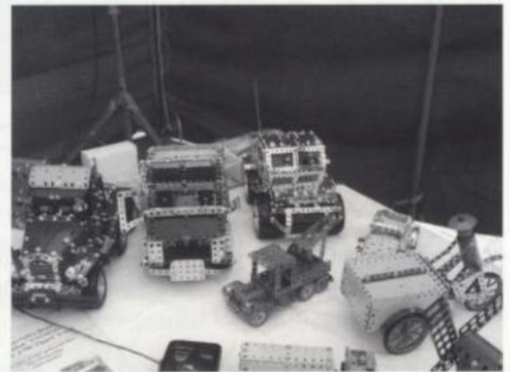
Stoomfestival 2009

Tekst en foto's: Charles Spierdijk

Dit jaar was het weer zover, een stoomfestival in Almere haven. Na het failliet van de organisatie in zijn bekende en uitgebreide versie, was er toch een leegte ontstaan. Dit jaar is men met een schone lei gestart. Achteraf is er niet zoveel veranderd voor de argeloze bezoeker met uitzondering van de gratis toegang dit jaar. Uiteraard had Han Schouwenaar er weer veel werk van gemaakt, hetgeen resulteerde in een behoorlijk tafelloppervlak. Han had tevens een loterij op poten gezet om met zijn mensen uit de reiskosten te komen. Het prijzenassortiment bestond, en hoe kan het anders, uit diverse Meccanodozen. Als ik de deelnemers mag geloven, was het de moeite zeker waard. Om onze lezers een indruk te geven hoe de Meccano-stand eruit zag, zijn er wat foto's geplaatst.



Diverse kermis attracties, een robot en de bouwer Ab Kramer



Modellen van Jan Ringnalda, waaronder een Eitech jeep met traploze afstand-bediening.



Boven
Diverse modellen van Hans van de Berg.

Links
De tekenmachine van Wilbert Swinkels. Op de achtergrond de brug van Gerard Anink

Rechts
De kranen van Bertus Jongste



19

MECCANO en het INTERNET

Tekst: Jan Schurink

Met dank aan de betreffende redakteur is het mij mogelijk u een deel van een artikel uit de North Eastern Meccano Society Quarterly -uiteraard niet geheel vertaald- te presenteren.

Sinds begin 2009 is een mammoetklus geklaard en als resultaat daarvan is ieder nummer van het Meccano Magazine, ooit verschene, op het internet beschikbaar. Alle nummers vanaf Volume No. 1 September / October 1916 tot en met Volume 66 No. 1 April 1981. U kunt het vinden op de website van de Christchurch Meccano Club uit Nieuw Zeeland:
<http://www.nzmeccano.com/MMviewer.php>

Het is overigens verdraaid interessant om de gehele

website van deze club te bekijken: ga gewoon naar <http://www.nzmeccano.com>

Minstens zo belangrijk is het geduldwerk van Tim Edwards, lid van de Meccano Society of Scotland. Op de homepage van deze Meccano Club <http://www.meccanoscotland.org.uk> wordt melding gemaakt van de door hem vervaardigde zeer uitgebreide Meccano Magazine index! Ook direct bereikbaar via <http://www.meccanoindex.co.uk>

Het biedt via 'Index Home Page', 'Keyword Search', 'M.Mag General Articles', 'M.Mag Meccano', 'M.Mag Hornby Trains', 'M.Mag Advertisements', 'Meccano Engineer', 'Meccanomen's Journal' en 'Direct M.Mag Page Access' een schier eindeloze toegang tot de volledige inhoud van de alle Meccano Magazines.

Vul bijvoorbeeld bij de keuze 'Keyword Search' een zoekwoord in en -zoals het hoort- verschijnt een lijst met alle artikelen ooit verschenen in MM die dat zoekwoord bevatten. Een simpele 'klik' brengt meteen het bewuste artikel à vue.

Via 'Meccano', gevolgd door 'Meccano Model Index' levert de term 'Cranes - Other' een chronologische

lijst met 256 locaties voor 'Cranes - Others' met groot aantal details.

Deze index is snel en betrouwbaar. Hulde dus voor Tim[othy] Edwards, de webmaster van de Meccano Society of Scotland.

Via zijn eigen website <http://edwards.web.users.btopenworld.com/meccano/meccano.htm> kunt u ook vinden de inhoudsopgave van de meeste Meccano sets. Kennelijk is er in Schotland vaak 'Meccano weer'!

Als u nog veel meer Meccano wetenswaardigheden wilt opzoeken gaat u dan op de Home Page van onze eigen Meccano Gilde website <http://www.meccanogilde.nl> naar de Meccano Web Ring. Langs die weg ligt de Meccano Webwereld voor het grijpen.

MECCANO EN CHEMIE Deel 1

Tekst & foto: Erik Callebaut

1. Inleiding

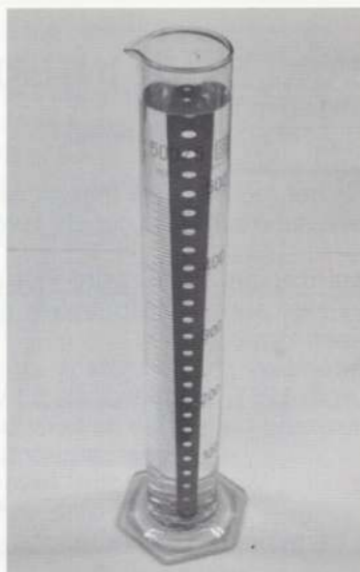
Voor mijn achtste verjaardag kreeg ik mijn eerste Meccano doos, een nummer vier, waar ik de koning te rijk mee was en waar ik jaren plezier mee had. Op mijn twaalfde verjaardag kreeg ik een chemiedoos en toen ontstond mijn echte passie: CHEMIE.

Die chemiedoos groeide aan op een paar jaar tot een klein labo'tje. Ook ging ik chemie studeren, zeven jaar later en met twee diploma's chemie op zak begon ik als laborant anno 1972 in het laboratorium van Union Carbide (nu DOW). Een paar jaar later, ondertussen gehuwd, lieten we een woning bouwen in 1978 waar ik een kleine hobbyruimte voorzag van 3 op 4 m en wat ik fier "mijn labo" noemde. Mijn droom was met dit labo op zelfstandige basis mijn brood te verdienen. Na veel vallen en opstaan kon ik in 1984 een eerste klant binnenhalen, dit bedrijf produceerde reinigingsmiddelen en vroeg of ik voor hen productontwikkeling kon doen. In bijberoep begon ik toen een aantal reinigingsmiddelen te ontwikkelen. Daar deze sector echt nood had aan een extern labo, groeide mijn klantenbestand vrij snel aan. Zo snel zelfs dat ik zeven jaar later Union Carbide vaarwel zegde en mijn eigen bedrijf startte. Het piepklein labo moest vrij snel worden verbouwd en nog eens verbouwd tot we in 2006 een nieuw labo met ruime burelen hebben opgericht in een industriezone. Een oude hobby, Meccano, kwam toevallig terug in de kijker in 2004, toen ik het Meccanogilde ontdekte op het internet. Via advertenties kon ik op vrij korte tijd een aardige verzameling bijeen sprokkelen. Veel van het gekochte materiaal was echter aan restauratie & reiniging toe, iets wat met mijn achtergrond echt geen probleem was.

2. Ontlakking, ontzinking & ontroesting
Mechanisch is dit een onbegonnen werk tenzij je over een straalcabine beschikt, chemisch gaat dit heel wat vlotter. Daar er steeds agressieve logen en zuren aan te pas komen, moet u steeds met glazen of plastic recipiënten werken.

BELANGRIJK: ook U moet steeds beschermende kledij zoals spatbril, schort en rubber handschoenen dragen. Voor lange stukken gebruik ik een maatcilinder in glas (zie afbeelding), in plastic bestaan die ook maar glas is beter doorzichtig. Het nadeel van glas is dat het uiteraard breekbaar is. Maatcilinders vind je in elke laboratorium handel. Kleinere onderdelen kunnen in kunststof wegwerpbakjes van etenswaren. Het ontlakken en (grotendeels) ontzinken gebeurt met natriumhydroxide oplossing. Deze kunt u meestal vrij makkelijk betrekken als vloeibare ontstopper. Een geschikt product dat in heel de Benelux verkrijgbaar is, draagt de naam "HG Vloeibare Ontstopper". Dit product wordt 1/1 verdund met water en in de maatcilinder gegoten. Dan wordt het te strippen materiaal voorzichtig, met een haakje, in de vloeistof gebracht. Nu en dan eens roeren met een houten of inox staafje tot alle lak gelost is. Deze vloeistof tast géén ijzer aan, dus mag het er gerust een dag in weken. Nadien afspoelen met zuiver water en

loshangende verfresten verwijderen met bv. een schuursponsje. Wanneer het materiaal niet of slechts licht verroest is, volstaat een weinig schuurmiddel met een vochtig schuursponsje. Het ouderwetse schuurmiddel "Vim" werkt het best. Nadien grondig afdrogen met een oude keukenhanddoek en volledig laten drogen alvorens te herlakken. Wanneer het materiaal echter te zeer verroest is, dienen we de roest te verwijderen door middel van een zuur ontroestingsmiddel op basis van fosforzuur, HG Hagesan Blauw is hiervoor geschikt. Een verdunning van 1:1 - 1:3 in water is gebruikelijk, afhankelijk van de mate van oxidatie. Zink lost hierin onmiddellijk op. Ook hier worden lange onderdelen in een maatcilinder bewerkt, kleinere in de kunststof bakjes. In tegenstelling tot



de alkalische ontstopper behandeling, mogen hier de stukken niet onbeperkt in het zure middel, u dient regelmatig te controleren of het roest verdwenen is. Desnoods even "helpen" met het schuursponsje. Wanneer alle roest verdwenen is, het materiaal goed spoelen in water, best met Vim en het schuursponsje nareinigen en nogmaals naspoelen, ideaal met warm water en onmiddellijk drogen d.m.v. een oude keukenhanddoek. Nadien DROOG bewaren en best zo snel mogelijk herlakken (waarover later).

Zowel de alkalische ontstopper oplossing als de zure ontroester oplossing kunnen meermaals gebruikt worden, verfristen worden uitgefilterd met behulp van een keukeuzeefje. Uitgeputte oplossingen moeten naar het gemeentelijk recyclage park gebracht worden. Nog één belangrijk punt: NOOIT chloorwaterstofzuur (zoutzuur) gebruiken, daar dit véél te agressief is en het gevormde ijzerchloride onmiddellijk voor nieuwe roest zorgt.

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nr. 84 (juni 2009)

In 1952-1954 publiceerde Collier's Weekly in de VS een aantal artikelen over een bemande expeditie naar Mars. Gebaseerd op plannen die Wernher von Braun na zijn 'gevangenneming' in 1945 in zijn vrije tijd, rekenliniaal in de hand, zorgvuldig had uitgewerkt. Die tijd kreeg hij kennelijk voldoende gedurende het afmonteren van de in Mittelwerke buitgemaakte V2-raketten. Samen met zijn maatjes die ook vanuit Peenemünde in de goede richting waren gevlucht. Naast de benodigde ruimtevaartuigen behelsden deze plannen ook een aantal tractoren voor het transport van de bemanning op Mars. Van de landingsplaats naar de evenaar. In de juiste veronderstelling dat de atmosfeer van Mars nauwelijks zuurstof bevat, zouden deze tractoren naast brandstof ook zuurstof moeten meenemen. In dit geval in de vorm van het van de V2 al vertrouwde waterstofperoxide. Brett Gooden heeft van zo'n tractor een prachtig model gebouwd. Met uitgebreide bouwbeschrijving en documentatie van Von Brauns bedenksels.

Tot op heden echter nog geen bemande Marsexpeditie. Veertig jaar geleden is de mens niet verder gekomen dan de Maan. Het Apolloproject werd toen mogelijk gemaakt door de Saturn V die onder leiding van Von Braun werd ontworpen. Van zo'n raket en de bijbehorende lanceertoren heeft Philip Webb een fraai model gemaakt. Netjes in wit/zwart en niet

het obligate rood/groen. Zo zien we na elkaar fantasie en werkelijkheid of eerder toekomst en verleden.

De VW Kever stamt uit hetzelfde duistere verleden. Door Porsche ontwikkeld voor Nazi-Duitsland op basis van een ontwerp van Tatra. Misschien zagen alle auto's er toen min of meer zo uit, maar het thema is nog altijd goed voor leuke Meccano-modellen, waar Bernard Périer dan weer de nodige modificaties in aanbrengt. Van geel tot roze.

Sinds 1952 maakt Poclain hydraulische graafmachines. In het begin gemonteerd op militaire GMC trucks. Ook al een echo uit de Tweede Wereldoorlog. Jean-Pierre Veyet modelleerde het geheel tot een gigantisch geel gevaarte. Compleet met alle bewegingen en dan toch aangedreven door één motor van slechts 30W, afkomstig uit een accuboormachine.

In CQ77 en CQ83 stonden al planetaria van Michael Whiting. Nu een kleintje, een tafelformaat van de planeten Mercurius t/m Mars met de drie bijbehorende manen. Op het middenblad geen pin-up girl, maar een model van de 'City of Sheffield', een locomotief gebouwd door Bob Seaton. Gevolgd door drie pagina's tekst en uitleg. Terug naar de ruimtevaart met een piepklein fantasiemodelletje van Bernard Périer. Een maankarretje met bijbehorende astronaut. Kunt u eindelijk die halve plastic bollen B093 benutten. Transparant boven, zwart onder.

De prachtige Arnfield-klokken van Berco Landman zijn ons natuurlijk allen bekend. Nu in deze en de

eerstvolgende CQ.

Voor het betere schietwerk op de kermis een model van Brian Ashton. Zijn in CQ32 gepubliceerde model werkte met munten en zes kogels en een winnaar kreeg een vrij spel. Het nieuwe model gebruikt geen munten, slechts één kogel en een winnaar krijgt iets uit de snoepkast.

Aantrekkelijk voor kinderen is de miniatuur spoorbaan van Chris Warrel. Locomotiefje met twee wagonnetjes en dat draait rond en rond en ... Voor de oude knarren een artikel over smeermiddelen ooit door Meccano geleverd. Grafiëtvet in tubes, flesjes olie en vier verschillende spuitjes. Met name het beroemde oliëkannetje type K.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nr. 38 (mei 2009)

Na Bob Ford is nu ook Alan Partridge overleden. Deze Meccano-reus was arts, maar dat helpt niet tegen Alzheimer. Lovende woorden van Howard Somerville. Verder uitgebreid verslag, met veel fotootjes, van de bijeenkomst op 28 maart.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nr. 105 (voorjaar/zomer 2008)

De eerder aangekondigde touwtrek wedstrijd voor door een veermotor no. 1 aangedreven karretjes zit er op en de heren hebben duidelijk veel plezier gehad. In de arena verschenen telkens twee bouwsels waarvan de winnaar overging naar een volgende ronde. Uiteindelijk was de Trinity Walk van Russ Carr de sterkste. Niet driebeinig maar driewielig, getuige de op het verslag volgende bouwbeschrijving.

Russ had ook een tweede constructie op rupsbanden, Miss Fit, die pas in de laatste ronde verloor van zijn eigen Trinity Walk. Zie ook de diverse foto's in kleur.

Ook in dit blad de lucifersdoosjesmanipulator van Chris Shute, reeds bekend uit CQ83.

Holy Trinity Meccano Club Newsletter

Voorjaar 2009

In de jaarvergadering aandacht voor het overlijden van Bob Ford, Alan Partridge en Joyce Schoolar. Verder reportages van twee bijeenkomsten (114 en 115) en diverse technische tips.

Meccano & Erector Club Newsletter

Vol. XXXIV no. 1 (1ste kwartaal 2009)

Philip Edward werkt hard aan een groot model van een rijdende kraan en laat vast wat zien: de constructie van een dubbele achteras en uitschuifbare stabilisatiearmen met de daarvoor benodigde nabootsing van de hydraulica. Diverse foto's van een fraai model van een T-Ford uit 1909, gebouwd door David Hobson.

JMH Newsletter

Nr. 90 (juni 2009)

Op het voorblad een bekend en door sommigen verfoeid model uit doos 10, de viertakmotor. Gebouwd door Duncan Reekie in onberispelijk geel en blauw ziet het er toch wel goed uit. Naast dit model op de clubbijeenkomst o.a. de dragline van Chris Els met naar keuze een E15R motor of de bekende horizontale stoommachine en het door Cobus Kanfer ontworpen weefgetouw. Nog niet klaar is de Ruston 300 'steam shovel' van Anthony Els. Een sterk verbeterde uitvoering van het bekende supermodel (SM19).

Uit de oude doos een schema voor eindschakeling op één motor en nu een uitbreiding daarop voor twee motoren. Mogelijk toepasbaar in een portaalkraan.

Bij de technische tips een nadere uitleg van de hierboven genoemde constructie van Phil Edward voor de uitschuifarmen van zijn rijdende

de kraan.

Magazine du CAM

Nr. 107 (juli 2009)

Ook als u geen Frans kunt lezen is deze uitgave de moeite waard vanwege de diverse fotoreportages in kleur.

Na de landelijke expositie in Aniche de gebruikelijke nabeschouwing. In de themacompetitie 'Steenkool van Mijn tot Haard' werden Christophe Dondeyne, Jean-Pierre Veyet en Daniel Gisclon 1, 2 en 3. Zo ook Philippe Oury, Guy Kind en Patrick Boizard in de algemene competitie. Volgend jaar op Hemelvaartsdag (13 mei) in Le Puy-en-Velay met als thema 'Landbouwmachines'. Overigens kunt u mijn eigen foto's van Aniche bekijken op PicasaWeb:

http://picasaweb.google.com/Hans.vanOuwwerker/CAM2009Aniche?authkey=Gv1sRgCNbU14TOyYvpPA&pli=1&gsessionid=XbG1GZ_Page8_1Ga680lmg#

Zorgvuldig inkloppen (exact zoals hier aangegeven). (ook te bereiken via www.meccanogilde.nl, waar deze link al is ingevoerd op de intropagina.)

Op de bijeenkomst in Juziers naast oude bekenden nog niet eerder getoonde modellen van Jacques Tarratre: Eiffeltoren van ruim twee meter hoogte, een paternosterlift en het treintje met duwlocomotief dat tussen Enghien en Montmorency rijdt. Ook leuke minimodellen op de PACA-bijeenkomst in Milly-Mère.

Het grootste deel van een mijnlift zit onzichtbaar onder grond. Meccano-modellen van zo'n gevaarte worden dan ook altijd op de rand van een tafel gezet. Het drijfwerk op de tafel en de schacht reikt dan naast de tafel tot op de grond. Soms met een plankje er onder als het niet goed uitkomt. Zo ook hier een fraai model van Sébastien Robillard.

De firma KRESS maakt voertuigen voor zwaar transport. Bijv. voor de grote gietketels in ijzergieterijen. Hier echter een model van een CH-300 voor transport bij bovengrondse mijnbouw. Gebouwd door Jean-Pierre Veyet in het smetteloze geel dat we van hem gewend zijn. Het prototype is 20 meter lang en kan 300 ton of

330 m³ vervoeren. Met een 1800 Pk V16 motor van Caterpillar. Niet bepaald een gewone vrachtwagen met een cabine. De vier wielen aan wat dan maar de voorkant genoemd moet worden, kunnen over 90 graden verdraaid worden. De draaicirkel is daarmee niet veel groter dan de lengte, die in model 80 cm bedraagt (schaal 1/25). Tot slot de Zwitserse locomotief van Guy Kind. Rhätische Bahn RH.B 205. Een prachtig compact model dat ook in CQ85 besproken zal worden.

Advertentie:

Exacto -onderdelen.

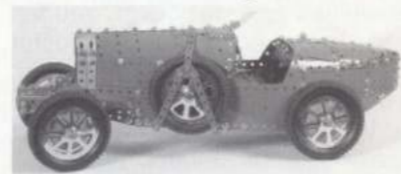
Standaard en niet-standaard onderdelen; zeer hoogwaardige kwaliteit in **alle kleuren** te leveren. **Ook zink-plated mogelijk!** Veel gevraagde blue/gold tegen meerprijs leverbaar. Ook diverse motoren beschikbaar.

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 Exacto logo 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. 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 € 1,50

op giro 550540 t.n.v.

Jan H. Schurink te Bathmen; gratis via: <exacto@tele2.nl> (19 - 20 uur: 0570 542815)

vraag &

aanbod

Te koop aangeboden:

Een Steel Tec bouwdoos 7090, constructie systeem 201 met 430 onderdelen en een Steel Tec bouwdoos 7091, constructie systeem 301 met 545 onderdelen. Beide dozen zijn ongebruikt (mint) Er kunnen Harley Davidson motoren van worden gebouwd. Het systeem past volledig op Meccano. Vraagprijs € 100,- voor beide dozen samen. Te bevragen bij: Jan Schroef, tel. 06 51427643

Te koop aangeboden:

Grote partij NECOBO met enkele voorbeeldboeken. Partij Tecnic onderdelen, deels met voorbeelden en dozen. Mechanic in Rolykit met boeken en dozen. Vooroorlogse partij Stokys. Ook per partij (merk) te koop. Te bevragen bij: P.J. van Leeuwen,

tel. 073 5115008 Vlijmen.

Te koop gevraagd:

Kleine of grotere partijen nieuwe- of gebruikte meccano onderdelen of sets in de kleuren, rood/groen en blauw/geel. Aanbiedingen bij: Jos van Zundert, tel. 076 5973686

Te koop aangeboden:

Modelspoorbaanspullen.
1 Marklin wisselstation,
4 Marklin rijtuigen,
6 Meccano rijtuigen,
10 stuks Kleinbahn goederen,
Te bevragen bij:
A. van Oostenrijk
Tel. 035 6857352

Te koop aangeboden:

Een partijtje Trix strippen van diverse lengten. Te bevragen bij: D. Veenstra, tel. 0344 614293

Te koop aangeboden:

Partij constructie systemen, waarvan circa 80% Meccano, voornamelijk bestaande uit gebouwde modellen. Een ander merken, o.a. TECC. De partij omvat veel motoren, toebehoren en diverse modellenboeken. Te bevragen bij: C. Bos, tel. 0223 531364 of mobiel 06 40709268. Op afspraak is bezichtiging mogelijk.

Te koop aangeboden:

Een partij Meccano/Märklin. Het Meccano bestaat uit nikkel en messing onderdelen. Het Märklin bestaat uit zwarte en messing onderdelen. Foto's zijn opvraagbaar bij de aanbieder. Te bevragen bij: H. van Steennis, Molenweg 4, 4191 AP Geldermalsen, tel. 0345 570596, mobiel 06 12431967, E-mail: hansencarlie@vansteennis.nl of kokshof@xs4all.nl

agenda voor Meccano Gilde Nederland

23

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

Meccano Tentoonstelling**Kollum** (Friesland)

Vanaf 16 mei t/m 31 oktober
Openingstijden: woensdag
t/m zondag vanaf 14.00 t/m
17.00 uur. Toegangsprijzen:
volwassenen € 2,75, kinderen
t/m 13 jaar € 0,50 en 65+ € 2,00
Locatie: Oudheidkamer "mr.
Andreae"
Eyso de Wendtstraat 9-11
9291 ES Kollum

Gildebijeenkomst**Lottum** (bij Venlo)

12 september
Aanvang: 9.30 uur
Locatie: P. Coenders
Horsterdijk 96a
5973 PR Lottum

Gildebijeenkomst

Ede 26 september
Aanvang 9.30 uur

Locatie: NIMAC gebouw,
Galvanistraat 13
Ede

Evenement**Modelbouwmanifestatie
Soesterberg**

Van 18 t/m 25 oktober.
(maandag 19 en zaterdag 24
oktober gesloten)
Openingstijden: 10.00 - 16.30
uur, aanvang zondag 12.00 uur.
Mil. Luchtvaartmuseum
Kamp van Zeist 2 - 4
Soesterberg.

Gildebijeenkomst**Alverna** (Wijchen) 14 November

Aanvang: 8.00 uur.
Locatie: Dorpshuis "Oase",
Graafseweg 570
6603 CL Wijchen (Alverna)
Met bus 99 vanaf NS station
Nijmegen Centraal. Stopt bij

dorpshuis! Voor meer info:
W. Peters, tel. 024 6414676

Gildebijeenkomst**Ulvenhout** 12 december

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

Gildebijeenkomst**Benthuizen** 9 januari 2010

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

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

Benthuizen voorjaar 2009

Tekst & foto's: Charles Spierdijk

De tweede bijeenkomst in Benthuizen was een gezellige gebeurtenis. Er was een redelijk aantal leden op af gekomen. Ook hier hadden de kleinere modellen de overhand. Dat deed echter niets af aan de sfeer. De handel bloeide welig en menig onderdeel verwisselde van eigenaar. De koffie en soep vonden gretig aftrek, dus met andere woorden, iedereen was tevreden. De getoonde foto's zullen het verkorte verslag onderstrepen.



Links & rechts

Hier is een Elektron doos van Meccano te zien.

Op de rechter foto is nog net de kft van instructie boekje 2 te zien. Te koop bij Henk Brouwer.



Links

Een aantal modellen van Piet Leemans. De stoommachine werd te koop aangeboden.



Rechts

Een aantal landbouw werktuigen van Wim Boer



Beide foto's links

De afgebeelde truck werd ter plekke aangepast door dhr. de Vries.

Naar verluidt draaide de aandrijving door. En dan is het maar goed als je de gereedschapkast bij je hebt.



Rechts

De havenkraan van Sjaak van de Ruit

