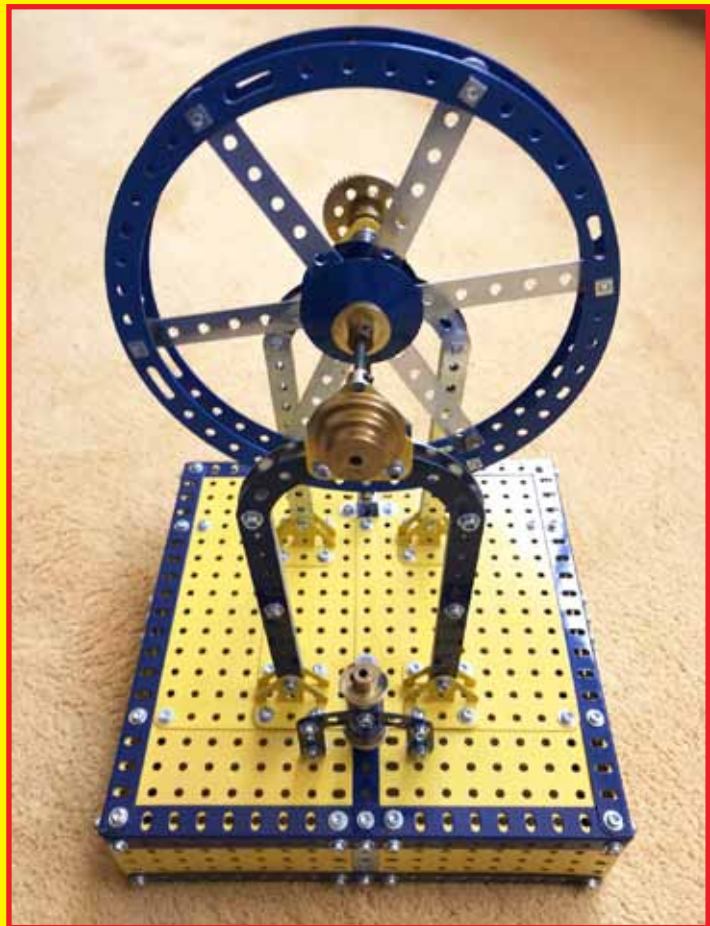
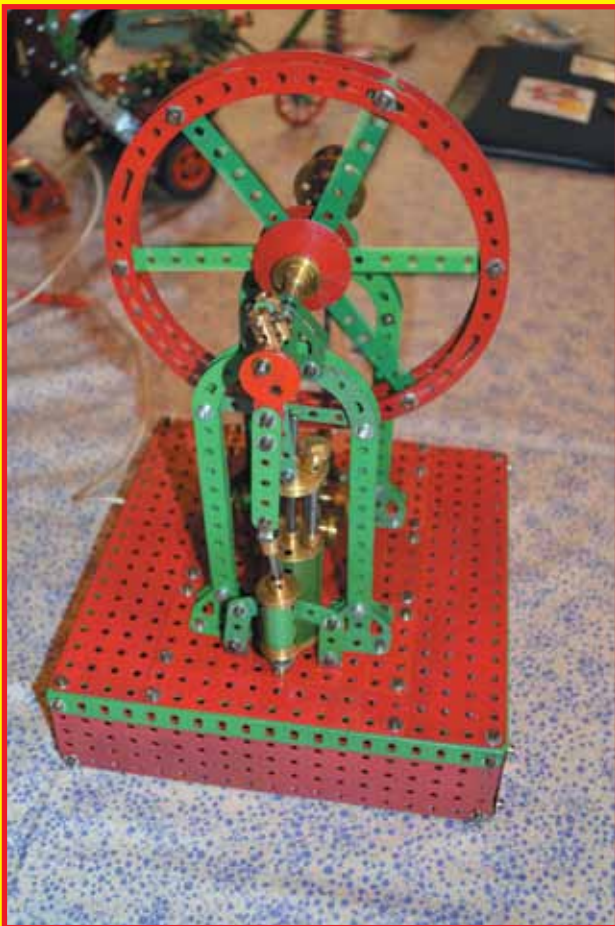


meccano

nieuws

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



De Stoommachines van Gert & Hans
Deze modellen worden in MN 39.1 beschreven.

5 *Opbouw Meccano stand*

6 *De jonge Meccanoman*

8 *Engineering*

10 *Het dotje van Frank*

14 *Coda Expositie*

16 *Liebherr LTM 1050*



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.

© **Meccano Gilde Nederland**.
Alle artikelen van Meccano Nieuws vallen onder het auteursrecht. Derhalve mag niets uit deze uitgave worden overgenomen, opgeslagen of openbaar worden gemaakt zonder voorafgaande toestemming van het Meccano Gilde Nederland en de rechthebbende auteur.

Voorzitter: Willem Livestroom
 Fagotdreef 65
 3845 DG Harderwijk
 Tel: 0341 253889

E-mail: voorzitter@meccanogilde.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
 Internationale betalingen via
 IBAN: NL85INGB0005484519
 BIC: INGBNL2A
 E-mail: penningmeester@meccanogilde.nl

Ledensecretaris: Peter van den Berg
 Wilgenrand 54
 2203 NH Noordwijk
 Tel: 071 3614747
 E-mail: ledensecretaris@meccanogilde.nl

Evenementencoördinator
 Bert Stiekema
 Landsheerlaan 5
 6114 MP Susteren
 Tel: 06 53898832
 E-mail: evenementen@meccanogilde.nl

Redactie: Charles Spierdijk
 (hoofdredacteur)
 Kalorama 91
 2132 RC Hoofddorp
 Tel: 023 5614832
 E-mail: redacteur@meccanogilde.nl

Bea Brouwer
 ass. redactie (opmaak)
 Klaas Visser
 ass. redactie (foto bewerking)
 Kees Trommel (eindredactie)
 Pim Brouwer (coördinator TekenTeam)
 Bea Brouwer (vertalingen)

Artikelen en advertenties
 sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven
 op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap
 bij ledensecretaris.

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

Contributie € 50,00 per jaar
 (voor jeugdleden € 22,00)
 Het verenigingsjaar loopt van
 1 januari t/m 31 december.
 Bij aanmelding is een entreegeld
 van € 5,00 verschuldigd.

Meccano Nieuws
 wordt gedrukt bij
 "Go Hard Drukkerij"
 Tel.: 023 8795774
 www.gohard.nl
 Hoofddorp

Distributie
 door Jan & Ans de Goede

Website:
www.meccanogilde.nl

ISSN: 2543-0696

Foto voorpagina

**De
 beide stoom-
 machines
 van Hans & Gert.**

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 38.2 together with this edition of MN 38.3 and will also be published as usual on the website of the MGN.

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

van de redactie.....

In eerste instantie dacht ondergetekende dat dit MN met de vingers in de neus makkelijk te vullen was. Nou dat viel tijdens het vullen behoorlijk tegen. De copij bleef uit op een enkele uitzondering na. Geen bijeenkomsten die voor de nodige vulling zorgen waren er niet. Dan maar kijken of er nog wat in de koffer zit, maar dat gaf ook al geen lucht. Gelukkig was er de CODA tentoonstelling die werd opgebouwd door een aantal leden. Hierdoor kreeg ik een beetje lucht. Gelukkig kwam er ook een bouwbeschrijving binnen van een stoommachine die voor vulling zorgde. Maar nog steeds niet genoeg voor het vullen van het hele blad. De volgende kopij kwam van Karst Quast die een bezoek had gebracht aan het museum dat inmiddels gereed was voor het publiek. De foto's van verzamelingen gaven mij de gelegenheid om het MN te vullen. M.a.w. een slok op een borrel. Maar het was nog niet genoeg om de witte plekken te vullen. Dan ga je zoeken of er nog ergens wat in de wacht staat. Dan geschiedt er een wonder. Ik krijg een pracht artikel binnen van Koos van Reesch en ineens gaat de zon weer schijnen. Ook komt er nog een mailtje binnen van iemand die mondkapjes heeft gemaakt. M.a.w. de lege gaten kunnen worden opgevuld. Dit betekent tevens dat ik op het punt ben gekomen om een ieder prettige feestdagen en een voorspoedig Nieuwjaar te wensen te wensen.

Uw redacteur

Charles Spierdijk

Meccano Nieuws 39.1

De volgende editie van Meccano Nieuws zal rond maart 2021 verschijnen.

De sluitingsdatum voor kopij en advertenties is 20 januari 2021

van de penningmeester

Beste mensen,
 Alvorens de contributie-inning voor 2021 te bespreken vraag ik uw aandacht voor het volgende. We hebben in 2020 met elkaar in het Meccano Gilde Nederland een 'Kroon'-jaar beleefd met dank aan de beperkingen door het 'Corona' -Covid19-virus. We werden allen teruggeworpen op ons zelf en konden, mochten, moesten ons in privé quarantaine gaan vermaken: Leve dus onze Meccano-hobby die eindelijk regulier uitbundig dag in dag uit kon worden bedreven, niet gehinderd door [klein]kinderen. Dat *moet* bij de meesten uwer tot vele nieuwe vernuftige Meccano modellen hebben geleid. Moge uzelf en de uwen geen of minimale last hebben gehad van dit virus!

Wie heeft overigens het enig echte Corona-proef Meccano mondkapje gemaakt en in voldoende aantallen? We shall see in 2021. In verband met de in Nederland door de overheid opgelegde beperkingen ontkwam het MGN-bestuur niet aan het schrappen van deelname als Gilde aan vele activiteiten. Het gevolg hiervan is geweest dat een aantal kosten als begroot in 2020 niet zijn gemaakt. Ik noem hier minder kosten aan huur voor locaties en minder reiskosten bestuur. Door het uitvallen van regionale bijeenkomsten liep de hoofdredacteur aan tegen een tekort aan kopij voor uw lijfblad. Hierin is voorzien door de vulking van M.N. 38.3 aan te passen met een voorbericht over een nieuw uit te brengen ModelPlan. Helaas kwam uw onderdelenvoorziening o.a. via de CAMN door de beperkingen ook tot stilstand. Dus geen opbrengsten naar nabestaanden, maar ook geen baten ten behoeve van het MGN. Het vorenstaande heeft ertoe geleid, dat het MGN over 2020 zal uitkomen op een ruim batig saldo in de Jaarrekening. Het bestuur heeft gemeend dat wegens dit verkregen batig saldo een eenmalige restitutie van €9 mogelijk is. Nadrukkelijk stelt het bestuur dat er geen sprake

is van wijziging in het jaarlijkse contributiebedrag [zie hierna]. Voor de eenvoud van afwickelen **kunt** u bij de betaling van het op de factuur **over verenigingsjaar 2021** vermelde contributiebedrag van € 50 hierop een betalingskorting toepassen van bovengenoemde € 9. Deze reductie is niet verplicht en bij betaling van het gewone € 50 bedrag zal uw gift van € 9 in dank door het Gilde worden aanvaard. Op deze plaats vraagt het bestuur u reeds tijdig -vóór 10 januari 2021- te betalen om onnodige herinneringshandelingen met extra kosten te vermijden.

Nu nader over tot de financiële paragraaf. De terugloop in het aantal leden zet gestaag door: in 2020 nog **356** leden, maar voor 2021 een begroot aantal van 330. We hebben hier te doen met de feiten. Voor de *doorgaande* kosten van onze vereniging verzoek ik u de door u bij vooruitbetaling verschuldigde contributie weer zo spoedig mogelijk te voldoen. De gegevens staan op de *gekleurde factuur* die u bij dit nummer van het Meccano Nieuws aantreft. U bent inmiddels allen vertrouwd met het aan uw betaalrekening gekoppelde **International Banking Account Number** dat met 'NL' begint en uit totaal 18 tekens bestaat. Het bestuur ziet de betaling graag tegemoet vóór de op de factuur aangegeven datum van 10 januari 2021 [tenzij u zich nog als lid zou afmelden vóór deze datum]. **Misschien kunt u de betaling eerst regelen!? 'Vergeten' kan dan niet meer.** Op de factuur staat 'het factuurnummer' dat het contributie jaar "2021" omvat aangevuld met uw viercijferige lidmaatschapsnummer: het staat vermeld binnen de rode rechthoek. Vergeet u alstublieft niet *dit factuurnummer te vermelden bij de betaling*. Het ontbreekt helaas nog veel te vaak! Stort het contributiebedrag van € 50 of € 41,00 [of € 22 voor jeugd- of gezinsleden] naar het IBAN-nummer van het Meccanogilde: **NL85 INGB 0005 4845 19** ten name van Penningmeester Meccano Gilde Nederland in Bathmen.

*Treft u de gekleurde factuur voor 2021 onverhoopt niet aan? Dan kunt u **zelf actie ondernemen** en een [internet]overschrijving realiseren o.v.v. naam én lidmaatschapsnummer of postcode!* Indien u *op tijd betaalt* dan kunt u volstaan met het door de ledenvergadering in 2015 goedgekeurde contributiebedrag. Bij niet tijdig betalen ontvangt u een herinnering en dat brengt voor mij extra werk en voor het Gilde extra kosten met zich mee. Deze extra kosten worden aan u doorberekend op grond van een besluit van de Algemene Ledenvergadering! Het is dus geen 'boete'! Overigens heeft het bestuur geen bezwaar tegen een extra gift overgemaakt op giro rekening 5484519 van het Gilde dat u zo na aan het hart ligt!

To our foreign members abroad

Due to the Corona lock down The MGN had less activities and less overall costs. As a consequence the Guild is able to refund € 9 to each member. [This is not a change of membership fee: that remains € 50] So you may pay € 41, but in case you choose to pay the original € 50 the extra gift will be welcomed. You are requested to consider the *invoice form* as an invitation for paying your subscription. Please send any corrections in your personal data to the '*ledensecretaris*' if needed. For paying your subscription fee € 50 use our International Banking Account Number: **NL85INGB0005484519 & BIC INGBNL2A**. Don't forget to mention the right '*factuurnummer*' that is given on the form inside the red rectangle! It has been composed from the subscription year and your membership number. Alternatively you may send this amount in Euro to my private PayPal account. Ask for details via penningmeester@meccanogilde.nl. You are requested to pay within three weeks as this is easier for me and you will be sure of continuation of your loved issues of Meccano Nieuws. Payment in advance for the years ahead is possible and saves transfer costs. Paying by Credit card is not an option.

Rest mij u toe te wensen *Prettige Kerstdagen* en een voor u opnieuw productief -nu post-corona-Meccanojaar in goede gezond-

van de ledensecretaris

Deze keer maar heel weinig mutaties binnen ons leden bestand:

Nieuwe leden

Met genoegen mag ik namens het bestuur en de redactie van MN verwelkomen als nieuw lid:
3308 E. Freekenhorst,
Auke Jansstrjitte 4,
9108 NC Broeksterwâld,
tel. 0657 143415

van de evenementen coördinator

Beste Gilde Leden ,

Dit is alweer het laatste Meccano Nieuws van dit jaar. We kunnen terug kijken op een vreemd jaar. Als iemand in januari mij had gezegd, dat er vanaf maart geen gildebijeenkomsten meer zouden zijn, had ik diegene heel vreemd aangekeken en was hoofdschuddend weggelopen.

4

Toch is het gebeurd. Nu maar liefst al 10 maanden lang geen gildebijeenkomsten. Geen bijeenkomsten? Raar hé! Niet even kletsen met je mede Meccanogenoten, niet even voelen aan het stukje meccano dat je wil kopen, geen modellen te bewonderen, niet eens een kopje koffie of een lekker biertje samen aan de tap. Dat is 2020 en ook in ons Meccano blad kunnen we niet lezen wat er is gebeurd op de gildebijeenkomsten. Want die waren er immers niet.

Maar na 2020 komt 2021. Ik denk dat we positief moeten blijven denken, al is Alverna inmiddels afgeblazen i.v.m Corona. Als we weer samen mogen komen, wordt het vast een heel interessant jaar met veel nieuwe modellen Want we moesten veelal toch binnen blijven en wat doe je dan? Bouwen met Meccano.

Er is wel een klein addertje onder het gras. Als de corona voorbij is en er weer bijeenkomsten georganiseerd mogen worden zijn er wel regionaal coördinatoren nodig om mee te helpen.

heid. Wij gaan door op weg naar het volgende jubileum in 2022! U ook? Ook roep ik u wederom op om *actief* nieuwe leden te blijven

Namens ons allen veel plezier met onze hobby.

Bedanken ultimo 2020

Tot nu toe hebben **5** leden aangegeven het lidmaatschap aan het einde van het jaar niet te willen continueren

Rectificatie

3307 A.A.A.M. Potters,
Roeselarestraat 264, 4826 JE
Breda : 264 moet zijn **267**

Na deze mutaties bedraagt het aantal leden per 1 november 2020: **353**

werven, zodat onze vereniging, net als het heelal zal uitdijen naar ruim meer leden dan thans!

Jan H. Schurink

Heeft u uw email adres nog niet doorgegeven aan:

ledensecretaris@meccanogilde.nl,

Wilt u dit dan alsnog doen!!!

Uw ledensecretaris,
Peter van den Berg

Wie het vind leuk vind om een meccanobijeenkomst te organiseren, kan zich altijd bij mij melden.

Eerlijk gezegd klopt het ook niet helemaal, dat er nergens Meccano modellen worden geëxposeerd dit jaar. In het CODA museum te Apeldoorn kan iedereen genieten van de tentoonstelling "Fervente verzamelaars" een unieke expositie van vele verzamelingen. Dinky toys, Barbies, Treinen, Lego en noem maar op. En wat er dan natuurlijk niet mag ontbreken in deze expositie is "Meccano". Mede dankzij Peter Jongens hebben we dit kunnen opzetten. Zeker de moeite waard om er naar toe te gaan als het is opengesteld. De tentoonstelling is er tot 28 februari 2021.

Inmiddels zijn wij ook gevraagd om in een ander museum te exposeren. Namelijk in "De Koperen Ketel " te Hardinxveld. Dit zou gedurende de zomer zijn. Ook hier hebben we nog hulp nodig. We zoeken nog iemand die

ons wil helpen dit te organiseren. Hardinxveld ligt in Zuid Holland. Dus mannen van Zuid Holland, wie wil hierbij helpen ?

Je kunt je bij mij, Bert Stiekema, hiervoor opgeven via tel. 06 53898832 of mail: evenementen@meccanogilde.nl

Tot slot,

Er is dit jaar slechts één gildebijeenkomst geweest. Alle overige moesten worden afgelast. Belangrijk was echter om dit jaar gezond te blijven zonder corona. Ik hoop dat dit ook zo is geweest en zo zal blijven.

Misschien een beetje vroeg, maar ik sluit graag af om iedereen alvast fijne kerstdagen toe te wensen en een voorspoedig 2021 in goede gezondheid. Verder wens ik iedereen deze winter veel Meccano inspiratie toe en hopelijk zien we dat terug in het komend jaar op de gildebijeenkomsten.

Uw Evenementen Coördinator
Bert Stiekema

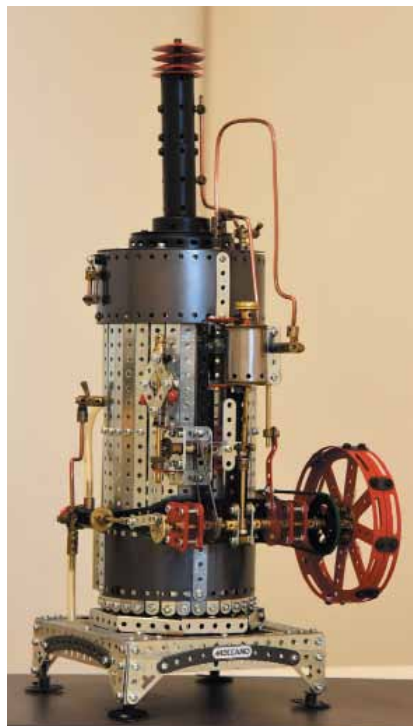
Meccano stand in CODA museum

Onder leiding van Peter Jonges is de klus geklaard. De exposanten: Bertus Jongste, Bert Stiekema, Focke Buiten, Jan de Goede, Kars Quast en uiteraard was Peter Jonges ook één van de exposanten. De deelnemers hadden één of meerdere modellen meegebracht. Eigenlijk een hele opgave, want de modellen staan er tot de sluiting van de expositie op 28 februari 2021.

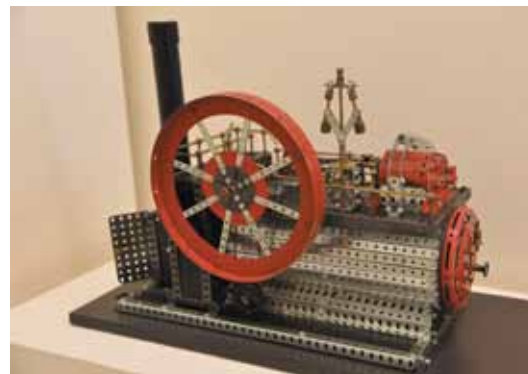
Of er tot die datum een Gildebijeenkomst plaatsvindt in deze Coronatijd is nog maar de vraag. M.a.w. U heeft ruim de tijd om de Tentoonstelling: "Fervente Verzamelaars" te bezoeken".



Boven
Kraan van Focke Buiten
Onder
Tussentijds overleg.



Boven en rechtsboven
De stoommachines van
Bert Stiekema.



Boven
De truck van Peter Jonges en Jan de Goede
Onder
Locomotief van Karst Quast en molen
van Jan de Goede.



De 'jonge' Meccanoman die je wel wilt leren kennen
Dick de Jong

Interview: Hans Kuijl

INLEIDING

Beslissingen uit het verleden werken soms lang door in de toekomst en zijn mede aanleiding tot dit eerste interview in deze nieuwe reeks

In 1990 heeft het toenmalige bestuur besloten het penningmeesterschap en het ledensecretariaat te splitsen; beide taken werden daarna door twee personen uitgevoerd (Meccano Mensen 35 jaar Meccano Gilde Nederland, 2017, p. 149, verder aan te duiden als '35-jarig Jubileum').

In juli 2007 vond vervolgens de hernummeringsoperatie plaats, vanaf nr. 2501 werden de nieuwe lidnummers toegekend; diepe wonden zijn geslagen toen sommige MGN-leden erachter kwamen dat zij niet meer behoorden tot "de bovenste tien" (met dank aan Marten Toonder of de 100 "bovenbazen" (idem). Immers, de lidnummers rond de oprichtingsvergadering werden toegekend in volgorde van de contante of girale contributiebetaling, dus hoe lager je lidnummer des te eerder had je de contributie voldaan.

"Nog altijd zijn sommige leden diep ontdaan over het feit dat hun lage lidnummer vanuit de prille begintijd van het MGN niet meer geldig is. Soms wordt het oude nummer met de hand geschreven toegevoegd aan het thans geldende lidnummer. ('35-jarig Jubileum', p. 149, lk).

En dan MN nr. 38.1, het laatste interview met onze sympathieke Belg Henri Goovaerts: de leegte die toen bij uw vaste interviewer in Maarssen ontstond is met geen pen te beschrijven. Het bestuur stemde in de septembervergadering, ondanks de Corona-beperkingen, meteen in met het voorstel van uw dw. om nu de 'young Meccanoman' aan u voor te stellen. En dan *jong* natuurlijk in de betekenis van een lidnummer boven de ca. 2600. Ik heb daarom de eer en het grote genoegen u te mogen voorstellen aan de eerste geïnterviewde in de nieuwe reeks: de 'young' Meccanoman Dick de Jong, woonachtig in Uithoorn, bijna tegen de Amstel aan, met lidnummer 2632.



Dick de Jong

LEVEN

Geboren in Soest, in het huis van zijn grootvader, een sergeant-vliegtuigmaker op de vliegbasis Soesterberg. Ongetwijfeld een handige man, maar hij kon meer: in die jaren was het gebruikelijk dat de mecaniciens na reparatie een (controle)rondje ging vliegen, om te kijken of alles naar behoren functioneerde. Een van opa's zonen, oom Henk (de broer van Dicks moeder), neemt in Dicks (Meccano)-leven een centrale plaats in. In zijn jonge jaren mocht Dick bouwen met zijn uitrustingen en uiteindelijk is zijn Meccano bij Dick terecht gekomen, want oom Henks eigen zonen hadden er geen belangstelling voor. Er verschijnt meteen ter informatie een antieke non-Meccano kist met hele oude Meccano uit ooms collectie; de ogen van uw dw. lichten nikkeliaans op.

Zijn eerste, eigen (vermeende) Meccanodoos liep uit op een teleurstelling; het bleek geen Meccano- maar een timmerdoos te zijn. Later werd het wel een echte doos met wat nullen en de tuinbank als bouwkun-

dig hoogtepunt. Tegenwoordig krijgen kinderen Lego, er is zelfs Lego speciaal voor meisjes, met bloemetjes en beestjes, maar "dat levert veel minder handvaardigheid en sleutelbekwaamheid op", aldus Dick, en welke Meccanoman is dat niet met hem eens...

Opgegroeid in een goed gereformeerd gezin, 7 kinderen, vader politieagent en dus geen vetpot thuis, van zijn zakgeld bij Korstjens in Haarlem losse onderdelen uit de dealerkist gekocht: wat mooi dat z'n dealerkist nu ook huize De Jong siert. Schoolopleiding in Haarlem, op de collegebanken in Amsterdam ontmoette hij Ziska, samen jonggetrouwd in 1970, deze week 50 jaar

getrouwd en daarom komend weekend met de kinderen naar Texel.

Geneeskunde gestudeerd, artsexamen, later specialisatie tot (algemeen) chirurg, en zijn echtgenote tot kinderanesthesioloog. Bijzondere militaire diensttijd, na artsexamen geen officier van gezondheid bij de parate hap, maar gedetacheerd bij TNO Delft voor onderzoek en af en toe naar Den Haag om het groeten niet te verleren; daarna de opleiding tot chirurg. Vervolgopleiding tot chirurg-intensivist waarna het bijhouden van de chirurgische vaardigheden lastig werd. Daarom gekozen voor de ontwikkeling van een palet van operaties die geschikt zijn voor Dagchirurgie: planbare laag-risico ingrepen die verricht worden bij patiënten die daarvoor slechts gedurende enkele uren in het ziekenhuis hoeven te blijven.

Zonder een direct aanwijsbare overgang belanden we in de Covid-19 actualiteit, waar niet alleen uitstel van ingrepen aan de orde van de dag is, maar ook

polikliniekbezoeken ineens op eenvoudiger wijze telefonisch worden afgedaan.

Veel onderwijs gegeven, want ook daar veel liefde voor. Lid van de Examencommissie geweest en in die rol, met speciale toestemming van de decaan zijn eigen dochter haar artsenbul mogen uitreiken. Bij wijze van semi-parallelle anekdote vertelt uw dw. dat hij aan 1 COAK te Middelburg les kreeg van een in militaire kringen zeer bekende naam. Iedere maand zat in mijn postboek de lijst van afgestudeerden van die maand en een keer per 4 maanden had je "dienst", doctoraalbullen uitreiken. Op enig moment kwam ik de naam van een toenmalige luitenant-docent tegen en met speciale toestemming van de decaan, mocht ik voor die ene specifieke afstudeerder voorzitter van zijn examencommissie zijn en ook zijn bul ondertekenen; Barrera, tegenover het Academieggebouw werd die middag uitvoerig bezocht.

Meccano kwam, als gezegd, weliswaar jong in Dicks leven, maar bleef tijdens zijn medische opleiding en eerste deel van zijn loopbaan vrijwel ongebruikt; rond zijn pensionering werd de late roeping weer volop actueel, met name nadat Dick de Meccano-verzameling van oom Henk na diens overlijden deelachtig werd. Het moet worden gezegd, Ziska moet wel een tolerante vrouw zijn want op vele plaatsen in de ruime woonkamer zijn Meccano-modellen waar te nemen. Bijvoorbeeld de drie Kuifje modellen uit de Steven Spielberg film "The Adventures of Tintin: "The Secret of the Unicorn", de Amerikaanse animatiefilm uit 2011, in Nederland uitgebracht onder de titel "Het geheim van de Eenhoorn", maar ook de vrijwel uitverkochte torenkraan nr. 15308.

Dick vertelt hoe zijn tante woedend de CAMN-brief verscheurde, ontvangen na het overlijden van oom Henk; het prachtig ingedeelde sokkenkastje met allemaal rood-groen t/m doos 9 en ook veel onderdelen met de kleurstelling zink, blauw, geel mocht het huis onder geen voorwaarde verlaten, pas na haar overlijden kwam neef Dick in beeld.

Dick heeft naast Meccano nog een andere opmerkelijke bezigheid: film, niet alleen als hobby, hij is ook afgestudeerd in de filmwetenschappen; één wand van zijn Meccano-kamer is geheel gevuld met honderden Dvd's die hem als studieobject dienden en hem ook nu nog van dienst zijn bij zijn voornemen om voor de tweede maal, maar nu in de filmwetenschappen, te promoveren op films die in de 20^e eeuw (tot 1985: de komst van de videocamera) in de ziekenhuizen gemaakt zijn. Zijn enthousiasme voor het medium film ontstond in de periode waarin hij onderwijs gaf in professioneel gedrag voor artsen, waarvoor hij gebruik maakte van medische series als Grey's Anatomy. Studenten werden uitgenodigd te kijken naar specifieke scènes waarin jonge dokters dingen goed- maar ook fout doen, en dan moesten deze studenten vragen beantwoorden als: wat gaat hier goed, wat had beter gekund, kan je het nog goed maken, en hoe kan je ervoor zorgen dat deze fout nooit meer gemaakt wordt. Een voltooide research master in de

filmwetenschap aan de UvA heeft de basis gelegd voor zijn promotieonderzoek. Zijn specialisme is uniek, hij heeft echt gestudeerd, niet als extraneus, niet als belangstellende een beetje meelopen, maar alle werkgroepen meegedaan als student. Het heeft ook voordelen: "Je voelt je zelf nog steeds 25", aldus Dick. Een korte blik op de indrukwekkende boekenkast doet van enige gemeenschappelijke favoriete auteurs blijken, Vestdijk en Hermans zijn Dicks favorieten.

MECCANO

Na de prille schreden in Meccano-land met oom Henk kwam de belangstelling voor Meccano op een laag pitje toen Ziska en hij op de betrekkelijk jonge leeftijd van 23 in het huwelijk traden, studie, militaire dienst en specialisatie, ook die van Ziska, eisten hun tol. Maar rond zijn 40ste kreeg hij van Ziska een gloednieuwe Meccano-outfit 10, en de inhoud van deze kist is goed gebruikt. Later kwam daarbij de Meccano-nalatenschap van oom Henk

Hij maakt geen eigen ontwerpen, het nabouwen is je meesterstuk. Dick ziet zichzelf meer als een monteur dan als een bouwer. Zijn voorkeur richt zich op modellen met open structuren, zoals bij kranen het geval is. Hij is sterk modelgericht en koestert geen dieper gaande aberraties, afwijkingen van het normale. Fascinerend is de combinatie van computer, motor en aansturing. Zie de Spin Master gele torenkraan 15308 met drie motoren en afstandsbediening. Zijn broer voorziet hem van regeltechnische informatie, als elektrotechnisch ingenieur toch je vakgebied is.

Dick is gefascineerd door de onbegrensde mogelijkheden, die wel begrensd worden door de eigen mogelijkheden; horen wij hier niet Frank Hornby doorklinken? Hij heeft nog vier grote Märklin-modellen in voorraad om te bouwen. Kenmerkend voor de late roeping van Dick is niet dat hij nu ieder vrij kwartiertje aan het sleutelen is, nee, zijn late roeping dwingt hem tot actieve inzet gedurende langere tijd. Tot zijn 40^e heeft hij mondjesmaat gebouwd, daarna heeft de Meccano een hele poos stilgelegen. Echter sinds de geste van oom Henk is de situatie drastisch gewijzigd en in zijn post-actieve periode is er sprake van een tweede Meccano-leven. Nu sleutelt hij regelmatig, de Tintin-trilogie heeft hij na zijn pensionering gebouwd.

Op de daartoe strekkende vraag naar de omvang van zijn uitrustingen volgt met een lichte glimlach "enkele tienten".

Zoals inmiddels wel duidelijk is geworden, is hij een bouwer naar model, met de handel heeft hij niets, zij het dat hij wel eens iets koopt; verzamelaar blijft in het vage.

De familie tolereert zijn hobby en zijn kleinkinderen willen meteen de bediening van de torenkraan overnemen, maar de kleindochters zijn geen Meccano-meisjes. Zijn kinderen hebben volstrekt geen belangstelling voor papa's schroeven- en moerenhobby. "Papa is er niet, naar een Meccano-bijeenkomst" aldus moeder tegen de dochter met als respons: "Het moet toch niet gekker worden".

Engineering?

Tekst: Peter Duijff, Foto's: Hemno Abels en Peter Duijff.

Doos 000: Werktuigbouwkunde voor Jongens uit de donkerrood/donkergroen periode (1924 - 1934) In Meccano Nieuws 38.3 staat een artikel over de giant blocksetting crane, de kraan die op veel Meccanodozen prominent staat afgebeeld.

In dat artikel wordt de opmerking gemaakt dat bij de vertaling het woord *engineering* is blijven staan. Is het niet vertalen van het woord *engineering* een terechte keuze?

Blik A en B: Mechanics Made Easy periode (1901 - 1908)

Eerst terug in de tijd. De eerste MechanicMade Easy blikjes hadden

als toegevoegde tekst Constructional Mechanical Toy. De daaropvolgende Meccanodozen hadden als ondertekst:

THE WORLDS MECHANICAL WONDERS IN EVERY HOME. Met gevoel voor marketing veranderde Frank Hornby deze slogan al spoedig in Engineering for Boys.

Doos 1: Werktuigkunde voor Knapen uit de nikkelperiode (1914 - 1926)

De Nederlandse vertaling was aanvankelijk Werktuigkunde voor Knapen, een vertaling die om redenen al snel werd omgezet naar Werktuigkunde voor Jongens.

Let wel werktuigkunde en dus niet werktuigbouw-



8

kunde Is deze vertaling op zich correct?

Doos B: Werktuigkunde voor Jongens 90 uit de blue gold periode 1933 - 1942

De 'beste' Nederlandse vertaling van engineering is ingenieurswetenschappen.

Probleem is dat engineering voelt als een werkwoord. Daarentegen is ingenieurswetenschappen een zelfstandig naamwoord is. Dan wordt vertalen wel wat lastig.

Is engineering dan niet vertaalbaar? Jawel, zeker wel, maar de vertalingen die op internet te vinden zijn zoals bedenken, bekokstoven, uitkijken, uitdenken en verzinnen plaatsen engineering in de hoek van het amateurisme.

Bedenken dan uitgezonderd.

Andere vertalingen zijn: bewerkstel-





ligen, realiseren, uitvoeren en verwerken. Deze vertalingen duiden op de stap ná het bedenken namelijk het voortbrengen. Wellicht zit *prototypen* tussen bedenken en voortbrengen in, maar dat is het verschuiven van het probleem.

Opvallend is dat een vertaling als *construeren* niet wordt genoemd terwijl juist hierin bedenken én realiseren zo mooi samenkomen.

Tot slot zijn er nog de vertalingen die wijzen op techniek en technologie, twee containerbegrippen die zo ruim zijn, dat het vertaalprobleem bij engineering onopgemerkt blijft.

Toch is 'techniek' een aanknopingspunt. In de techniek is namelijk van oudsher sprake van de productlevenscyclus (verkennen, bedenken, ontwerpen, testen, (werk)voor-

bereiden, maken, assembleren, leveren, onderhouden en demonteren. Allemaal werkwoorden dus.

Opmerking: In de Angelsaksische literatuur wordt bij deze cyclus vaak gesproken over operational management. De Nederlandse vertaling daarvan is echter technische bedrijfskunde. Dan weet je evenmin waar je aan toe bent.

Toch komt hiermee enig zicht op wat *engineering* dan wel is. Engineering is namelijk de bundeling van een deel van deze cyclus te weten *bedenken*, *ontwerpen* en *testen*. En dat is wereldwijd hét domein van de ingenieur: bedenken, berekenen, tekenen, materialen en gereedschappen bepalen, problemen oplossen, testen. Net zo lang totdat een oplossing gevonden is. Zeg maar de maakbare wereld. Het lijkt er overigens op dat de letters van engineering door een schrijf- of spelfout hebben geleid tot ingenieur, maar dat ligt anders.

In het Latijn namelijk staan ingenium voor *natuurlijk vernuft* en *vindingsrijkheid*. En dat ligt dicht bij het blijde gevoel dat iedere Meccano-bouwer kent als een constructie of model is gelukt.

Ligt nu alles op tafel? Nee, zeker niet. Het actuele technische beroepsonderwijs kent wereldwijd en dus ook in Nederland de tweedeling *Engineering* en *Built and Environment*. Het mag duidelijk zijn: *Engineering* is daarmee een breed bemeten begrip. Om toch enig onderscheid te maken wordt wel gesproken mechanical engineering, electrical engineering en fysicaal engineering.

9

Doos 1200: Philips Mechanical Engineer



In Nederland daarentegen wordt alleen bij de eindtermen (exameneisen) gesproken over engineering. Maar in de praktijk, dus bij de scholen, de docenten en de studenten, wordt nog steeds de opdeling aangehouden naar: werktuigbouwkunde, elektrotechniek, installatietechniek etc. met al grote nieuwkomers technische bedrijfskunde en ICT. Trouwens ook in Duitsland wordt nog steeds

gesproken over Maschinenbau, Elektrotechnik etc. De opzet van het technische beroepsonderwijs in Nederland loopt daarmee steeds verder achter op de mondiale ontwikkeling. Het onderwijs in de regio Eindhoven met TU, Philips en ASML is hierop de uitzondering. Bedrijfsleven én onderwijs weten dat engineering staat voor productontwikkeling. Productontwikkeling in teamverband met inbreng en erkenning van specialisme, maar wel zonder de traditionele tussenschotten werktuigbouw, elektrotechniek etc. Conclusie: de redactie van Meccano Nieuws heeft er naar mijn idee goed aan gedaan het woord *engineering* niet te vertalen. Vergelijk het maar met het reeds ingeburgerde woord marketing. Houden zo.

Het *dotje* van Frank Dijkshoorn, beschreven en nagebouwd door Gert Joren en Hans Kuijl

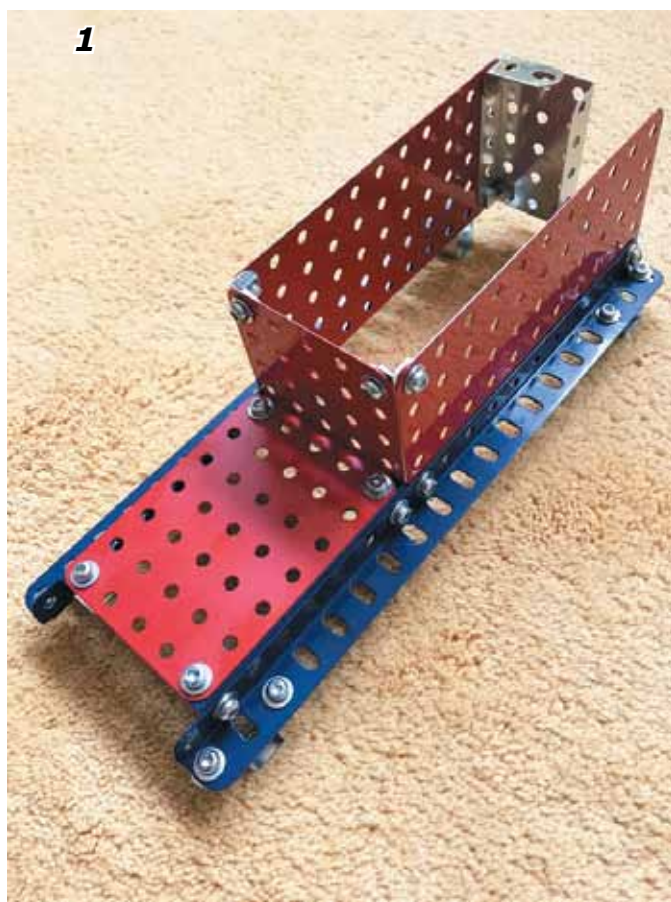
Tot de Meccano-nalatenschap van Frank Dijkshoorn behoorde o.a. een *dotje* van een stoommachine; Gert Joren behoorde tot de gelukkigen die dit model bij leven van Frank geschonken heeft gekregen. Dit artikel is mede daarom te beschouwen als een eerbewijs aan bouwer Frank.

Oriëntatie

Aan de voorkant van het model bevinden zich links de stoomketel, middenvoor de gouverneur en rechts het vliegwiel.

De basis

De basis van de stoommachine voor en achter bestaat uit twee 19-gats Hoekbalken (nr. 8a); deze zijn aan hun vier uiteinden aan de onderkant in hun verlengde gaten voorzien van vier Dubbel gebogen stroken (nr. 45), de poten van het model. **[Foto 1]**



10

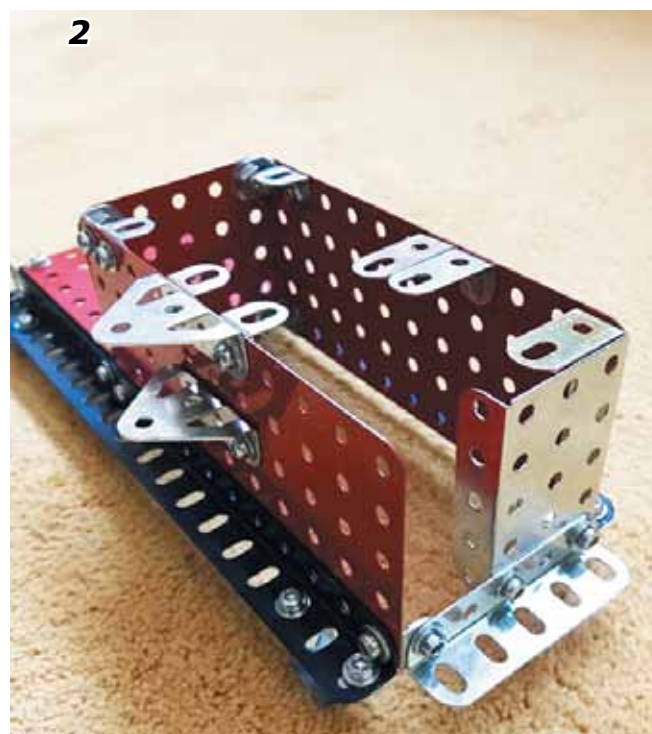
De bodemplaat van de ketel links is een 7x5-gats Vlakke plaat (nr. 71), gesteund door twee 7-gats Hoekbalken (nr. 9b); deze worden geplaatst tussen de beide 19-gats hoekbalken in de tweede en achtste gaten van links met hun ronde gaten naar boven.

De machinekamer

De *linker* zijkant van de machinekamer bestaat uit een 5x5-gats Vlakke plaat (nr. 72); in de vier hoekgaten van deze plaat worden Hoeksteunen (nr. 12) geplaatst met de ronde gaten naar buiten gericht; wacht met het definitief vastzetten van deze plaat totdat de voor- en achterkant van de machinekamer zijn gemonteerd.

De *voor- en achterkanten* bestaan uit twee 11x5-gats Vlakke platen (nr. 70), aan hun linkerzijden verbonden met de 5x5-gats vlakke plaat. Rechts onderaan wordt nog een Hoeksteun (nr. 12) bevestigd.

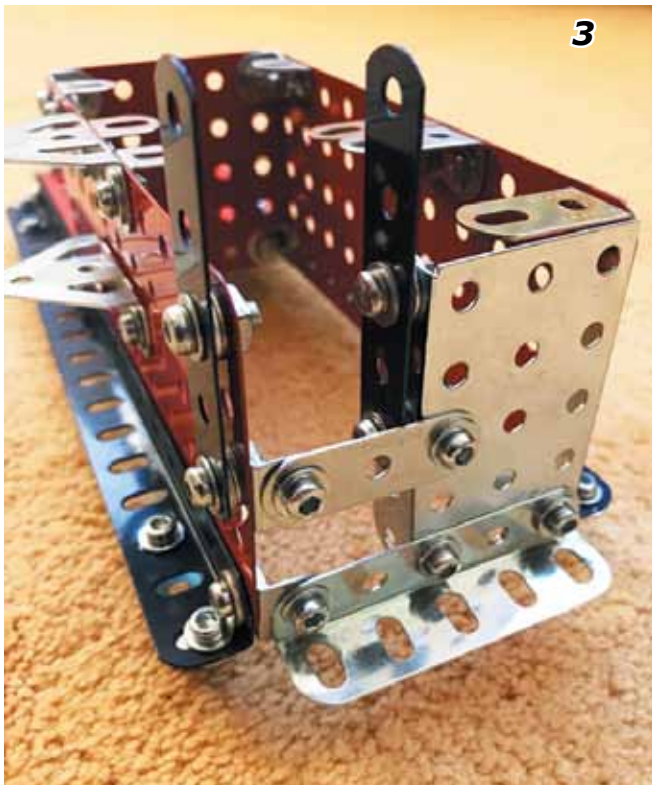
De *rechter* zijkant van de machinekamer bestaat aan de achterzijde uit een minder bekend onderdeel, de 5x3-gats Flensplaat (nr. 51f), waarvan de flenzen zich bevinden aan de twee lange 5-gats zijden. De achterste flens wordt boven en onder verbonden met de achterste vlakke plaat, waarbij in het bovenste gat nog een naar binnen gerichte Hoeksteun (nr. 12b) wordt bevestigd.



Het plateau

In de bovenste tweede linker gaten voor en achter van de machinebehuizing worden twee naar binnen gerichte Hoeksteunen (nr. 12) aangebracht. In de vijfde en zevende gaten van de bovenste rij aan de voorbuitenzijde van de machinebehuizing wordt een naar boven gekeerde Tap (nr. 126) aangebracht; aan de binnenkant worden in dezelfde gaten twee Hoeksteunen (nr. 12) gemonteerd. In de middelste rij, precies daaronder, wordt nog een Tap (nr. 126) aangebracht. Door beide voorste gaten van de tappen wordt later de as van de gouverneur geleid.

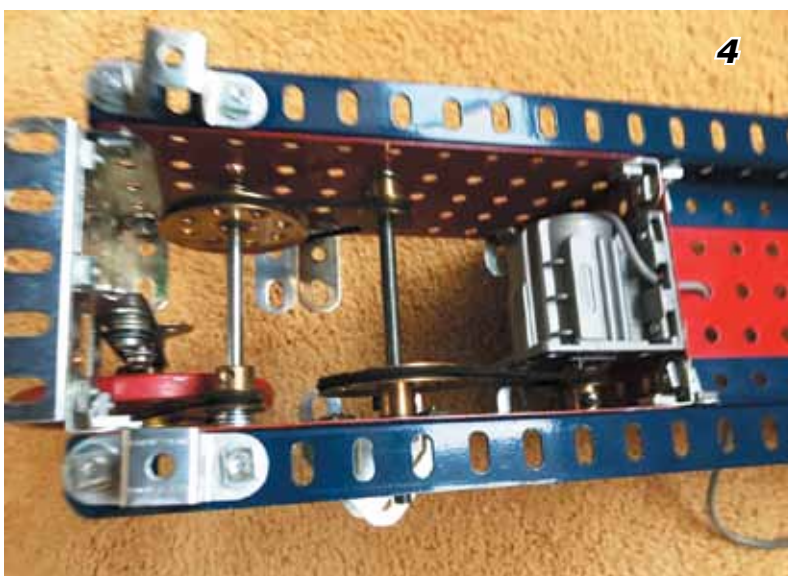
Aan de achterzijde van de machinebehuizing worden in het bovenste vierde en vijfde gat van rechts gezien nog twee Hoeksteunen (nr. 12b) geplaatst. **[Foto 2]** Aan de rechtervoorkant wordt een verticaal staande 5-gats Geperforeerde strook (nr. 3) bevestigd,



evenals aan de aanliggende flens van de flensplaat in het bovenste en derde gat van boven met vier 9,5mm. Bouten (nr. 111c); achter beide stroken worden vier keer twee Onderlegringen (nr. 38) aangebracht. In het derde gat van de voorkant rechts wordt aan de binnenzijde van de plaat nog een Hoeksteun (nr. 12) geplaatst en deze wordt met een 3-gats Geperforeerde strook (nr. 6a) verbonden met de flensplaat. Aan de rechterzijde wordt in de onderste gaten van de flensplaat en de hoeksteun een 5-gats Hoekbalk (nr. 9d) bevestigd. [**Foto 3**]

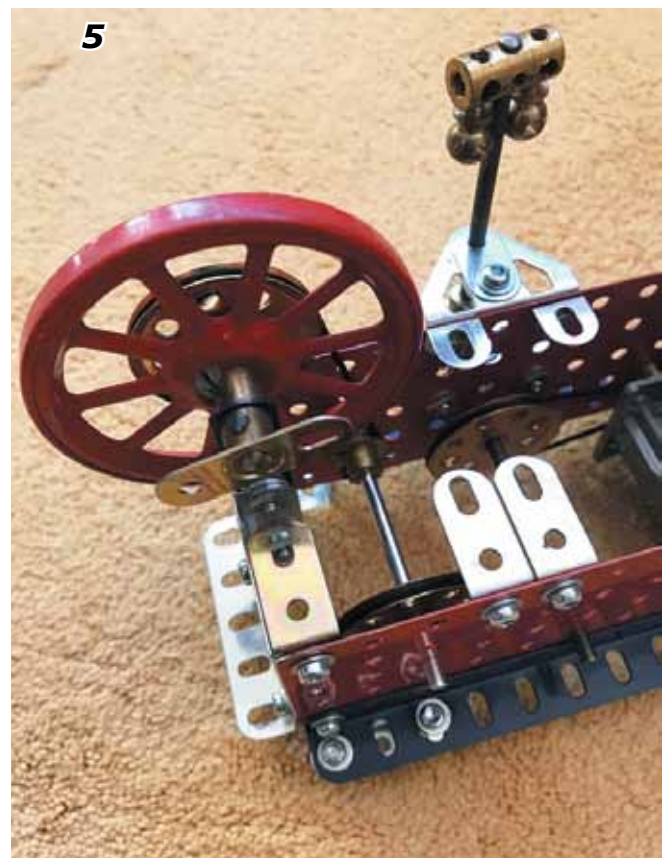
De aandrijving

In het tweede en vierde gat op de onderste en middelste rij van de 5x5-gats vlakke plaat links wordt de bekende grijze Meccanomotor (nr. A651) geplaatst.



Op de aandrijf-as een Riemschijf met naaf (nr. 23a) waarbij de naaf is gericht naar de vlakke plaat; een Drijfriem licht model (nr. 186) wordt aangebracht op de riemschijf. [**Foto 4**]

Door de middelste gaten van beide vlakke platen, tweede rij van onder wordt een 9 cm. As (nr. 16) geleid; hierop zijn aan de binnen voorzijde aangebracht een 38mm. Riemschijf met naaf (nr. 21) waarbij deze naaf naar de voorste vlakke plaat is gericht en tegen de binnen achterkant van de behuizing wordt nog een Riemschijf met naaf (nr. 23a) aangebracht, ook voorzien van een Drijfriem licht model (nr. 186) en eveneens met naaf naar buiten gekeerd.

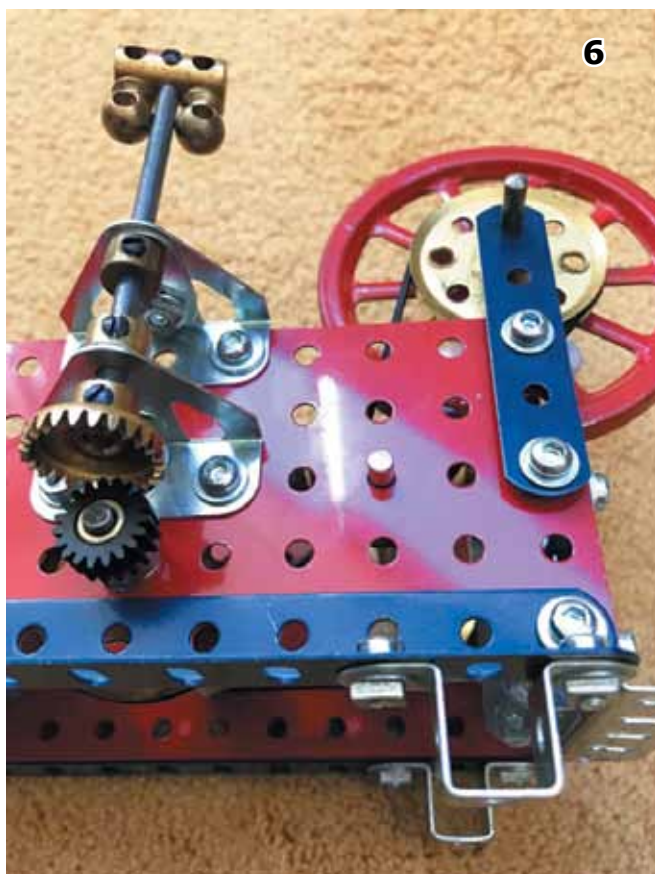


In de derde, middelste gaten van rechts gezien, wordt een 7,5cm. As (nr. 16b) door de beide vlakke platen geleid, met aan de binnenvoorzijde vier Onderlegringen (nr. 38) en een Riemschijf met naaf (nr. 23a), voorzien van een Drijfriem licht model (nr. 186) en aan de achterkant weer een 38mm. Riemschijf met naaf (nr. 21) die naar buiten is gericht en twee Onderlegringen (nr. 38).

Door de beide bovenste gaten van de reeds geplaatste opstaande 5-gats geperforeerde stroken wordt een 5cm. As (nr. 18a) geleid met tussen de stroken een 38mm. Riemschijf met naaf (nr. 21), ruggelings geplaatst tegen een Spaakwiel (nr. 19s); aan de andere kant van de 5-gatsstrook wordt Tweearmige naafkruk (nr. 62b) geplaatst. [**Foto 5**]

Gouverneur

Voor een goede lagering van de gouverneursas worden boven en onder op de bovenste tap en boven



12

op de onderste tap drie Platte steunstukken (nr. 10) aangebracht. Op de horizontale as in het midden wordt een 19-tands Rondsels (nr. 26) geplaatst. De gouverneur bestaat uit een Koppeling (nr. 63) met aan beide zijanten twee Leuningsteunen (nr. 136). Bij het monteren hiervan vond ik dat de as maar moeilijk door het middelste gat van de koppeling was te voeren; nauwkeurige inspectie van Franks origineel leerde dat ook hij dit probleempje had onderkend en dan maak je op je draaibank toch gewoon een wat langere koppeling. Op de centrale verticale 9cm. As (nr. 16) wordt bovenin de gouverneur geplaatst, onder de eerste tap een Kraag (nr. 59), op de tweede tap nog een Kraag (nr. 59) en onderaan een 19mm. Kroontandwiel (nr. 29); dit wordt door het 19-tands rondsels in beweging gezet. **[Foto 7]**

Het verdient aanbeveling in dit stadium zich ervan te overtuigen dat de motor en de verdere aandrijving naar wens functioneren.

Ketel

De overlappende naad van een Ketel zonder eindstukken (nr. 162b) bevindt zich aan de achterzijde van de stoommachine; deze wordt in de tweede, middelste en achtste gaten vastgezet. In de onderste gaten aan beide binnenzijkanten worden twee Hoeksteunen (nr. 12) bevestigd; in het derde gat van onderen aan de voorzijde wordt een 3-gats Geperforeerde strook

(nr. 6a) bevestigd, nadat met een buigapparaat de gewenste ronding van de strip is verkregen. Een Leuningkoppeling (nr. 136a) wordt in het tweede (bovenste) gat van de linkerzijkant voorzien van een 12mm. Bout (nr. 111a) en met een moer aan de onderzijde vastgezet in het getapte gat; vanuit de binnenkant van de ketel wordt de koppeling bevestigd met een gewone bout.

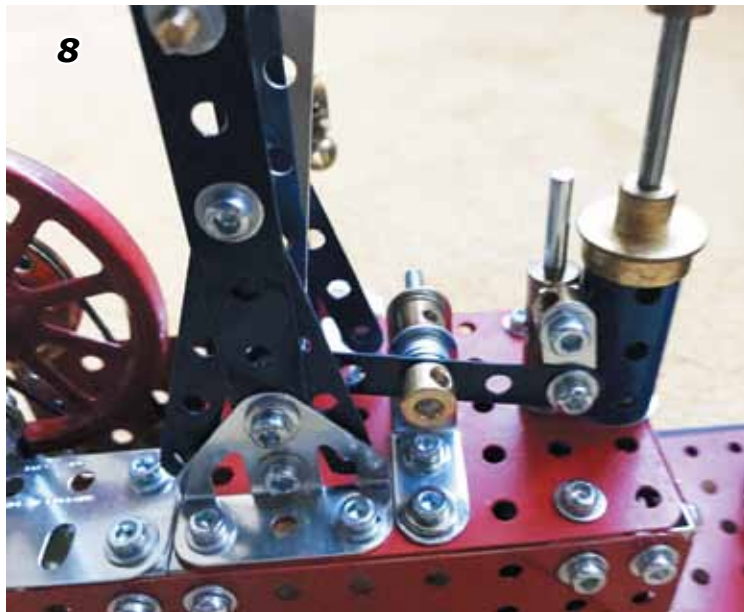
In het vierde en zevende verticale gat van onder aan de voorzijde van de ketel worden twee Leuningkoppelingen (nr. 136a) bevestigd en door de gaten wordt een 5cm. As (nr. 17) geleid en vastgezet. In het tweede gat van boven aan de rechterzijkant wordt een Asmof (nr. 179) aangebracht, waarin later de stoomleiding wordt aangebracht.

Op een Keteleindstuk (nr. 162a) wordt in het centrale gat een Huls (nr. 163) met daarop een Schoorsteenstuk (nr. 164) geplaatst. Tot slot van de bouw van de ketel



wordt links naast de huls een Schroefstangkoppeling (nr. 173a) met daarop een Leuningkoppeling (nr. 136a) geplaatst, de veiligheidsklep van de ketel; het opgebouwde keteleindstuk wordt bovenop de ketel geplaatst, echter niet voordat de ketel met de twee intern geplaatste Hoeksteunen (nr. 12) van de 7x5-gats vlakke plaat wordt bevestigd. **[Foto 8]**

Tot slot wordt een Asmof (nr. 179) op de 5x5-gats vlakke plaat bevestigd van het chassis in het tweede gat van achteren van de tweede rij van boven; tussen beide asmoffen wordt een koperdraad met twee rechte hoeken geleid om de stoomleiding voor te stellen.



Balans

De kolommen van de balans bestaan uit twee Tappen (nr. 126). Deze worden aan hun achterkanten – in afwijking van Franks model – voorzien van twee opstaande 9-gats Geperforeerde stroken (nr. 2a) die worden bevestigd in beide gaten aan de tappen. In de vijfde gaten van de 9-gats stroken worden twee 5-gats Smalle geperforeerde stroken (nr. 235) naar beneden uitlopend bevestigd. De tappen worden later aan de rechter voor- en achterzijde bevestigd op de 7x5-gats vlakke plaat en de reeds voor en achter aangebrachte hoeksteunen aan de binnenzijde van de machinebehuizing. **[Foto 8]**

Links naast de tappen worden in de eerste en tweede, alsmede in de vierde en vijfde gaten twee 25x25mm Hoeksteunen (nr. 12a) op de 7x5-gats vlakke plaat aangebracht.

Bij de constructie links op de bovenste 7x5-gats vlakke plaat heeft Frank zijn vindingrijkheid weer uitgeleefd met een variant op een bestaand Meccano-onderdeel, de Koppeling. In deze modelbeschrijving worden hiervoor echter de standaard onderdelen gebruikt, omdat niet ieder Meccano-lid een draaibank tot zijn of haar beschikking heeft.

In de onderkant van een Huls (nr. 163) wordt een Smalle hoeksteun (nr. 239) geplaatst en daaronder een grote Onderlegging (nr. 38d) vastgezet in het middelste meest linkse gat. In het tweede gat van de huls wordt een Koppeling (nr. 63) met een 4mm. Stelschroef (nr. 69) vanuit de huls verbonden met die koppeling. Door de vlakke plaat wordt een 2,5cm. As (nr. 18b) met een Kraag (nr. 59) en op de vlakke plaat twee Onderleggingen (nr. 38) en een afgevlakte Onderlegging om voldoende ruimte te bieden aan de naastgelegen grote onderlegging onder de huls.

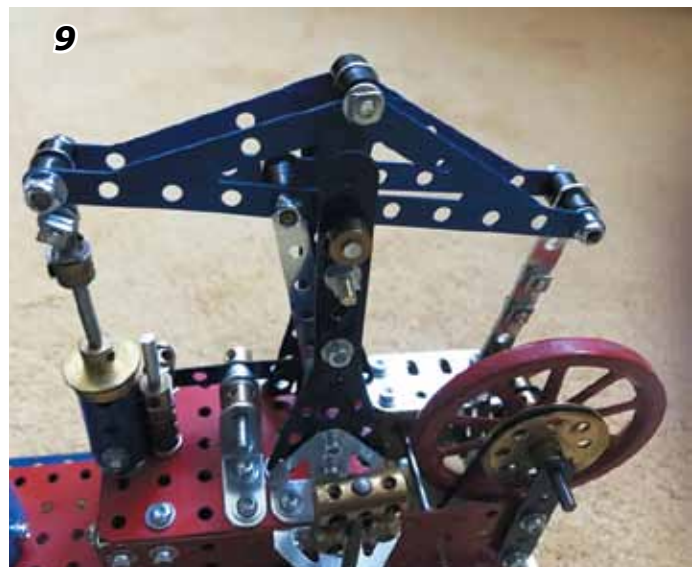
[Foto 9]

Door de bovenste gaten van de twee 2x2-gats hoeksteunen wordt een 2,5cm. As (nr. 18b) geleid en tussen beide gaten worden een Kraag (nr. 59)

met aan beide zijden een Onderlegging (nr. 38) geplaatst. Aan de achterzijde wordt een 5-gats Smalle geperforeerde strook (nr. 235) los op de as aangebracht tussen twee Kragen (nr. 59). Tussen de opstaande stroken wordt een 7-gats Smalle geperforeerde strook (nr. 235b) met klemmoeren bevestigd aan de zuigeras, de reeds aangebrachte 5-gats smalle strook. Aan de linkerkant van de smalle strook wordt een Smal plat steunstuk (nr. 237, maar met twee ronde gaten) ook met klemmoeren vastgezet. Door het andere gat van het platte steunstuk wordt een 12mm. Bout (nr. 111a) geleid, waarop een Kraag (nr. 59) en een moer die als klemmoer tegen een kraag steekt en daartegen wordt vastgezet. Door deze kraag wordt een 38mm. As (nr. 18a) geleid.

Rechts achter wordt een 4-gats Platte steunbalk (nr. 103g) in zijn vier hoekgaten horizontaal vastgezet op de twee hoeksteunen. Tot slot wordt aan de achterkant op de machinebehuizing de 7x5-gats vlakke plaat gecombineerd met de achterste tap, waaraan de 9-gats opstaande strook is verbonden, vastgezet in het tweede gat van links gezien en het eerste en derde gat van de tap.

Bij het monteren van de vlakke plaat aan de voorzijde wordt een overeenkomstige wijze van monteren toegepast.



In beide 9-gats opstaande stroken wordt in de derde gaten van boven een 5cm. Schroefstang (nr. 81) met moeren aan beide kanten vastgezet; wacht met het definitief vastzetten totdat de balans op zijn draaipunt is gemonteerd.

De balansarm bestaat uit twee Dwarsbalklijsten (nr. 113). Deze worden in hun bovenste gat verbonden door een 19mm. Bout (nr. 111) met tussen beide lijsten twee kunststof Kragen (nr. A238) en in hun midden een Onderlegging (nr. 38). Een 5cm. As (nr. 17) wordt geleid door de tweede gaten van boven van de opstaande stroken en door de middelste gaten

aan de onderkant van de dwarsbalklijsten, aan de buitenzijde voorzien van twee Kragen (nr. 59) en aan de binnenzijde van de stroken aan iedere kant een kunststof Kraag (nr. A238).

Aan de rechterzijde, achter het vliegwiel, worden naar verkiezing een één of twee (samengevoegde) 7-gats Smalle geperforeerde stro(ou)k(en) (nr. 235b) verbonden met de Tweearmige naafkruk (nr. 62b) met een Zelf borgende moer (nr. A737).

Deze strook wordt met de balansarm verbonden door een 2,5cm. Schroefstang (nr. 82) die is geklemd tussen twee kunststof Kragen (nr. A238) en vastgezet met twee Zelf borgende moeren (nr. A737).

De 7-gats geperforeerde strook, welke eerder aan de 5-gats geperforeerde strook was bevestigd, wordt

met het andere einde bevestigd in het vijfde gat van de balansarm van links gezien, door middel van een 2,5cm Schroefstang (nr. 82) met Zelf borgende moeren (nr. A737). Ook op deze schroefstang worden twee kunststof kragen tussen de dwarsbalklijsten geplaatst.

Op dezelfde wijze als de twee eerdere verbindingen met de balansarm wordt een Eindlager (nr. 166) voorzien van een 5cm. As (nr. 17); deze wordt gestoken in een Flenswiel (nr. 20b) dat is geplaatst op de huls. Het eindlager wordt op zijn beurt met een 2-gats Smal plat steunstuk met ronde gaten (nr. 237) verbonden met de dwarsbalklijst en geklemd tussen twee kunststof Kragen (nr. A238), op een 2,5cm. Schroefstang (nr. 82) vastgezet met Zelf borgende moeren (nr. A737).

P A R T L I S T

Nr.	Onderdeel	Cm.	Gaten	Totaal	Nr.	Onderdeel	Cm.	Gaten	Totaal
2a	Geperf.strook	11	9	2	70	Vlakke plaat	14 x 6	11 x 5	2
5	Geperf.strook	6	5	2	71	Vlakke plaat	9 x 6	7 x 5	2
6a	Geperf.strook	3,8	3	2	72	Vlakke plaat	6 x 6	5 x 5	1
8a	Hoekbalk	24	19	2	81	Schroefstang	5		1
9b	Hoekbalk	9	7	2	82	Schroefstang	2,5		3
9d	Hoekbalk	6	5	1	103g	Plattesteunbalk	5	4	1
10	Platsteunstuk			3	111	Bout	19mm.		1
12	Hoeksteun	12x12mm.		14	111a	Bout	12mm.		2
12a	Hoeksteun	25x25mm.		2	111c	Bout	9,5mm.		4
12b	Hoeksteun	25x12mm.		3	113	Dwarsbalklijst			2
14 16	As	9		2	126	Tap			4
16b	As	7,5		1	136	Leuningsteun			2
17	As	5		4	136a	Leuningkoppeling			4
18a	As	3,8		2	162a	Keteleindstuk			1
18b	As	2,5		2	162b	Ketel zonder eindstukken			1
19s	Spaakwiel			1	163	Huls			2
20b	Flenswiel			1	164	Schoorsteenstuk			1
21	Riemschijf m. naaf 38mm.			3	166	Eindlager			1
23a	Riemschijf m. naaf			3	173a	Schroefstangkoppeling			1
26	Rondsel			1	179	Asmof			2
29	Kroontandwiel			1	186	Drijfriem(lichtmodel)			3
38	Onderlegging			1	235	Smalle geperf.strook 6cm			5
38d	Onderlegging	19mm.		1	235b	Smallegeperf.strook 9cm		7	4of5
45	Dubbelgebogenstrook			4	237	SmalPlatSteunstuk ronde gaten			2
51f	Flensplaat		5x3		239	Smalle hoeksteun			1
59	Kraag			11	A238	Kraag kunststof			9
62b	Tweearmige naafkruk			2	A651	Meccanomotor(grijs)			1
63	Koppeling			2	A737	Zelfborgende moer			7
69	Stelschroef	4mm.		1					

Overzicht CODA tentoonstelling "Fervente verzamelaars"

Tekst: Charles Spierdijk, foto's Karst Quast.

Om een ieder die de intentie heeft de Expositie "Fervente verzamelaars" te bezoeken voor te bereiden op men kan verwachten is een globaal overzicht gemaakt van de grote verscheidenheid catagorien verzamelobjecten die U als bezoeker kan tegenkomen. Ik kan het alle Gilde leden aanbevelen deze bijzondere tentoonstelling te bezoeken. Om de lezer nieuwsgierig te maken heb ik een aantal voorbeelden geplaatst.



Deze verzamelingen zijn slechts een klein deel van wat er te zien is.



De Liebherr LTM 1050-3.1

Henk de Koning altijd al weg van mammoettransport

(tekst: Koos van Reesch. Foto's: Studio Techniek Peter de Koning)

Henk de Koning is al geruime tijd een fervent modelbouwer van locomotieven, waarbij –bankwerker die hij is- alle benodigde onderdelen helemaal door hem zélf worden vervaardigd. Een aantal jaar geleden raakt hij meer en meer in de ban van Meccano dat hij, net zoals zovelen van ons, vanuit zijn jonge jaren nog goed kent. Hij wordt lid van het Meccano Gilde en is sindsdien op menige bijeenkomst paraat met steeds weer goed uitgewerkte modellen zoals onder meer de historische *Walking Dragline* (op de voorpagina van het voorbeeldenboekje van rond 1958), een robuuste *Dumpertruck* in het zo typische geel en blauw van '78-'79, een graafmachine met rupsbanden en een ragfijn gestileerde Kawasaki motorfiets. Pareltjes, die ook aan alle kanten functioneren én bovendien zoals het hoort. De weegschaal, bij Henk jarenlang gedomineerd door loc's bouwen, slaat door uiteindelijk flink door naar Meccano.



16

Een, wat de fabrikantenbeschrijving leert, economische kraan met drie assen.

Deze Liebherr heeft een onderwagen van 9.20 meter en is 2.55 meter breed. De hoogte bedraagt 3.84 meter en het gewicht 37.000 kilo. De telescopische hoofdmast is vierdelig en is 38 meter lang. Het laad-/hefvermogen is 50.000 kilo. De Liebherr is ontworpen als taxikraan. Bij het rijden op de openbare weg kan de dubbele klapjib en het grootste deel van zijn ballast op de kraan worden vervoerd. De actieve achterasbesturing en pneumatische schijfremmen verhogen de veiligheid

Een echte Liebherr vlak in de buurt



Nu ging Henk's ambitie altijd al uit naar zwaar mammoettransport. Hij liep dan ook al enige tijd rond met het idee een mobiele kraan te bouwen. In 2018 ziet hij op de cover van het Engelse tijdschrift *Constructor Quarterly* een afbeelding van een dergelijke kraan op een vrachtwagen, gebouwd met Meccano. "Wat een prachtige kraan", zegt Henk meteen want ik was erbij. "Die ga ik bouwen". Het gaat, voor de insiders, om een Liebherr LTM 1050-3.1 mobiele kraan.



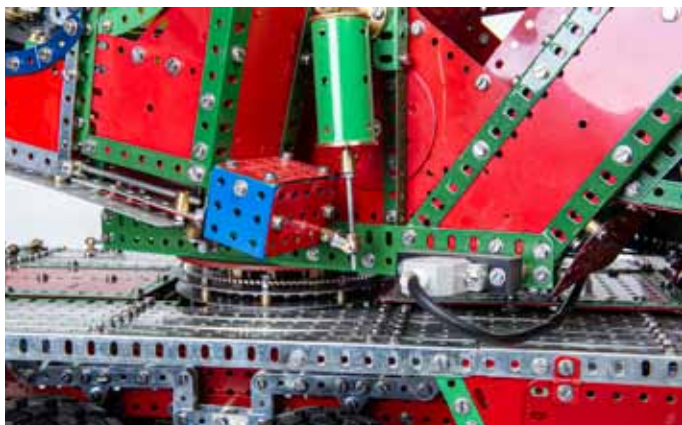
Boven

Extra bedienigspanel aan de linkerkant van de wagen.

Links

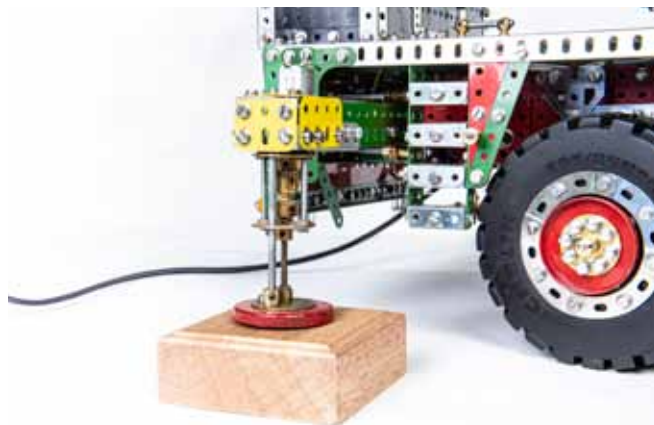
De linkerkant van de kraancabine

De Liebherr in Meccano die Henk in de CQ zag, is gebouwd door Les Megget uit Nieuw-Zeeland. Aan de hand van de in het artikel geplaatste foto's en nóg eens 30 foto's die Megget nadien aan Henk stuurde, ging de bouw een jaar geleden van start en zou ook een jaar duren. "Door corona waren we afgelopen jaar veel thuis en dat heeft de bouwtijd flink verkort", zegt Henk. Een vriend van Henk, Hans

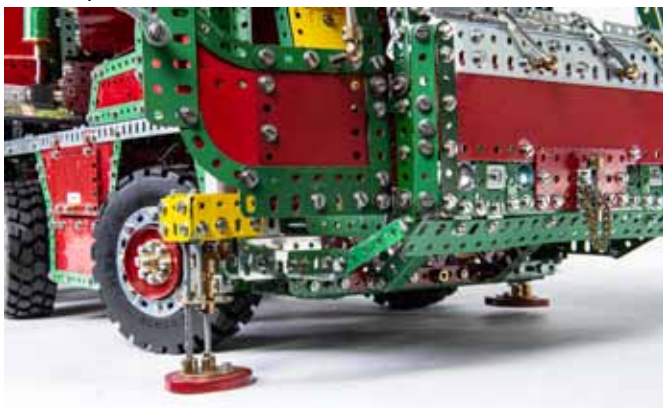


De draaischijf is hier zichtbaar

Jennekes van de gelijknamige firma in Beugen, heeft een kraanverhuurbedrijf en de Liebherr staat daar ook op het terrein. "Er zijn er tientallen van gebouwd en ze zijn nog steeds volop in bedrijf", zegt Henk. Gedetailleerde bouwbeschrijvingen ontbraken dus het construeren was zeker geen fluitje van een cent. Naar eigen zeggen heeft hij driekwart van de kraan puur vanaf de foto's gebouwd en de rest naar eigen inzicht, zoals de spindels voor het heffen van de telescooparm of giek. In het model van Megget gebeurde dat bijvoorbeeld met koord; Henk gebruikte een Meccano schroefstang en rvs-pijp voor de hoofdcylinder.



*Eén van de twee stempels
aan de achterzijde van de wagen*

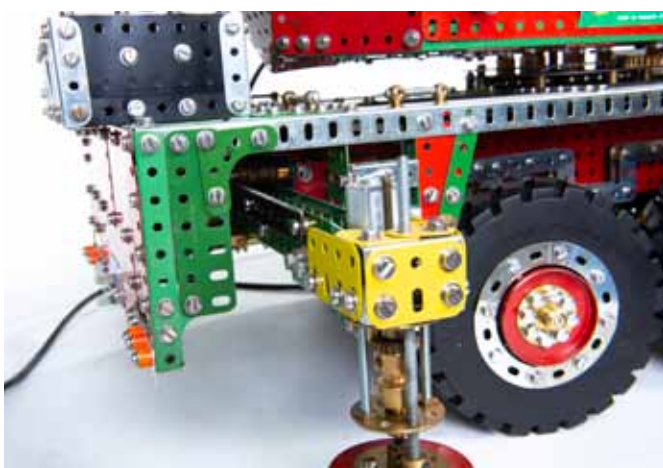


*Beide stempels aan de voorzijde
zijn zichtbaar*



*De motor voor de aandrijving
van de hijskabel*

17



*Hier is de motor van de stempel
Rechts achter te zien*



De hijscabine in transport stand

Maar liefst 15 motoren

Een eigen ontwerp is ook het uitschuiven van de kraandelen; dat gaat evenmin met touwtjes maar met 3 schroefspindels. In totaliteit heeft Henk 15 verdragingsmotoren ingebouwd. Zeven zijn er verwerkt in de



motorwagen en 8 in het kraangedeelte, met evenzoveel schakelingen en 16-aderige draad naar binnen toe. Alle drie de assen worden aangedreven en de zes wielen werken met naafreductie. Alle wielen en assen sturen correct mee. Megget's model heeft nog eens extra het krabsysteem voor de wielen (waarmee opzij gestuurd kan worden). Bij de Liebherr van Henk kunnen de achterwielen tegenover gesteld aan de voorwielen draaien. Alle assen zijn doorgekoppeld en alle ook voorzien van een differentieel met helical gears. De Liebherr heeft Henk gebouwd op schaal 1:9. Zodoende bedraagt de totale lengte van het voertuig 1.35 meter (!) en de totale hoogte inclusief uitgeschoven jib 3.5 meter. Aangezien hij nét niet genoeg onderdelen had, heeft Henk een iets kortere jib gemaakt. Het gewicht is 36 kilo en de kraan is niet demontabel. Henk heeft daarom tevens een speciale vervoerplank met draagarmen gemaakt. De 6 banden zijn speciaal gemaakt bij een Duitse firma. Verschillende onderdelen heeft Henk zélf gemaakt, zoals de spindels en diverse tandwielen, alle kragen (in Meccano nr. 59, red.). Verder zijn M4 rvs bouten, moeren en onderleggingen gebruikt. Geheel mechanisch werken de stempeldragers en ook de stempels. De cabine is naar achter toe kantelbaar tot 38 graden en het draailager is gemaakt van cirkelstroken en cirkelplaten (145 en 146), Meccano kogels en een getande ring. Verder heeft de versnellingsbak vier versnellingen vooruit en 1 achteruit. In het model van Megget zijn voorts nog sleepcontacten toegepast om de bovenbouw te bedienen; Henk heeft echter voorzien in een 16-polige stekker.

Gevraagd naar Henk's volgende model en dit dan tot slot van zijn duidelijke uiteenzetting van het hoe en het waarom van de Liebherr: "Ik wil een klok gaan maken. Zo'n opengewerkte skeletklok". We zullen het zien, maar kijkend naar de Liebherr zal dat wel helemaal goed komen (met dank van Henk aan Les Megget, die zo bereidwillig was veel extra foto's toe te sturen waardoor Henk aan de slag kon. Met speciale dank ook aan Kees Trommel, die voor Henk alle benodigde correspondentie met Les Megget voerde).





Het mondkapje

Tekst en foto's: Ad Potters

Onlosmakend
verbonden
met deze tijd.

Ad is sinds kort
lid van ons Gilde en
reageert allert op de
huidige situatie in de
onze samenleving
met dit mondkapje
op deze barre tijden.

Als er leden zijn
die belangstelling
hebben dan hoor ik
dat graag



MGN-leden die de afgelopen jaren de reis naar de grote, meerdaagse Meccano Expositie in Skegness (Skegex) in Engeland hebben gemaakt, zullen hem ongetwijfeld hebben gezien, wellicht gesproken en zeker hebben gehoord als hij met zijn kenmerkende stem via de microfoon regelmatig aandacht vroeg voor een belangrijke mededeling:

"Ladies....and Gentlemen....modelers"

Het gezicht van Skegexx. De man die in de aanloop naar de jaarlijkse show (want dat is het natuurlijk óók), achter de schermen de jaarlijks lastiger wordende onderhandelingen voerde met een steeds commerciële handelende zaaldirectie en het in de afgelopen jaren telkens weer voor elkaar kreeg om, samen met een enthousiaste groep van medewerkers, een fantastisch evenement te organiseren.

Geoff Brown. Na een kort ziektebed helaas overleden op 10 oktober 2020.

Op de website van het North Midlands Meccano Guild is een speciale pagina aan hem gewijd. Via www.meccanogilde.nl is deze pagina (met een lange en lastig over te typen link) het makkelijkst te bereiken.



19

buitenlandse bladen

Gerhard Riesthuis

AMS-Bulletin (AMS)

Nr. 81 (voorjaar 2019)

Dit nummer begint met de

voortzetting van een artikel van Fritz Sommer uit nr 80. en wordt een kraanwagen uit een oude Meccano handleiding

beschreven. Op tien pagina's met 28 foto's beschrijft de auteur en bouwer Fritz Sommer de radiografische besturing. Norwin Rietsch bespreekt het systeem "Meteor". Dit is in bijna elk opzicht - systeem en voorbeeldboeken - een verkleining van de metaalbouwdozen van Märklin. De nadruk ligt op de elektrobouwdozen

van beide merken. Christian Ulrich bouwde met onderdelen van Eitech, Stokys en Meccano en wat hout een model van een Bugatti racewagen. Ziet er goed uit.

Peter Howald beschrijft in het eerste van drie artikelen hoe de onderdelen van bijv. Meccano worden opgenomen in een CAD-systeem. In nr. 82 wordt getoond hoe men onderdelen tot een constructie samenvoegt. Iets voor specialisten.

Nr. 82 (herfst 2019)

is beschreven in MeccanoNieuws 38.1, maar in de eerste alinea heb ik de naam van de auteur en maker verhaspeld. De auteur is Norwin Rietsch en de maker van de Euclid 24 ton kipwagen is Peter Dickenman.

Nr 83 (voorjaar 2020)

AMS (Amateure für Metallmodellbau in de Schweiz / Amis Meccano Suisse) is 35 jaar in 2020. De tentoonstelling zou gevierd worden op 18 en 19 april in het Verkehrshaus in Zürich, was uitgesteld tot 26 en 27 september (ondertussen gehouden, zie de website AMSclub.ch voor foto's). Bij dit nummer is een los overzicht van 83 uitgaven van het Bulletin. In dit nummer een derrickkraan, aangedreven door een Kleine-meier-stoommachine (zie kleine-meier-modellbau.de).

De auteur, Wilfried von Tresckow, drijft de stoommachine aan met perslucht.

Norwin Rietsch geeft een uitgebreide beschrijving van een Holländer-Windmühle met galerij, dat is een achtkantige bovenkruier. Zijn voorbeeld is een etalagemodel van Märklin uit 1953 met verlichting op de wieken en elektrische aandrijving. De Hamburger Riesenkran uit 1887 is het voorbeeld van Norbert Klimmek. Deze kraan heeft als bijzonderheid dat de last met rollenkettingen gehezen worden, wat betekent dat alle tandwielen in hetzelfde vlak moeten liggen!

In het derde artikel over CAD heeft Peter Howard CAD gebruikt om na te gaan of het mogelijk is de grootste en sterkste kraan van de wereld, de Liebherr LTM 11200-9.1 in schaal 1 : 14,5 na te bouwen. Het zou moeten kunnen,

maar niet in grootste uitvoering van de kraan.

Voor verzamelaars toont Norwin Rietsch de Motorkist 500H van Märklin. Inhoud: de grote veermotor 202, de grote stoommachine 402 M en de Elektromotor 302 (voor 220 V.)

Nr. 84 (herfst 2020)

Dit nummer is extra dik omdat de AMS (Amateure für Metallmodellbau in de Schweiz) 35 jaar bestaat. Het begint met twee In memoriams voor Bruno Mühlthaler en Christian Ulrich. Wilfried von Tresckow is met twee artikelen vertegenwoordigd. Het eerste is een verkleinde uitvoering van de Pontonkraan van Meccano Super Model 28. SML 28 heeft ponton van 37 bij 25 "gaten", de kleine uitvoering een van 25 bij 11 gaten. De nog niet half zo grote kraan is ontworpen door Jacques Vuye en gebouwd met Märklinonderdelen. Eén motor drijft de de vier functies aan. Dat zijn heffen / neerlaten van beide haken en de kraanarm zelf, en het draaien van hele kraan. Het andere artikel beschrijft hoe Von Tresckow het Märklinmodel 10821 "Weens Reuzenrad" geschikt maakte voor constant draaien in het Märklinmuseum in Göppingen. Hetzelfde artikel staat uitgebreider ook in Schrauber & Sammler nr 16 (zie aldaar).

Norbert Klimmek beschrijft de moeizame herstart van de Märklin metaalbouwdozen na de Tweede Wereldoorlog aan de hand van oude documenten en twee gereconstrueerde dozen die hij begin 2019 op ebay kocht. Het gaat om de dozen 102 en 102A, met voorbeeldboeken 71b en 71z. Max Eppenberger kocht in 1995 een mobiele kraan met grijper aangedreven door een staande stoommachine 402 M. De kraan zelf is in zwart Märklin, maar de transmissie is gemaakt met meccano tandwielen. Die kraan kwam onlangs in het bezit van Norwin Rietsch en deze restaureerde de kraan en de stoommachine zodat alles weer goed werkt.

Van Jens Bönning is er een gedetailleerde beschrijving van een hefbrug voor een tweesporige modelbaan in spoor 1. Interessant

is hier het gebruik van Märklin motoren 1018, die twee assen tegelijk met verschillende toerental kunnen aandrijven. Hoe dit gaat is afgebeeld in foto 4 van dit artikel en beschreven in een ander artikel in dit nummer van Norwin Rietsch over de Märklinmotoren verkocht tussen 1950 en 1999.

Canadian Mecca Notes (CMN)

Nr. 92 Juli 2019

Twee artikelen vallen in dit nummer op. Het eerste gaat over een klok met een niet-meccano synchroon motor met 18 toeren per minuut. Het tweede beschrijft het weinig bekende Type I van het verwante Amerikaanse merk Erector. De rest van het nummer wordt gevuld door een uitgebreide beschrijving van een met meccano gemaakt spel waarbij een of twee spelers door het handig draaien aan een kruk een raceauto tegen een helling op moeten laten rijden en daarbij een derde auto voor moeten blijven. Een typisch behendigheidsspel.

Nr. 93 november 2019

Op de voorkant staat de Meccano limousine in nikkel, in dit nummer beschreven door Don Morton. Zijn versie is gebaseerd op de artikelen in MM sep/okt 192, sep 1923 en okt 1923.

De rest van de aflevering wordt bijna helemaal ingenomen door een artikel overgenomen uit SMGJ (Nr. 135 (2019)). Het is van de hand van Ron Kurtz en beschrijft WALL-E, een robot uit een science fiction film uit 2010, die de op aarde achtergelaten vuilnis moet opruimen. De robot wordt bestuurd door een Arduino mini computer

Constructor Quarterly (CQ)

Nr. 129 september 2020

Op de voorzijde van dit nummer is een klok gemaakt door Terry Allen afgebeeld. Opvallend aan deze Arnfield-klok is de meccano-dame met een wijde mantel die op de klok staat. Elke zeven minuten doet de dame de mantel open om hem na een minuut weer te sluiten. Het uitgebreide artikel legt de nadruk op de constructie van de figuur en haar beweging. De klok zelf is gebaseerd op

Modelplan 146 van Michael Adler. Bernard Périer is present met een variant op een eenvoudige machine, oorspronkelijk ontworpen door Andreas Konkoly. Als de machine in beweging wordt gezet vertoont zij moiré-patronen. Verder maakte hij een poedel, geknipt als een leeuw. Verder een variant op de Vikingen Do Hågar en zijn vrouw Helga. Zijn laatste bijdrage aan dit nummer is de Brodningnagian, een VBCI of te wel een gepantserd infanterievoertuig op acht wielen. Een leuk model. Les Megget werd door de Liebherr kraan in het vorige nummer van CQ (nr 128, niet 138, zie MeccanoNieuws 38-3) geïnspireerd een LTM1090-4.2 te bouwen op schaal 1:20. In dit model worden alle vier assen gestuurd, en de achterste drie aangedreven. Opnieuw een indrukwekkend model van Megget. Dit nummer bevat twee modellen van locomotieven: een elektrische locomotief en een stoomlocomotief. De elektrische locomotief - gebouwd en beschreven door Gert Udtke - is de tunnel-inspectie-locomotief van de Deutsche Bundesbahn nr. 711 001. Er zijn twee stuurcabines, met aan beide zijden van de cabines een trap naar werkplatformen op het dak. De lok heeft aan een uiteinde een pantograaf. Het voertuig is gebouwd in 1958 en in 1988 gesloopt. Het model is klein: 102 cm lang, 17 cm breed en 21 cm hoog en gebouwd met zwart Märklin_- uit de jaren 20 en 30 van de vorige eeuw - en groen Märklin en Metallus. De gebruikte platen zijn blauwe platen van Märklin die rood zijn gespoten. verder De bijnaam van de locomotief was 'Roter Sonderling'. Het model is gemotoriseerd: een motor voor het rijden en een van het heffen en laten zakken van het werkplateau. De karakteristieke verlichting op de hoek werkt ook. De stoomlocomotief is een model van de Beyer-Garratt lok van de Welsh Highland Railway gebouwd door John Heywood. In het artikel geschreven door Ken Rattcliff en Rob Mitchel wordt Heywood herdacht en de Meyer-Garratt gelede locomotief beschreven. Het artikel is geïllustreerd met 9 mooie foto's.

José Luis (Pepe) Ferretti en Andrés Carboné schreven een uitgebreid artikel met 19 foto's over hun klassieke havenkraan. De naam van de kraan is Anopheles, zij vonden de kraan op een malariamug lijken. Bill Charleson bouwde een mobiele kraan voor ruw terrein op een vierwielig geleed onderstel. De kraan is ontworpen door Keith Cameron (zie CQ 9 uit 1990). Cameron gebruikte voor het heffen en uitschuiven van de arm bij meccano passende hydraulische cylinders met toebehoren, Charleson gebruikt voor alle bewegingen van de kraan motoren. Het is een mooi model en eenvoudiger dan de grote kraan van Ferretti en Carboné.

Johnny's Meccano Magazin

Nr. 12 oktober 2020

Dit nummer begint met een overzicht van een aantal aandrijvingen waarbij een ronddraaiende beweging via een schroefas of op een andere manier wordt omgezet in een duwende of trekkende beweging om bijv. een laadklep van een vrachtauto te bedienen. Stan Knight heeft een leuke tractor gebouwd met vliegwielaandrijving, met bouwbeschrijving. Voor wie een onderdeel 129 bezit: Peter Sullivan bedacht een speelgoedbeest waarvoor er een nodig is. Ook hier een - uitvoerige bouwbeschrijving.

Magazin du CAM (Club des Amis du Meccano)

Nr. 146 (2e Kwartaal 2016)

Op de omslag twee gele modellen, Marsupulami en gelede shovel of laadschop. Marsupulami is een stripfiguur uit de strips van André Franquin. Het fictieve dier beweegt moeizaam hangend aan een touw dat tussen twee punten is gespannen. Leuk ding dat niet moeilijk te maken is, ontworpen door Marc Bizet. De laadschop is gebouwd door Jean-Pierre Veyet aan de hand van Model Plan 125 van Tony James. Andere modelbeschrijvingen in dit nummer zijn een kraan voor het beladen van stoomlocomotieven met kolen en een hangbrug met een afwijkende hangconstructie,

beide van Willy DeWulf, een watervliegtuig van Thierry Cazon, en een klein model blokzetter ontworpen door Jean-Claude Brisson.

In dit nummer ook een artikel van Jean-Pierre Veyet over zijn model met radiografische besturing van de Berliet TR 280 vrachtwagen. Hij besprak het model ook in CQ 125, maar er zijn verschillen in tekst en foto's. Nabouwers doen er goed aan beide artikelen te raadplegen. Voor een versie van de zelfde auto zonder radiografische besturing zie CQ 127.

Een groot model van een stoommachine van James Watt is gebouwd door Jean-Louis Canavy, die zich baseerde op de machine in het Nationaal Museum van Schotland in Edingburg. Verder verslagen van bijeenkomsten in Fontaines-sur-Saône en Villefrance.

Nr. 150 (2 Kwartaal 2020)

Ook dit nr. bevat meerdere beschrijvingen van modellen. Mijn selectie met een kiepauto van Ford gebouwd door Jean-Pierre Veyet. Een doos 9 model. Les Megget beschrijft hier dezelfde kraan van Liebherr als in CQ van sep. 2020. Een drijvende kraan voor gebruik op hoge zee, gebouwd door Willy DeWulf kan op ware grootte 500 ton hijsen. Jean-Louis Canavy bouwde het Atomium uit Brussel na. Het model kan met 5 omwentelingen per minuut op zijn voet draaien. In Frankrijk bestond tussen 1926 en ongeveer 1975 het metaalconstructiesysteem Constructor (zie <http://meccaclocks.fr>). Jacques Baranger bouwde met dit systeem een een vliegtuig, een tweedekker. Dat moderne plastic Meccano-onderdelen bruikbaar zijn voor het maken van een baggermachine zoals in Super Meccano Model 5 laat Jean-Claude Brisson zien. In de jaren 50 van de vorige eeuw kwamen de eerste dorsmachines. In het midden van dit nummer staat een grote foto van een Mecanno model van zo'n machine. De bouwbeschrijving is van Jean-François Nauroy. Veel moderner is de excavateur of graafmachine van Michel Bréal. Dit mooie model staat ook op de voorkant. Marc Bizet bouwde het maanvoertuig

op rupsbanden van Kuifje (Tintin in het Frans) waarbij hij gebruik maakte van de motoren en afstandsbesturing van de bekende gele torenkraan. Bij het vervoer van stortgoed, bijv. bieten, wordt bij vrachtauto's wel gebruik gemaakt van een schudstelsel bij het lossen van de vracht. In een vrachtauto, gebouwd door Jean-Joseph Mordini zit een dergelijk systeem. Christian Mollica laat een auto zien voor het vervoer van een grote vuilcontainer op wielotjes, inclusief de mogelijkheid op- en af te laden. Jean Baranger bouwde ook een variant van de graafmachine voor gleuven uit de voorbeelden voor doos 10 uit de jaren 1950. Om ervaring te kunnen opdoen met de mini-computer Arduino bouwde JeanLouis Canary een rollophaalbrug.

Er zijn in dit nummer nog verslagen van bijeenkomsten van de CAMsecties Bourgogne en Paca

The Meccano Club of South Africa (MECCSA)

Nr. 30 september 2020

Op de voorkant foto's van de Class 15F stoomlocomotief van de Spoorwegen van Zuid-Afrika, in origineel en als meccano-model. In een artikel beschrijft de bouwer, Michel Adler uit Israel het model. De schaal is 1 : 11 wat een lengte van 1,8 meter betekent. Het rijdt op van 127 mm spoor.

Het nummer bevat een verslag van bijeenkomst 33 van 8 feb. 2020 met foto's van bijgebrachte modellen.

Een ander verslag betreft de Hobby-X 2020 met een groot aantal min of meer bekende modellen.

Het nummer bevat ook een aantal 'lockdown'-modellen, zoals een blocksetter gebouwd met Model Plan 217 van Claudio Rabbi door een nieuw lid, Marc Coutiarde. De kraan kan met uitrusting 10 gebouwd worden. Coutiarde bouwt nu een wandelende kraan uit Meccano Magazine Dec. Een ander model uit de 'lockdown' is de locomotief uit de Schools Class uit de handleidingen van uitrusting 10.

Iemand opende een van de motoren van de gele Torenkraan en geeft tips hoe de motor gebruikt kan worden.

Meccano modellers Association Sydney (MMA)

Nr. 3.20 (mei 2020)

Dit nummer is een coronalockdown-nummer gevuld door leden die laten zien wat ze in deze tijd gemaakt hebben. Een keuze: Keith Burton is bezig met bouwen een kermisattractie: een bak met prijsjes die men met een grijper moet pakken. Mike Holland bouwde een Saloon Car (een kleine luxe bus). Mike Links droeg een grappig driewielig autootje bij, dat wel iets van Heer Bommels Oude Schicht heeft. Marion Moszcynski vertelt over zijn persoonlijke ervaringen met Meccano en van Joseph Rimmer zijn er kleine marineschepen. R.N Grenville bouwde tussen 1860 en 1875 stoomauto's en Lee Squires bouwde er een model van.

The Sheffield Meccano Guild Journal (SMGJ)

Nr. 139 oktober 2020

In dit nummer geen verslagen van bijeenkomsten. Het coronavirus heeft ook in het Verenigd Koninkrijk toegeslagen. Alle bijeenkomsten tot december 2020 zijn afgelast wegens corona.

Het eerste model in dit nummer betreft een Tree Harvester ('bomenrooimachine') gebouwd en beschreven door Ron Kurtz. Dit is een machine voor het omzagen van bomen en het op lengte zagen van de stammen.

Het volgende artikel is het tweede deel van de beschrijving van de Hummel tunnellocomotief van Russ Carr.

Van John Oxyer-Key is deel 6 van de Alvis Stalwart. In brievenrubriek in dit nummer wordt de vraag opgeworpen hoeveel meccano-boys het - moeilijke - model aan het bouwen zijn.

Gaston Murette schreef een boekje getiteld "GM Collection: 1-militaire" (in het Frans) over metaalbouwdozen van Meccano en andere merken. Hier vindt u een Engelse versie van zijn werk met 65 afbeeldingen.

Rob Mitchell bouwde een verkleinde versie van SML 2, de special kraan voor het beladen van schepen met steenkool. De schaal is ca 1 : 16.

De ophaalbrug van SMGJ nr. 138 (leaflet 8 van doos 10) inspireerde Alan Esplen tot een variant (model 7.17 van modelboek 7-8 uit 1938) met enkele verbeteringen.

Tenslotte een artikel van Rob Mitchell over "'Clarencen' the Caterpillar, gebaseerd op de rups die Bob Searton bouwde. Een heel leuk gemotoriseerd model.

vraag &

aanbod

Te koop aangeboden:

Collectie Meccano uit de jaren 50, begin 60 in redelijke staat.

Voor meer informatie: E-mail:

tertso.venselaar@planet.nl

Te koop aangeboden:

Meccano "Outfit N°10. met een aantal transformatoren. Zoals op de foto's te zien is de stoomlocomotief afkomstig uit deze Outfit.

Deze stoomlocomotief heb ik intact gelaten i.v.m. de emotionele waarde, gezien mijn vader deze 20 jaar geleden gebouwd heeft. Helaas is mijn vader overleden en aangezien ik er zelf niets mee doe, wil ik het hierbij verkopen en hoop hiermee iemand anders blij te maken. De kenner weet de waarde van deze outfit N°10 en mag mij een passend bod doen.

Bij interesse kunt u een mail sturen naar Eric Jansen:

hmjansen5@gmail.com

Te koop aangeboden:

Jubileumkist 100 jaar Meccano. Kist nr.162. Huidige staat: **Mint**.

Vraagprijs: € 900. Te bevragen bij: Jan de Goede

tel: 06 20289388 of E-mail:

janenans.uitg@live.nl Zie foto op www.meccanogilde.nl

Te koop aangeboden:

Veel nieuwe Meccano onderdelen

tijdens Gilde bijeenkomsten.
Te bevragen bij: Jan Schroef,
tel: 06 51427643 of mail:
janschroef@trbetonstaal.nl

Te koop aangeboden:

Mooie originele Meccano 4 laden kast 10, Periode licht groen/rood, compleet. Onderdelen niet of nauwelijks gebruikt. Prijs € 1750
Informatie en foto's: Peter Koert
Mail: j.koert2@chello.nl
Tel: 06.20604628

Te Koop aangeboden:

Veel nieuwe Meccano, Marklin, en Tecc onderdelen tijdens Gilde bijeenkomsten.
Te bevragen bij: Andries de Weerd, tel: 06 11045940 of mail: adwjt@hotmail.com

Te koop gevraagd:

Märklin set 1089 in kist

(Eiffeltoren) Aan te bieden bij:
WCM Snieders,
wcmnieders@skynet.be

Te koop aangeboden:

Leuke collectie Meccano uit beginjaren. Twee triplex laden van 40x50 cm en vier triplex laden van 40x30cm vol. Te bevragen bij E.A.Schreuder, Lorendsweg 11, 1402 CA Bussem,
Tel: 035 6932314

Te koop aangeboden

Constructor Quarterly, de nr's: 1 -120 in 12 origineleverzamelingen, in perfecte staat. Prijs: € 1000 Ophalen in overleg. Te bevragen bij Jan Schroef, mail: janschroef@trbetonstaal.nl

2 Te koop aangeboden:

Hornby modelboot, Racer III, blokkeer mechanisme en roer.

Ziet er netjes uit. Enkele plekje bijgewerkt. Zonder doos. Prijs indicatie: € 250,-.

Voor meer informatie en foto's mail: j.koert2@chello.nl
Peter Koert, tel. 06.20604628.

Te koop aangeboden:

Diverse Constructiedozen en samengetelde setjes Meccano onderdelen en andere constructie merken uit nalatenschappen tijdens de komende Gildebijeenkomsten.

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

agenda 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 op nummer: **06 53898832** of kijk op onze Website www.meccanogilde.nl*

Belangrijk: Leden die mee willen doen aan een Gildebijeenkomst of evenement worden verzocht om zich minimaal een week voor aanvang te melden bij de Evenementen- of Regionaalcoördinator

23

Bijeenkomsten en evenementen

Gildebijeenkomst Alverna

kan geen doorgang vinden i.v.m. Corona.

"Fervente Verzamelaars"

Locatie: CODA Apeldoorn
Vosselmanstraat 299

Openingstijden: Maandag t/m vrijdag 10.00 - 17.30 uur,
Zaterdag 10.00 - 17.00 uur,
Zondag 11.00 - 17.00 uur.

Toegang Museum:

Kinderen t/m 15 jaar gratis en personen vanaf 16 jaar € 10,-
Toegang met museumkaart.

De tentoonstelling is te bezichtigen tot 28 februari 2021. Contactpersoon Meccano Gilde

Peter Jonges Tel: 055-5417283
Mail: apjo@planet.nl

Gildebijeenkomst

De Knipe 13 februari 2021
Locatie: "Cafe de Knijp".
Meyerweg 117 8456 GC,

De Knipe bij Heerenveen.
Contact: J.Wijngaarden,
tel: 0513 688152, of E-mail:
J.Wijngaarden1@chello.nl

Gildebijeenkomst

De Rijk 24 februari 2021

Locatie: De Rijpereilanden
Zuidelijk 2a, 1483 MA De Rijk.
Voor info en opgave deelname:

Henk Verhoef tel: 0297 326234 of mail: henkenriaverhoef@gmail.com

Modelbouwshow Goes

8 en 9 mei 2021.
Zeelandhallen Da Vinciplein 1
4462 GX Goes.

Openingstijden: Vanaf 10.00 tot 18.00 uur. Contactpersoon voor deelname: **Erik Beek tel: 0032-32710741 of mail: beek.erik@hotmail.com**

Gildebijeenkomst en Ledenvergadering Harderwijk

27 Maart 2021

Locatie: Bouw- en infra park
Centuurbaan 2 3847LG
Zaal open van 08.00 tot 16.00 uur
Voor info en opgave deelname:

Willen Livestrou

Tel. 0341 253889 of Mail. w.livestrou@kpnplanet.nl

Gildebijeenkomst

Medemblik

GAAT U OOK WEER
"ONDER STOOM?"

Uw bestuur heeft weer contact gehad met het Stoommachinemuseum 'Vier Noorder Koggen' in Medemblik.

Op zaterdag 28 en zondag 29 augustus 2021 vindt weer een nieuw stoomweekend plaats. Reserveer alvast die data. Opbouwen vermoedelijk op vrijdag daaraan voorafgaand.

Uiteraard onder coronair voorbehoud.

Niet eerder getoonde foto's



Overzicht foto Bennekom



Treintje in Bennekom



Links

*Een bijzonder stel
Karst Quast*

Rechts

*Molen van
Hijmen Stronkhorst*

Linksonder

*Muziek automaat
Karst Quast*

Rechtsonder

*Kerst slede van
Bea Brouwer*

