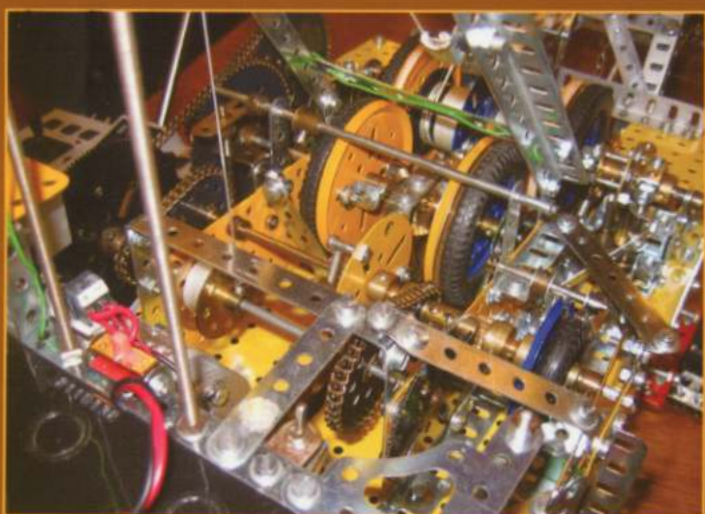


meccano

nieuws

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



Ede voorjaar 2009 (Zie pagina 6)

- 4 Interview H. v.d. Berg
- 9 Blinken en verzinken 3
- 11 Bommel 2009

- 12 Temsi Super Model
- 15 Tips & truc's
- 20 Modelbouw Zaandam



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. Livestruo
Fagotdreef 65
3845 DG Harderwijk
Tel: 0341 253889
E-mail: W.Livestruo@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)
K.F. Berling (vertalingen)

Artikelen en advertenties
sturen naar hoofdredacteur.

Advertentietarieven
op te vragen bij penningmeester.

Aan-, afmelden lidmaatschap
bij ledensecretaris.

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

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

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

Website:
www.meccanogilde.nl

Meccano Nieuws 27.3

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

2

van de redactie.....

Deze editie is 20 pagina's groot en de reden daarvan is dat er niet genoeg kopij was voor 24 pagina's. Ik moet helaas melden dat ik enkele leden heb gebeld om te vragen of zij een onderwerp hadden voor een artikel om in ieder geval aan die 20 pagina's te komen. Gelukkig heb ik nu wat kleine stukjes over voor MN 27.3, maar het houdt niet over. Dus bij deze roep ik een ieder op om wetenswaardigheden bij de redactie te melden. Schroom niet om een poging te wagen een stukje te schrijven over eigen bouwsels. Het kan andere leden helpen bij hun bouwactiviteiten als je voor een bepaald probleem een oplossing hebt gevonden.

Laat weten als je hulp nodig hebt bij het vinden van een bouwvoorbeeld. Er wordt door een aantal mensen in het gilde hard gewerkt aan een databank met bouwvoorbeelden. Zodra daar iets meer over te vertellen is, horen jullie dat. Laat het de redactie of evenementencoördinator weten als er een evenement bij u in de buurt is waar ons gilde zich kan profileren of waar andere gildeleden naar toe kunnen.

Rest mij één punt en dat is dat artikelen uit tijdschriften of dagbladen i.v.m. copyrights niet zondermeer te plaatsen zijn. Of men vraagt er geld voor of er mag niets aan het betreffende artikel veranderd worden en dat werkt niet.

In deze editie van Meccano Nieuws wordt weer stilgestaan bij een aantal bijeenkomsten en evenementen. Deel 3 over de opkomst en het verval van het Hornby-concern treft u aan. Een stukje geschiedenis over TEMSI en een bijzonder model van dat merk wordt behandeld. Een niet alledaagse overbrenging is te bekijken. Uiteraard is er weer een interview met een bekend Gilde-lid. Er zijn twee oproepen voor Gilde-bijeenkomsten, waarvan één in België met zijn eigen sfeer. De ander op een nieuwe locatie in Limburg en waarvan de organisator heel veel wil maken. Als u Mechelen nog nooit hebt bezocht dan is dat een reden om een keer de stoute schoenen aan te trekken. De oproep voor Lottum moet u toch nieuwsgierig maken, dus wat let u?

Wel, ik heb hier niets meer aan toe te voegen en laat u alleen met uw Meccano Nieuws.

De redactie

Attention please!

A digest translation of MN is distributed among our English speaking/reading members. You will find the translation of MN 27.1 together with this edition of MN 27.2 and will also be published as usual on the website of the MGN.

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

van de ledensecretaris

Inleiding

Een telefoontje van onze altijd beminnelijke redacteur herinnerde mij weer vriendelijk aan mijn periodieke verplichtingen als ledensecretaris; was het al weer drie maanden geleden? Wel, zie hier.

Nieuwe leden

Een hartelijk welkom toegewenst aan de volgende nieuwe leden:

3131 Hollander J.
Pieter Bindervoetlaan 70
9801 NE, Zuidhorn
0594 529598

3132 Linden van der R.
Rijswaardsedijk 4
3238 LS Zwartewaal
0181 461736

3133 Verdonk C.
Waterfront 384
4531 HZ Terneuzen
0111 850726

3134 Schrama G.
Levendaal 142H
2311 JP Leiden
06 22937280

3135 Visser K.
Ramswelle 35
8321 SJ Urk
0527 865495

Veel genoeg met onze hobby toegewenst!

Bedankt

De navolgende leden hebben aangegeven het lidmaatschap van het MGN te willen beëindigen:

2730 Kitzen
3086 Bosch

Overleden

Er zijn geen overleden leden te betreuren

Adres- en of telefoonwijzigingen

2590 Balder J.C.
Zwaluwstraat 44
7491 CX Delden
074 3761779

2671 Westerman A.L.
Mozartlaan 514
2625 CV Delft
015 2569086

2902 Wijers E.J.
Sionstraat 2

7009 MD Doetinchem
0314 843426

2664 Reinders J.
Zwaluwenweg 11
7384 SK Wilp
055 3231411

2908 Jonkers Peter A.
Dwarsdijk 38
4823 EK Breda
06 38937288

2774 Pilon H.T.
"Erasmus"
Donderseweg 164
3734 EN Den Dolder
030 2256670

Wanbetaling

Helaas heeft uw bestuur 5 leden wegens wanbetaling moeten doorhalen

Aantal leden

Na bovenstaande mutaties bedraagt het aantal leden van het MGN: 574.

De oude stand was 576 + 5 nieuwe leden - 2 bedankers - 5 wanbetalers = 574

Uw ledensecretaris,
Hans Kuijl

Meccano & onderwijs

Tekst en foto: Erik Beek

Hierbij een kort verslag met foto van de opendeurdag in de school voor nascholing Don Bosco te Wilrijk.

Meer en meer ondervinden we interesse van de industrie voor Meccano: als dokumentatiemateriaal, eyecatcher, informatiebron, en hier nu als opvoedkundig materiaal.

Ik beschik over heel wat dozen Meccano en afgeleiden die dienen, en nu nog dienst doen, op scholen in het vak handenarbeid, technologie of knutselen. Dus ik met mijn Meccano naar Don Bosco.

Uit vele gesprekken blijkt dat vele jongeren, goed opgeleid, toch heel wat basiskennis van mechaniek missen. Maar ook aanschouwelijk materiaal is niet meer voorhanden, met name op het niveau na de lagere school.

Ik had dan ook verschillende demonstratiemodellen meegenomen zoals: versnellingsbak, Gleasman-aandrijving, differentiële, kleine kranen, hefbomen, verbindingen e.d. Maar ook een complete brandweerwa-



gen en de Temsi-kraan van Geert Vanhove.

Mijn E-kraantje om snoepjes te pakken had weer succes! Ook had ik een uitgebreid aantal basisonderdelen en boeken bij me, voor wie iets wilde in mekaar zetten.

Tot mijn groot genoegen kreeg ik veel aandacht van een prettig en kundig publiek: automechaniekers, kraanmachinisten, monteurs... die waarschijnlijk méér

wisten van mijn tuigen dan ikzelf... En geloof het of niet: iedereen kende Meccano, verschillende bezoekers speelden met Meccano, en zeker drie zeer jeugdige spruiten bleken echte Meccaneuten (zie foto) en waren van de "speeltafel" niet weg te slaan.

De dag is uitgelopen, wat betreft Meccano dan, in een project met Meccano-onderdelen dat volgend schooljaar is gepland. Als dit project op poten staat, hoort U er het verdere verloop van, want ik meen dat ook dit soort activiteiten het ganse Meccano-gebeuren ten goede kan komen.

De Meccanoman die je altijd al wilde ontmoeten: Hans van den Berg.

Interviewer: Hans Kuijl

LEVEN EN WERKEN

Een hartelijke ontvangst door Hans van den Berg en zijn Jeanne, voor intimi Jeantje, valt uw verslaggever ten deel. Door loslippigheid van een van zijn toegewijden zijn zij er achter gekomen dat uw verslaggever vandaag jarig is, waarop felicitaties en later nog een verrassing volgen. Hans is een Groninger, de provincie wel te verstaan, en afkomstig uit Stadskanaal. Om medische redenen geboren in de stad Groningen. In Stadskanaal woonde hij tot zijn 17e; zijn vader was daar huisarts. Vader vertrok kort voor de oorlog naar Indië. In 1947 verhuisd naar Hilversum, en na de militaire dienst naar de Technische Hogeschool Delft. Hans was immers altijd al met techniek bezig geweest, zijn kinderkamer hing, volgens eigen zeggen, vol met draden en lampen.

Tijdens zijn HBS-tijd radio's en versterkers bouwen; daar kon je goede sier mee maken tijdens school- en bevrijdingsfeesten. Hoewel Hans zichzelf kwalificeert als "matig in talen", haalde hij voor een opstel met het onderwerp "hoe hij televisie zag" een 9,5. Hans wist niet, om het maar eens Bommelliaans uit te drukken, "dat hij het in zich had". Bezig met wedstrijdzwemmen en erg actief met turnen, het zogenoemde 'bodemturnen', zeg maar dingen die je op de mat doet. Daarmee acuut opgehouden bij vertrek naar Hilversum.

In Delft electro; werkstudent, maar ook veel gehobd, televisie brak door; voor de kroning van Elizabeth II in Westminster Abbey bouwde Hans in 1953 zelf een televisie. Via een legerdump onderdelen verzameld. Tijdens zijn Delftse periode was hij leraar natuurkunde, 2^e VCL in Den Haag, 2,5 jaar, maar hij wilde geen leraar blijven. Hij was, zoals hij het zelf formuleert, "meer in techniek dan in de jeugd geïnteresseerd." Daarna student-assistent geweest op televisie terrein. Opdracht was onder andere een collegedictaat over kleurentelevisie te produceren. Dit nieuwe medium drong experimenteel door, en de systemenstrijd ontbrandde. Fotografie was een andere hobby die Hans uitoefende met een tamelijk professionele doka. Na zijn afstuderen ging hij duiken. Dit als verlengstuk van het vroegere zwemmen. Niet erg lang gedaan, de Rode Zee was zeer de moeite waard, zegt hij minzaam met een gevoel voor understatement.

Naast de hobbies moest er nog gewerkt worden. Bij Van der Heem, van het toentertijd bekende merk Erres, was Hans belast met de ontwikkeling van de KTV. Philips had een grote voorsprong met KTV en Van der Heem werd overgenomen door Philips. Eerder had hij bij Philips praktisch gewerkt, maar dat werd



voortijdig afgebroken om een stage bij een vooraanstaand Amerikaans bedrijf van oscilloscopen te lopen. Toen naar de Rijks Luchtvaart Dienst, als hoofd technisch ontwikkelbureau. Hans is daar gebleven tot zijn VUT. Hij was onder andere projectleider voor de technische realisatie van een nieuw verkeersleidingssysteem. Hij heeft nog geparticipeerd in de Nederlandse delegatie voor het invoeren van een nieuw landingssysteem voor de luchtvaart, om dat 'world wide' gestandaardiseerd te krijgen, en het bleek weer een politieke kwestie te zijn. Het gaat er om een landingssysteem te ontwerpen waarbij vliegtuigen radiografisch worden geleid naar begin

landingsbaan. En dan volgt een technische uiteenzetting door Hans van de verschillende systemen die al of niet adequaat functioneren die uw verslaggever de bedrijfseconomische pet te boven gaat. In Saoedi Arabië werkte Hans mee aan het ontwerp van een vliegbedrijf voor een oliemaatschappij.

MECCANO

Vanaf zijn zevende Meccano, we spreken dan ca. 1936. Tijdens de oorlog is Meccano uiteraard niet te krijgen. In Hilversum 1947 - ca. 18 jaar oud - werd de Meccano verkocht want geen tijd - en daar komen weer wat jeugdtraumatjes die uw verslaggever al vaker heeft gehoord - en het sprak - naar later zal blijken *toen* - niet meer aan. Toch heeft uw verslaggever na dit verdrietige, zij het tijdelijke, afscheid van een uitrusting van ongeveer doos H en het overbekende "iedere verjaardag en iedere festiviteit vormde aanleiding tot uitbreiding" het blijde gevoel, dat de meeste Meccanoschappen wel weer bij de kudde, pardon het Gilde, terugkomen.

Alles goed en wel, het eerste contact met Meccano begon op 7-jarige leeftijd, en de systematische uitbreidingen voerden, als gezegd, tot in zijn HBS-tijd tot doos H.

Daarna heeft de hobby feitelijk stilgelegen, hoewel In zijn Delftse tijd keek hij naar Sinterklaasetalages van de Bijenkorf waardoor het Meccanogevoel werd gekoesterd. Jeanne ontmoet (Hans keek kennelijk niet alleen naar Meccano-etalages, verslaggever) en Meccano behoorde bijna tot de huwelijkse voorwaarden. Echter op een zekere Sinterklaas toen zijn Sinter hem een doosje schonk, werd het gemis - u weet, die H verkocht - van latent virulent. En toen was Hans niet meer te houden: "als een gek Meccano gaan kopen"; Calais blauw geel, trouwe klant bij Prins, Delft in de Choorstraat. En nu op iets rijpere leeftijd qua omvang twee maal 10; dus altijd tekort. Maar op nog iets rijpere leeftijd treedt een zekere sublimatie op. (in de wijsgerige betekenis, Hans, anders wordt die Meccano helemaal een roestbak, verslaggever),

want de behoeften zijn niet meer zo groot.

Hans bouwt niet naar model; hij is een zelf bouwer/ontwikkelaar. Ook in zijn vooroorlogse Meccanoleven behoorde hij al niet tot het gilde van de slaafse nabouwers. Techniekjes vindt hij zonder meer het leukste, zijn Tumbler, zijn Octopus, had hij op de kermis gezien en proberen na te bouwen maar zonder hydrauliek en omgezet naar (Meccano)mechaniek; electrotechniek of electronica speelt geen rol in zijn modellen (dus toch een werktuigbouwer?, verslaggever).

En nu zit uw verslaggever met een tweede probleem opgescheept. De oplettende lezertjes van deze rubriek weten dat uw verslaggever altijd op zoek is naar de mens – hoe gek die ook mag wezen – en we hebben rasexemplaren is ons Gilde !! – achter zijn Meccano. Het tweede probleem is duidelijk: hoe kan het zijn dat een afgestudeerd Delfts elektrotechnisch ingenieur, die zich zijn hele leven met hoogstaande elektronika heeft bezig gehouden, er maar niet toe kan komen dat – met uitzondering van een enkel schakelaartje – in zijn modellen te verwerken.

Op de vraag "hoe kijkt zijn familie aan tegen de hobby"? weet uw dienstwillige eigenlijk het antwoord al. Gevoelig als hij is voor mooie en charmante vrouwen moet hij u eerlijk bekennen dat hij jaren geleden op een Meccanobijeenkomst Jeanne al veel eerder in het oog had dan Hans. Maar zult u opmerken, beste verslaggever, dat zegt meer over jou dan over de geïnterviewde Hans en dat is natuurlijk juist. Jeantje is een trouw volgster en gaat heel veel mee naar bijeenkomsten. Ook zij oriënteert zich bij de modellen op de mens erachter. Jeanne en Hans hebben een dochter met maar liefst vier kleindochters van 8, 7 en 2 jaar en de jongste van 2 maanden. Dochter en echtgenoot kwamen eens terug van een reis met cadeautjes voor bewezen diensten: een bouwdoos van een lelijke eend voor Jeantje en voor Hans een Meccanoset. Met de afgelopen Sinterklaas kwamen ze met twee doosjes aan, een rood autootje en een gele rijdende kraan, al met al staat de familie positief tegenover Hans' hobby. Vlak echter Jeanne ook niet uit; bij het vaste onderdeel van het interview: inspectie van de Meccanakamer blijkt Hans heel solidair ruimte te hebben afgestaan voor zijn liefvallige die zich daar heeft ontwikkeld tot een bepaald verdienstelijk zilversmid, getuige ook de fraaie sierraden die zij in bescheiden mate draagt. Genoeg vrouwenpraat.

Hans' bouwvoorkeuren qua type model zijn versnellingsbakken, Antonov automatische bakken, die hij al zo vaak heeft gedemonstreerd, ook enkele locomotieven. Eerste is afgebroken om de tweede te kunnen bouwen – het bekende verhaal als je niet 20 tienden tot je beschikking hebt, – overigens heb je dan nog last van specifieke tekorten. In Soesterberg de trofee voor het meest originele model. En in Genk een clubprijs voor de MGN-stand. En verder kermismodellen en technische apparaten zoals de harmonograaf. Komt er een kermis in de buurt dan wil hij het opbouwen en afbreken zien, maar hij rent weg bij het

lawaaï tijdens!

Op het jubileum CD-rommetje, staan diverse dingen van Hans, evenals in de Constructor Quaterly. Op verzoek van Robin Johnson, of Hans nog iets voor hem had, beschreef en fotografeerde hij zijn Octopus. Naast Meccano gaat nu veel aandacht uit naar digitale fotografie, themafotoboeken maken, familieboeken, zoals die van Jeantje en haar tweelingzus. En ook vakantieboeken en muziekmindes als zij beiden zijn, ook boeken van muziekreizen, zoals een mooi boek van Praag.

Ja en dan inspectie van de werkplaats; een fraaie kamer op de zolderverdieping boordenvol met Meccano, een fraai werkplaatsje voor de zilverbobby van Jeanne en vooral veel modellen in gerede vorm, afbreken is tenslotte ook weer wat en dan zo maar in een hoekje muziekinstrumenten, gitaren van Jeantje. Locomotief betreft C-3 model en een Amerikaanse loc 2-D-2 allemaal in blauw-geel, natuurlijk de Tumbler. Met slechts een motortje waar alle bewegingen uit voortvloeien. Hans toont enkele computertekeningen zie MN 19.1 en CQ december 2001 p. 36. De platvormen moeten horizontaal blijven, de ene beweging komt voort uit de andere. Die moderne 'radiocontrolled' modellen: eigenlijk 'nepdingen' want er zit een compleet blok in. Zo'n Nikko-model zelf nog een keer nagebouwd met echte radiografische besturing. De harmonograaf uit 2003 is begonnen met artikel van Boerdijk uit CQ met statische en dynamische wrijving: twee wagens over draaiende assen heen en weer laten schuiven. Onderhanden werk tot slot is nog een Kermisattractie, vrijwel nooit gedemonstreerd. Het lijkt volgens uw verslaggever nog het meest op een Noord-Koreaanse raketwerper, een lanceerinrichting; dit blijkt echter de arm te zijn waaraan een soort draaimolen is verbonden en vervolgens gaat dat geheel dan in een soort slingerbeweging.

Bij terugkomst op de begane grond moet ik denken aan een al ouder boek met de titel "Hoe ik mijn verjaardag vierde" van Remco Campert. Gebak, een borrel en toastjes; uw interviewer heeft toch maar een gouden baan. Jeanne en Hans bedankt!

Als vast onderdeel heeft ook Hans van den Berg wel een lid dat hij graag zou zien geïnterviewd. Piet van Bommel heeft zich bereid verklaard de bezoeking van uw verslaggever te ondergaan.

Rectificatie

In MN 26.4 was in Leimuiden een aantal locomotieven te zien. Deze werden toegeschreven aan dhr. V. Trigt. Dit is onjuist!

De bouwer van deze loc's is dhr. Ter Horst. (Zie bijgevoegde foto)



Ede voorjaar 2009

Tekst: Charles Spierdijk, Foto's: Alex de Jong, Cees Trommel en Charles Spierdijk

Weer terug op de vertrouwde locatie Ede na een uitstapje in Harderwijk. De laatst genoemde locatie was een proef om de enorme kosten, die Ede met zich meebrengt, flink te drukken. Helaas bleek Harderwijk minder geschikt te zijn. Het bestuur blijft echter naarstig zoeken naar een acceptabel alternatief voor Ede. Zodra die gevonden is, zal dat bekend gemaakt worden. Maar nu eerst de ervaringen van deze bijeenkomst.

Zoals gewoonlijk is Ede een bijeenkomst waar veel leden op af komen, hetgeen natuurlijk ook een oorzaak vindt in het feit, dat de ledenvergadering tijdens deze bijeenkomst wordt gehouden. De meeste belangstelling gaat toch uit naar de getoonde modellen en de mogelijkheid om die onderdelen aan te schaffen die nodig zijn voor eigen projecten. Van dat laatste kan gezegd worden dat weer heel wat onderdelen een andere eigenaar hebben gekregen. De geplaatste foto's moeten de lezer een indruk geven wat er zoal te zien was.

Foto's voorpagina

Linksboven: Van Nelle brug van Karel Berling

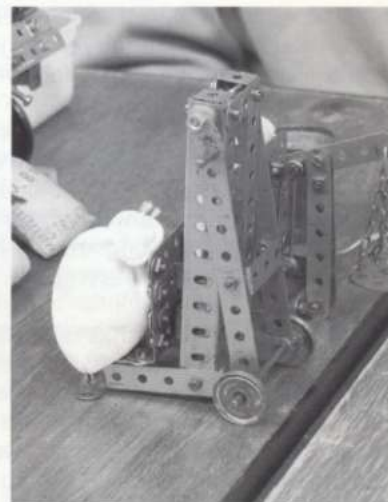
Rechtsboven: Het wagenpark van Gerrit Evers

Linksonder: Dragline in aanbouw van Bertus Jongste

Rechtsonder: Canadese tank van M. Smeets

Onder

Een model van een weegschaal voor kleine eenheden op de boerderij.



Boven

Ook hier is een weegschaal afgebeeld voor dezelfde functie. Beide zijn gebouwd door Wim Boer.

Links

Deze Elektrische locomotief, de AEG E60 is tot stand gekomen door de huisvlijt van Bernard Lennearts.

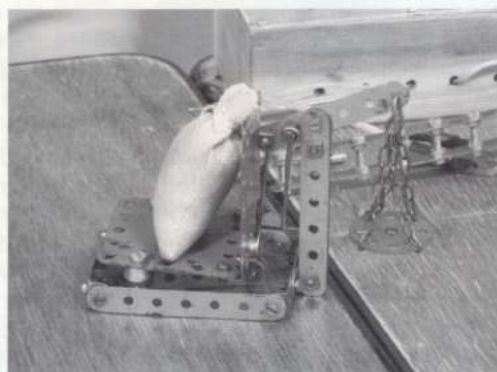
Deze loc is van Merkur onderdelen gebouwd.



Boven

Een bijzondere pingpongballen automaat.

De bouwer van dit model is Robert Haar.

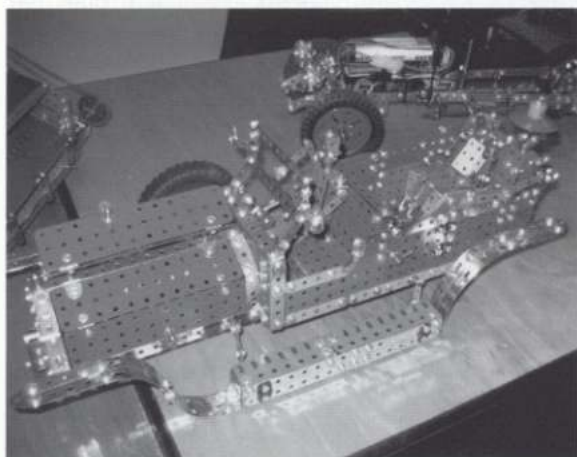


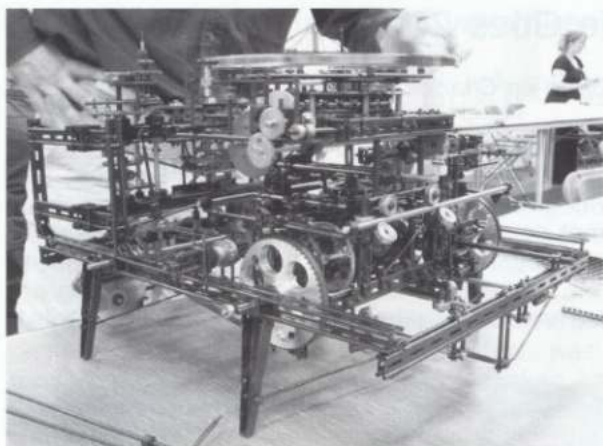
Links

De carrosserie en het chassis zijn hier gescheiden zodat ook het binnenwerk zichtbaar is. De meeste kennen hem wel. Het is de Schicht van Piet van Bommel.

Rechts

Een bijzondere hammer-headkraan. Hier is de giek halverwege geknikt en is de hulpkraan op het achterste gedeelte van de giek geparkeerd. De naam van de bouwer is mij helaas niet bekend.





Links

Hij was al enige tijd in beeld, maar nu kunnen we zeggen dat hij gereed is. De tekenmachine van Wilbert Swinkels.

Gebouwd met het oer-de-gelijke FAC.

Rechts

Dezelfde kraan als op pag. 6 met dat verschil dat de giek thans is gestrekt en de hulpkraan een grotere reikwijdte heeft.



Groots Meccano-treffen op 12 september a.s. in Lottum

Tekst: Een Gilde-lid

Op zaterdag 12 september a.s. vindt er een wel héél bijzondere Meccano-bijeenkomst plaats, in Lottum, onder de rook van Venlo, aan de Horsterdijk 96a. De organisator is Gilde-lid Piet Coenders, die in deze Limburgse plaats zijn bedrijf heeft: Coenders Lottum B.V. Coenders is A-dealer van John-Deere tractoren en heeft tevens een modern geoutilleerd reparatiebedrijf voor allerlei landbouwmachines. Hij zit zijn hele leven al in de techniek en een aantal jaren verwoed bezig met zijn hobby. Namelijk het verzamelen van metaalconstructie bouwdozen, van uiteenlopende merken en uit alle tijden. Bijzonder, omdat er nog niet eerder zo veel Meccano (dozen en supermodellen en bovenal ook zulke complete collecties) en zo'n enorme verscheidenheid uit het rijke verleden bijeen is getoond. Een selectie, waar menig museum jaloers op zou zijn.

Hij acht, met een arsenaal van meer dan duizend dozen en kisten (outfits of uitrustingen, in vakjargon) verspreid over zo'n zestig merken, de tijd rijp om zijn collectie voor ons en voor een ieder die er maar interesse in heeft, tentoon te stellen. En dat is niet niks. Coenders heeft Meccano, Märklin, Trix, Temsi, Constructor, Construction, Mignon, Eitech en vele andere beroemde en minder bekende fabrikantenamen, niet alleen de gangbare dozen maar ook zeldzame exemplaren, in fraaie Meccanostijl stellingen gerangschikt. Meccano, bijvoorbeeld, uit alle jaren, van nikkel, donkergroen / rood, blauw / goud, middelrood / groen, lichtrood / groen, lichtblauw / geel tot donkerblauw / geel, óók veel Frans fabrikaat. Coenders is geen bouwer maar wat je noemt een rasechte verzamelaar. Hij is met zijn assortiment een van de grootste verzamelaars in ons land en behoort, mijns inziens dan, ook tot de grootste verzamelaars ter wereld (en ik heb persoonlijk collecties gezien van grote verzamelaars in Engeland en Zuid-Afrika, tot in Australië toe). Getoond worden de 12^e september ook veel modellen, waarvan hij er enkele zelf gebouwd heeft maar waarvan het merendeel is verworven. Coenders zal ook laten zien hoe, kort na de oorlog, bij de MTS in Eindhoven als onderdeel van haar leerproces, strips en wielen gemaakt werden. Hij beschikt over de originele stansen en matrijzen uit die tijd en enkele malen zal er die dag een demonstratie te zien zijn.

De ruimte die Coenders tot zijn beschikking heeft om de geplande zaterdag goed te doen verlopen, is dusdanig groot, dat ieder clublid er een stekje kan vinden. Bijvoorbeeld om zijn modellen te laten zien, of zijn specifieke collectie, of om er handel te drijven. Alles

mag en kan. Coenders huldigt daarbij het standpunt dat leden niet hoeven te betalen voor ruimte, ook niet de commercie-drijvende participanten. Er wordt voorzien in voldoende tafels en stoelen, de ruimte is goed verwarmd en verlicht, de koffie is er gratis en voor broodjes wordt gezorgd. Coenders desgevraagd: "Ik streef ernaar om op 12 september aanstaande het grootste Meccano-evenement van de afgelopen tien jaar in ons land te laten plaatsvinden en ik zal alles in het werk stellen om voor elk wat wils te hebben en te bieden, voor bouwers, verzamelaars, de handel en alle andere geïnteresseerde gegadigden, ook niet-leden. Natuurlijk heb ik daarbij de medewerking van onze eigen clubleden broodnodig: om gebouwde modellen, dozen en collecties te laten zien en om van alles en nog wat aan te bieden, maar ook om die dag de schreden naar Lottum te wenden".

Voor onze Meccanobroeders uit België geldt, dat Lottum goed en snel bereikbaar is. Voor degenen die met de trein komen: in Horst uitstappen (de lijn Nijmegen-Venlo) en dan met de bus naar Lottum. Er is parkeerruimte in overvloed en de bezoekers kunnen er terecht van 10.00 tot 16.00 uur. Zij die een tafel willen hebben en inrichten, kunnen het best van tevoren even telefonisch contact opnemen met nummer 077-3662777, op werkdagen tussen 8.00 en 17.00 uur; vragen naar Peter van den Hombergh). Zij kunnen in elk geval op 12 september al vanaf 8.00 uur in Lottum terecht. Nu al is er een grote belangstelling gebleken en Coenders hoopt op deze wijze ook weer mensen te enthousiasmeren en nieuwe leden te werven.

Modelbouw Manifestatie Goes 2009

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

Dit twee dagen durend evenement werd voor het eerst georganiseerd door Willem Livestroom. De bezetting was aanmerkelijk groter dan in 2008. De oorzaak hiervan was de aanzienlijk ruimere tijd van voorbereiding. Een tweede pluspunt was de locatie van de Meccano-stand. Deze was direct bij de ingang van het complex gesitueerd. Met andere woorden, al het binnenkomen publiek werd met de neus op het fenomeen Meccano geduwd. Mede hierdoor was de belangstelling voor onze liefhebberij zeer groot. De 4 leden, die vorig jaar de kar alleen trokken, waren weer van de partij. Dit jaar bestond de groep uit circa 10 leden. Een welkome uitbreiding om alle vragen te kunnen beantwoorden. Om een indruk te krijgen van deze gebeurtenis zijn een aantal foto's geplaatst.



Eén van de modellen van Bertus Jongste, de Dragline in aanbouw. Zo te zien is hij zelf gevlucht voor de fotograaf



Hier leeft Erik Beek zich uit in één van zijn vele talenten, namelijk het geven van technische uitleg aan leergierigen.



Ook Wim Boer weet een heleboel te vertellen over zijn modellen. Hij had met zijn landbouwwerktuigen veel belangstelling van de plaatselijke agrariërs.

TIP (voor de vakantie)

8

Van het speelgoedmuseum uit Davos mochten we een affiche van een bijzondere tentoonstelling ontvangen. De tentoonstelling vindt tijdens onze vakantiemaanden plaats. Voor leden die nog geen vakantiebestemming hebben, is dit misschien een idee. Het museum heeft ook een grote collectie Meccano.

SpielzeugMuseum Davos

Sonderausstellung

1. Juni 2009 – 15. Oktober 2009
1. Dezember 2009 – 15. April 2010



Welt der Spielzeugbahnhöfe

Angela Prader, Promenade 83, Davos Platz

Öffnungszeiten: So – Fr 14 – 18 Uhr (auch Mo geöffnet)
Samstag geschlossen

'Magnetiseren en demagnetiseren'

(aanvulling)

Tekst: H. Stronkhorst

Inleiding

In het artikel over 'Magnetiseren en demagnetiseren' in Meccano Nieuws nr 27.1 is onder het kopje 'Demagnetiseren' in het algemeen iets over demagnetiseren gezegd. In dit artikelje wordt het nader toegelicht.

Demagnetiseren

Bij het demagnetiseren brengt men het magnetische materiaal in een wisselend magnetisch veld, waarvan de kracht van de opeenvolgende impulsen afneemt. Elke volgende (zwakkere) impuls, die tevens tegengesteld is aan de voorgaande, zal dus een kleiner gedeelte van de atomen van het magneetmateriaal van oriëntatie doen veranderen. Het resultaat is dat, na de laatste impuls, de atomen niet meer alle gelijk gericht zijn, maar tegengesteld of willekeurig georiënteerd zijn. Daardoor is het uitwendige magnetische veld opgeheven. De magneet is gedemagnetiseerd.

Indien een atoom niet geheel van richting verandert, niet geheel wordt omgekeerd, dan zullen er meerdere atomen enigermate van richting veranderen, zodat de impuls toch zijn uitwerking heeft.

Ik hoop dat deze aanvulling het demagnetisatie-proces begrijpelijker maakt.

"Opgaan, blinken en verzinken: Meccano – "the dream must go on" Deel 3

Tekst: Tim Verdoes & Hans Kuijl

2.3 De groeiperiode (1918-1936): Frank Hornby aan het roer

Toen de kruitdampen na de oorlog waren opgetrokken was Meccano sterker dan daarvoor. Hoewel de productie pas in 1920 weer volledig op gang was gekomen, was een stevige basis voor de toekomst gelegd. Door het uitgekende netwerk van leveranciers, dealers en agenten en consumenten was een moderne alliantie ontstaan die doet denken aan de netwerk economie. Dit laatste kreeg gestalte door het organiseren van clubs, het Meccano Guild (die doet denken aan een vorm van scouting) en het Meccano Magazine, waarmee tegen zeer lage kosten grote publiciteit en naamsbekendheid¹ – "het vastzetten in het dagelijks bewustzijn" – werd verkregen. Hieraan werden andere hoge reclame-uitgaven (advertenties) aan toegevoegd. Door deze koppeling was het voor potentiële toetreders bijzonder moeilijk om een plaats op deze markt te bevechten; de positie was daardoor min of meer afgeschermd. Daarnaast ontstond door deze netwerken een vorm van informatie-uitwisseling die doet denken aan het hedendaagse internet. Frank Hornby was de grote organisator van dit systeem. Aanvankelijk hield hij zich bezig met zelfs de kleinste details. In de laatste fase van zijn leven wordt zijn betrokkenheid geleidelijk minder. Hij verschuift zijn aandacht naar de politiek, maar hierin is hij veel minder succesvol. Zijn dood in 1936 krijgt in de pers weinig belangstelling. Zijn rol wordt – vrij geruisloos – overgenomen door zijn zoon Roland. Zoals al eerder opgemerkt, onduidelijk is waarom juist hij. Het enige waaraan Brown refereert, is een auto ongeluk van zijn broer Douglas. Aan dit kritieke aspect bij familiebedrijven wordt geen aandacht besteed. Leidde dit tot fricties, werd hij geaccepteerd? Het enige dat Brown over hem opmerkt – en ook in het laatste hoofdstuk waarin hij het imperium te gronde richt – is dat zijn "relaxed and detached approach ... was to bring the company to its knees." Hieraan worden in het volgende hoofdstuk andere negatieve en misprijzende kwalificaties toegevoegd: "He was a rather weak individual, afraid of his mother, did not get on with his more extrovert brother, and preferred the golf course to work.", en "He was presiding over an ageing coterie and had not married over his fiftieth." Dit zijn zware kwalificaties waaraan de teloorgang van Meccano Ltd. wordt opgehangen. Maar juist over die opvolging wordt niets vermeld, het blijft een mistige periode in het boek, zeker gezien het feit dat juist bij familiebedrijven dit zo'n kritisch moment is. Juist uit het feit dat het geruisloos verliep valt het een en ander op te maken. Was Frank Hornby door de Vaderlijke Victoriaanse ingeslepen structuur niet zelf schuldig aan de teloorgang van het imperium? Het enige conflict dat zich voordeed was in 1919 op het arbeidsfront, maar dat werd snel weggemoffeld en nooit meer gememoreerd. Er wordt in het boek verder geen enkele melding gemaakt van onenigheid of conflicten aangaande het beleid, behalve wanneer het al te laat is.

Frank Hornby loodste Meccano op fantastische wijze door het interbellum. Het Meccano netwerk was een prima uitvalsbasis voor het introduceren van andere producten. Dit netwerk verschaft een optie – als een 'installed based investment' – om andere producten te verkopen. Anderen kunnen dat alleen tegen zeer hoge (aanloop)kosten. Hoewel in deze periode de Hornby Train tot volle bloei kwam en later ook de Dinky Toys aan het assortiment werden toegevoegd, blijft verdere assortimentsverbreding uit. Binnen het bestaande assortiment is – in termen van Brown – sprake van een 'golden age' op het terrein van productvernieuwing. Het interbellum kenmerkte zich door inflatie, sterke conjunctuurbewegingen met grote werkloosheid, wisselkoersfluctuaties en de roep om protectie. Aanvankelijk zette ook Hornby zich voor protectie in, tot hij bemerkte dat hij door de reputatie weinig te vrezen had. De introductie van radio was een mislukking. Niet alles wat Hornby aanraakte veranderde in goud; hij had geen hand van Midas. Veel van zijn "innovaties" waren niet nieuw en al bekend. Hornby had er wel een neusje voor om deze in te passen in zijn organisatie en gebruik te maken van de externe omstandigheden.

Brown benadrukt de diversificatie of eigenlijk – in de classificatie van Ansoff – productvernieuwing. Kleine bedrijven kunnen door hun specialistische karakter risico's lopen. Diversificatie spreidt deze risico's, zowel in het heden als in de toekomst. Tegenvallers in het ene product kunnen worden opgevangen door meevallers in het andere. Daarnaast raakt een innovatie uitgewerkt; het toekomstige risico van terugval wordt opgevangen door nieuwe innovaties. Ondernemingen kunnen een portefeuille van product-markt-combinaties aanhouden volgens de matrix van de Boston Consultancy Group. Hierin worden producten ingedeeld naar de verwachte groei en de gevolgen voor de kasstromen. Verzadigde producten – 'cash cows' – kunnen de weg plaveien voor veelbelovende producten die hoge aanloopinvesteringen vergen, dit zijn de 'stars'. Ook kan diversificatie het risico beperken van toetreding op de markt, namelijk als de aanpalende markt al wordt bestreken. Maar diversificatie is geen doel op zich; het kan ook het specialistische karakter ondermijnen. Onbekend is of deze diversificatie ook aanleiding gaf tot een andere organisatievorm, bijvoorbeeld in de vorm van divisies.

In deze tijd gingen veel speelgoed ondernemingen failliet. Bijna was de Lines Groep – een belangrijke concurrent – aangeboden aan Meccano (de ironie is dat in 1964 het omgekeerde gebeurde). Uit de tabel van de verkochte aantallen in de jaren 30 blijkt dat de thuismarkt het grootste deel van de omzet bepaalt. In de Meccano-uitrustingen is sprake van een sterk dalende trend. De Hornby Trains laten in de beginjaren 30 een groei zien die zich daarna stabiliseert. De introductie van de Dinky Toys laat nauwelijks groei zien. Ook ten aanzien van dit product wordt een

"unprecedented standard of accuracy, quality and finish" bereikt. Men blijft dus vasthouden aan het hoge exclusieve prijssegment; men kiest niet voor een variatie van prijssegmenten en doelgroepen. Het product (en niet de klant) en de interne vervolmaking van het Meccano systeem blijft voorop staan. In marketing termen: Meccano paste het product concept toe. De gedachte is dat als gevolg van de goede reputatie en geroemde kwaliteit het superieure product zich vanzelf verkoopt. De reclame-uitgaven dalen sterk. Dit is opzienbarend volgens Brown omdat introducties gepaard zouden moeten gaan met een toename van reclame. Wellicht is het sterke netwerk daarvoor verantwoordelijk; de introductiekosten kunnen dan minder zijn. De winst is – zeker gezien de roerige economische tijden – opmerkelijk stabiel. Het beeld dat uit de winst- en de omzetcijfers oprijst, is dat van een verzadigde markt. Er zit geen groei in de verkochte aantallen en de winst. Roland nam dan ook in de verzadigingsfase het roer van zijn vader over. Gelukkig was de concurrentie nog niet al te hevig. Meccano kon zich 'slack' veroorloven. Dat zou helaas sterk veranderen. Frank Hornby heeft echter een cultuur geschapen met als positieve waarden: "high quality products, engineering accuracy, loyalty, and paternal working relationships". Deze lijn wordt ook doorgetrokken door zijn zoon Roland. Uit onderzoek blijkt dat familiebedrijven door de inbedding in lokale omstandigheden vaak aan maatschappelijke en sociale aspecten een groot belang hechten. Moderne managementtechnieken worden moeilijker geïntroduceerd. Over de invloed van buitenstaanders – nieuw bloed – zijn de meningen verdeeld. Door de interne arbeidsmarkt werden steeds dezelfde mensen geselecteerd (gelijkgestemden); er is geen conflict, geen discours. Organisatie, control en coördinatie lijken ondergesneeuwd te raken, als gevolg van de fascinatie voor het product.

Tabel 10

2.4 Periode van groei en verval (1936-1964), Roland Hornby aan het roer

Wellicht zouden we achteraf kunnen constateren dat het beter was geweest als de winst eens goed fluctueerde. Dat had het management kunnen opschudden, maar daar was nu geen noodzaak voor. Sterker nog, Roland bouwde het imperium aanvankelijk uit tot hogere sferen. Dit blijkt uit de omzet- en winstcijfers. In het jaar van het overlijden van Frank (1936) bedraagt de gesegmenteerde omzet (in duizenden Pond Sterling) 154 voor Meccano uitrustingen, 214 voor Hornby Trains en 74 voor Dinky Toys. De totale omzet is 442 duizend pond. In 1948 moet Meccano de eerste plaats als omzetteider aan Dinky Toys afstaan, met resp. £ 374.000 en £ 538.000. In de periode van Roland bereiken deze verkopen een piek van 4,0 M (1956), 4,2 M (1957) en 4,2 M (1958). In de jaren 1958 – 1963 daalt de omzet van 3,5 (1959), 3,2 (1960), 3,4 (1961), 3,2 (1962) tot 2,7 (1963)². Een vergelijking van de winstgevendheid laat hetzelfde beeld zien. Bereikte de winst in het laatste jaar van Frank een niveau van 40.000 pond. In 1956 haalt de winst een piek van 625.000 pond. In de jaren daarna zakt de winst geleidelijk in, maar pas in 1963 wordt het

eerste verlies geleden van 674.000 pond. Dat verlies wordt in 1964 teruggebracht tot 211.000 pond. Twee verliesjaren hebben Roland op de knieën gekregen.

Het is dus voorbarig om op basis van deze cijfers Roland – zeker in de eerste 20 jaar (1936-1956) – als een nietsnut en mislukkeling te kwalificeren. De omzet en winst stegen in die periode tot grote hoogte. Ongetwijfeld bezat Roland minder flair, ondernemerszin en actieve betrokkenheid als zijn vader Frank. Maar in deze jaren worden de producten wel degelijk geïnnoveerd, echter niet zo dynamisch als onder zijn vader Frank. Wat wel mislukte is diversificatie met behulp van nieuwe producten. De absolute Cash Cow is de groep Dinky Toys, maar wat gebeurde er met dit geld? De introductie van Bayko, Boats en Circuits 24 waren weinig succesvol.

Waarom de continuïteit in 1964 werd verbroken, wordt niet duidelijk. Wel is er sprake van liquiditeitsproblemen. Ook over de oorzaken van de winstdaling tasten we in het duister. Brown merkt op dat de overhead (de indirecte kosten) meer dan driekwart bedroeg van de totale directe kosten (niet duidelijk is of dit de gestandaardiseerde of werkelijke directe kosten zijn). De hoogte van de overhead wijst op hoge productiekosten die niet thuishoren bij een dergelijke onderneming die kan worden getypeerd als standaard- of massaproductie waarbij vooraf harde normen zijn op te stellen. Een leercurve die bij deze aantallen en over een dergelijke periode voor de hand ligt, lijkt zich in het geheel niet voor te doen. De conclusie ligt dan voor de hand om de dalende winst vooral toe te schrijven aan onvoldoende meet- en regelsystemen van de productie; een slechte management- en organisatiestructuur, zwakke financiële informatiesystemen (aan het eind van de jaren 50 was men slechts in staat de verwachte bruto winst te berekenen) en slechte budget- en controlprocedures. Nieuwe moderne managementsystemen werden niet geïntroduceerd, mede als gevolg van het "niet naar binnen halen van vers bloed" waarmee nieuwe managementtechnieken konden worden geïmporteerd. Door 'life time employment' en een sterke oriëntatie op de interne arbeidsmarkt volgden geselecteerde managers hetzelfde stramien als hun voorgangers. De cultuur was voornamelijk gericht op de volmaaktheid (vermeende superioriteit) van het product. Er was sprake van sterke netwerken, 'accumulated knowledge' en van 'organizational capabilities'. Maar deze "organizational capabilities are difficult to create and costly to adjust". Dit is het dilemma dat zo mooi wordt verwoord door de term: "creative destruction", het neerhalen van de zorgvuldige gecreëerde netwerken. Deze kennis, competenties en vaardigheden zijn te beschouwen als een aparte 'resource', maar kunnen omslaan in een 'constraint'. Het differentiële voordeel dat door de gecreëerde netwerken in stand werd gehouden was moeilijk door toetreders te doorbreken, maar ook door de onderneming zelf. Of om in termen van Cruyff te spreken: "elk voordeel heb zijn nadeel". De sterke netwerkketen ging in het nadeel van Meccano werken. Door het afzonderen – een 'isolating

mechanism' creëren om toetreding te voorkomen – was een zonderlinge figuur ontstaan die moeizaam veranderingen kon aanbrengen in de configuraties (zowel ten aanzien van het product als de interne organisatie). Het lijkt op de strategie van de Fransen in de Tweede Wereldoorlog. De Maginotlinie was de meest uitgebreide, kostbaarste en sterkste verdedigingslinie ooit; een aaneengesloten keten of netwerk aan bunkers in het Noordoosten van Frankrijk (tot Sedan). De Duitsers omzeilden deze linie, de Fransen zagen

de beperkingen ervan niet (De Gaulle wel).

Niet alleen een gebrek aan (de juiste) innovaties, maar vooral een gebrek aan moderne controlsystemen die mede door vers bloed konden worden ingevoerd, ligt aan de basis van de teloorgang van Meccano.

¹ Vgl. "Allerhande" van Albert Heijn.

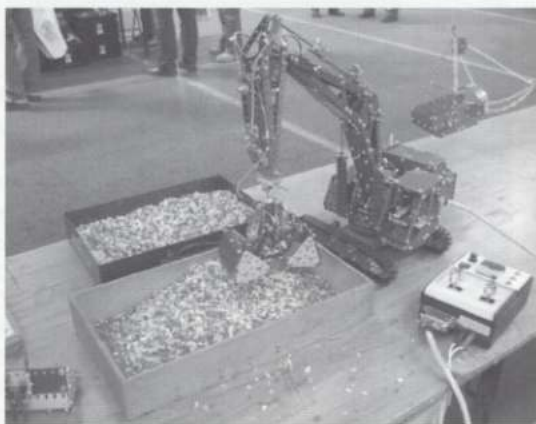
² Echter exclusief Bayko, Boats en Circuit 24.

Bemmel 2009

Tekst & foto's: Bertus Jongste

Op zaterdag 18 April is in de bloemenveiling van het plaatsje Bemmel de modelshow Europe 2009 gehouden. Deze modelbouw show, is specifiek gericht op hijskranen, zwaar-transport en grondverzetmachines. Dit is nu het 3^e jaar, dat ik hier naar toe ga met diverse Meccano kranen, wat heel veel positieve reacties oplevert. Temeer daar er heel veel gelijk gestemde hobby-mensen rondlopen. Alle soorten modelbouw komen aan bod: lego, plastic modelbouw, modellen in staal (heel groot!), hout en Meccano.

Het begint al als we de A15 verlaten, en om 9.00 uur het plaatsje Bemmel binnen komen. We worden al verwelkomd door diverse kranen van de firma Wido. Bij het oprijden van het grote veilingterrein worden we netjes wegwijs gemaakt door diverse verkeersregelaars. We rijden naar een hal die parallel aan de expositieruimte grenst, alwaar we droog en makkelijk kunnen uitladen. Ook staan er genoeg (bloemen)karren tot onze beschikking, om de modellen naar de tafels te transporteren. Zijn we klaar met uitladen, dan wordt ons vriendelijk ver-



Het Gilde werd vertegenwoordigd door Bertus Jongste op dit grootse evenement.



Deze foto laat zien van welke omvang dit evenement is.

zocht de auto op een parkeerterrein te zetten.

Nu kan het grote opbouwen beginnen, in een enorme hal die opgesierd is met vlaggen. Ik moet even zoeken waar moet ik zijn, en ja mijn naam-badge ligt al klaar. Goede stevige tafels, ruim opgezet met ruime looppaden. Om 10 uur gaat de show beginnen, en wordt het al gezellig druk; met heel veel vakidioten die een praatje willen maken. Ook de inwendige mens is niet vergeten: er is een goede horeca aanwezig, waar van alles is te krijgen.

Om 16.00 uur is het gedaan, en begint het afbreken en inladen weer. Moe maar voldaan aanvaarden wij de thuisreis weer. En ik bedenk: volgend jaar kom ik weer, hopelijk met meer Meccano, en meer Meccanogilde leden. Want deze vorm van modelbouw mag niet ontbreken op zo'n evenement, hier is Meccano voor gemaakt.

Ik hoop hiermee meer gildeleden warm te krijgen. Het evenement is goed georganiseerd en inschrijven is gratis (plus een gratis koffiebon, en een leuke dag).

11

Mechelen 2009

Tekst: Harry Mariën

Zoals reeds gemeld in de agenda is er dit jaar weer een bijeenkomst in Mechelen (België). Datum, locatie en openingstijden kunt u vinden in de agenda op pagina 19.

Wat er echter meer over te vertellen is laat ik u hierbij weten.

Dit jaar heeft de bijeenkomst een thema en dat luidt: "Meccano-producten" voor het bouwen, zoals gereedschap, hulpmiddelen en constructies voor het verbeteren van Meccano Modelbouw.

Doch vergeet a.u.b. toch ook niet uw reguliere modellen mee te brengen. Voor de Gildeleden uit Nederland is het museum met zijn grote Meccano collectie eveneens te bezichtigen.

TEMSI SUPER MODEL

Tekst & foto's: Geert Vanhove

Eerst wat "Vaderlandse Geschiedenis".

In het Nederlandse gebied Overijssel, meer bepaald in Hengelo, werden jarenlang TEMSI bouwdozen samengesteld. Doelbewust werd de module afgestemd op de 1/2" gatafstand van het succesvolle Meccano systeem. Het was niet enkel de bedoeling beter betaalbare sets op de markt te brengen. Het was ook ontwikkeld als aanvulling voor bestaande Meccano collecties. Het TEMSI assortiment is eerder beperkt en alle stevige plaatstalen onderdelen zijn 1mm dik.

Oerdegelijk, maar weinig buigzaam. De schroefdraad is M4 tegenover de 5/32"BSW van Meccano. De assen hebben een diameter van 4mm, iets onder de Meccano afmeting.

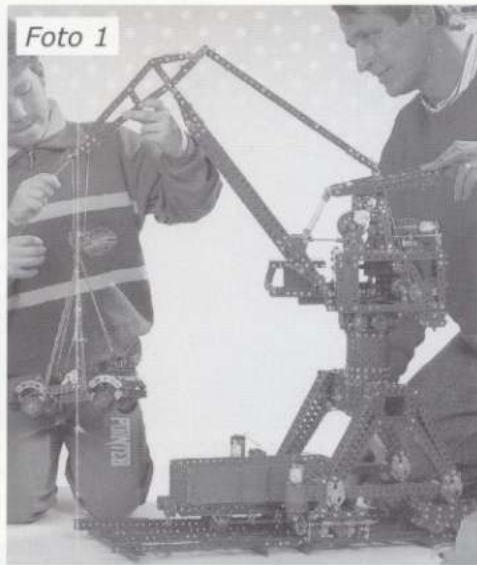
De buigzame platen zijn aanvankelijk in dun plaatstaal, dan weer dun en broos kunststof of veel te dik en star rood kunststof dat witte strepen vertoont in de buigzones.

De allereerste verpakkingen waren rood, met een getekende afbeelding van een jongetje met op de achtergrond een impressie van een hamerkopkraan uit de oude haven. De doos zelf had kartonnen vakken. Tot in de jaren 1970 bleef rood de hoofdkleur van de bouwdozen. Ondertussen verschenen kinderen met halflang haar op de foto met een TEMSI brug. De onderdelen werden geëtaled in een gele of lichtblauwe plastic spuitgietsvorm. De handleiding kreeg dan wel een vernieuwde wikkel; de inhoud bleef een mager zwart/wit afkooksel van erg oude Meccano handleidingen uit het begin van de 20^e eeuw. Vervolgens werden de sets in een geel jasje gestoken tot in de jaren

1980. Zij het dat zowel de inhoud als de handleiding nog steeds dezelfde bleven. TEMSI kwam ook nog onder andere vormen op de markt in het buitenland: "Robbedoes" of "Spirou" in België. Ook in Duitsland zag het er wat anders uit. De buitenlandse dozen weken iets af naar inhoud en handleiding. Losse onderdelen werden enkel in 5-voud verkocht op bestelling.

In tweede helft van de 20^e eeuw deed de marketing zijn intrede in het aloude Hollands bedrijf van vader op zoon. Een ervaren Meccanobouwer werd aangezocht om de sets een nieuw allure en moderne facelift te geven. De inhoud en de handleidingen waren nauwelijks anders dan decennia geleden. Maar de marketing voegde aan de nummering van de sets aanlokkelijke benamingen toe. De foto's op de ondertussen witte kartonnen verpakkingen suggereerden de mogelijkheid om met de inhoud eigentijdse en interessante modellen te bouwen. Op de wikkel van de - helaas - ongewijzigde stokoude zwart/wit handleiding werd dezelfde droom in stand gehouden. Die omslag en de algemene promofolder toonden een erg aantrekkelijk model van een havenkraan, te midden van "vader & zoon". Het mocht niet baten. De groene streken met puntige bramen werden krom verpakt. De M4 bouten en moeren zagen er plots anders en lomper uit dan vroeger. Een halve jaarproductie werd uit de winkelrekken terug gehaald omdat de lak zware metalen bevatte. Bovendien kostte de zoektocht naar een "gezonde

Foto 1



lak" niet alleen kostbare tijd maar ook veel geld boven het geplande budget. Metallus heeft de restanten van het leeggebloede bedrijf overgenomen.

Het model

De duidelijkste foto van de lemniscaat havenkraan vind je terug op de promofolder uit die periode. (Zie foto 1) In kleiner formaat is deze afgebeeld op de omslag van de handleidingen.

Heel wat Meccano modelbouwers voelen zich geremd om van slechts één foto te beginnen.

Bovendien bevat het model heel wat onderdelen die niet in de standaard TEMSI bouwdozen aangeboden worden. Er zitten 5 motoren met

reductiekast in actief bedrijf. De bouwer van het TEMSI SUPERMODEL had duidelijk de beschikking over de fabrieksvoorraad. Getuige hiervan zijn de tientallen naafkrukken (Mecc.no 62) in de kraan. Welbeschouwd kan dit aantal gemakkelijk teruggeschroefd worden. Jammer genoeg zit er in het TEMSI assortiment geen gepast materiaal om een compact draailager te maken. Het complete kraanmodel oogt mooi en werkt goed. Het overgrote draailager doet wat afbreuk aan de onderlinge verhoudingen van het geheel. (Zie foto 2)

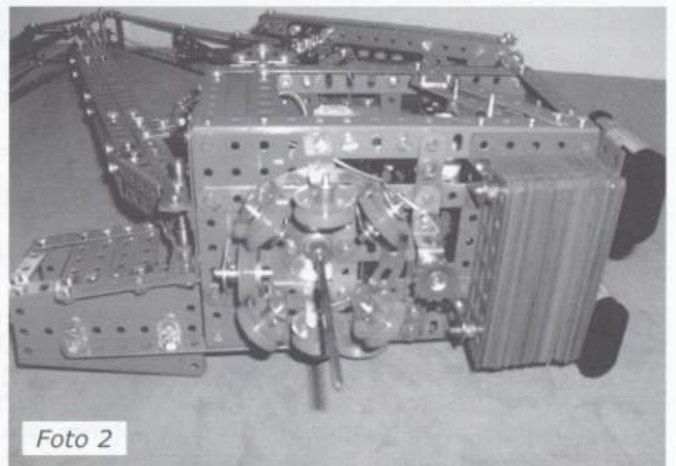


Foto 2

Bovendien staat op de folder een onbestaande ronde

draaiplaat onder de loopwielen gemonteerd: Ik verving dit element door het allergrootste kettingwiel van TEMSI. (Zie foto 3) Daarom maakte ik de zuil kegelvormig in plaats van het cilindrische voorbeeld. Zo heb je ruimte voor de aandrijfketting die beurtelings in en naast de loopwielen zit.

Wie het kraanmodel in TEMSI wil bouwen kan de speciale onderdelen verzagen uit het gewone aanbod. De echte Meccanobouwer vindt ongetwijfeld een elegante oplossing voor het geheel. Of je nu met TEMSI motoren werkt, of andere aandrijvingen toepast, er is bijzondere aandacht nodig bij een aantal knelpunten. De grootste belasting vindt plaats bij de aandrijving van de boogies en het toppen van de giek. De grote wrijving, die ontstaat bij de worm-wieloverbrengingen, zorgt ervoor dat de motoren zich wegduwen door de ontwikkelde kracht. De motoren in kwestie hebben een solide basis nodig. Vervolgens heeft de uitgaande as van de motor op het dak van de kraan een eindlager nodig. Zonder deze ingrepen duwen de worm/tandwieloverbrengingen zichzelf uit elkaar.

Van onder naar boven toe: De looprails bestaan hoofdzakelijk uit hoekbalken van 25 gaten.

In het TEMSI assortiment zitten M4 boutjes met een kleine spitse kop, of heel korte met een erg platte kop. Beide typen zijn erg handig om botsing met de loopwielen van de kraan te vermijden. De boutjes met grote koppen en grote moeren zijn dan weer geschikt om bij de gleufgaten toe te passen. De treinwagon is uit erg primitief materiaal samengesteld. De bodem wordt geflankeerd door telkens 2 hoekbalken van 25 gaten die samen U-balken vormen. Tussenin worden de bodemstroken van 25 gaten bijeen gehouden door vlakke strips. De wanden bestaan uit stijve rode kunststof platen, stroken van 5 gaten en hoeksteunen. Er staat een eindbuffer op de centrale treinrails. (Zie foto 4)

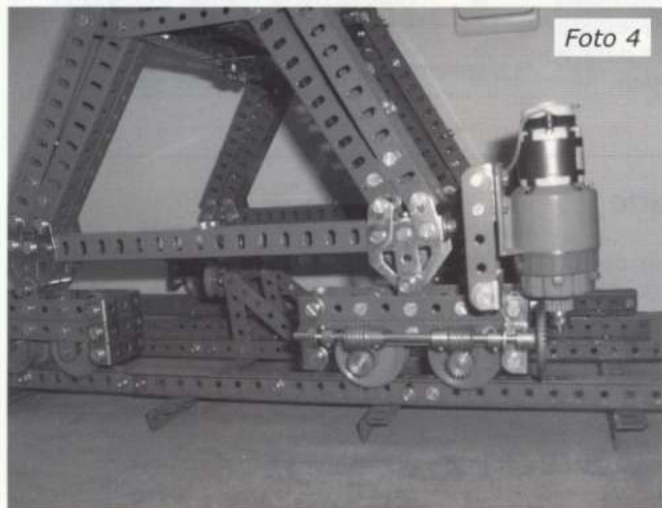


Foto 4

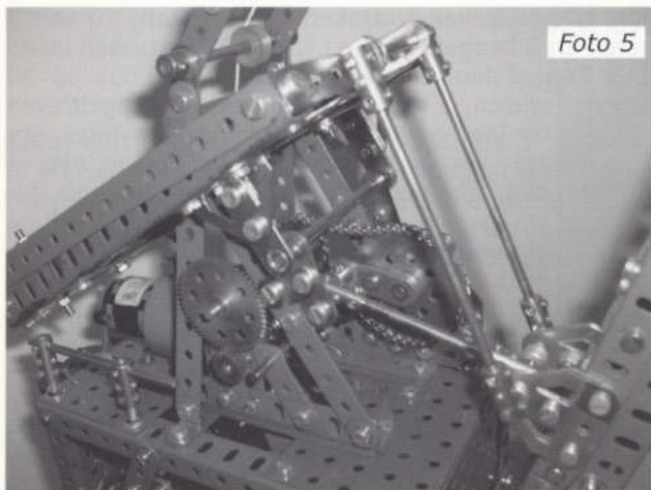
Elke boogie bevat 4 stroken van 9 gaten, 10 van 3 gaten en 6 beugels (1+3+1 gaten). Daartussen lopen 2+2 flenswielen. De hele kraan steunt dus op 16 wielen. 2 van de 4 boogies zijn aangedreven op lage snelheid. De motorsteun moet erg star verbonden zijn met de boogie. Het is niet echt nodig de drijfstaaf te lageren. Als je gewone hoeksteunen gebruikt, werk je gemakkelijker de speling tussen de tandwielen weg. Ook de scharnierpunten tussen de boogies en het kraanonderstel behoeven geen naafkrukken. Het onderstel wordt gedragen door hoekbalken van 19 gaten horizontaal; 11 & 15 gaten schuin omhoog. Bovenaan 7 gaten horizontaal en 5 gaten verticaal. In de brug zitten 4 flensplaten van 11x5 gaten en 2 vlakke platen van 9x5 gaten. In het midden van de brug houden cirkelsegmenten de voet van de centrale zuil bij elkaar. De stroken van 5 gaten zijn gekoppeld door hoeksteunen en platte steunstukken. De kegel wordt onderaan op dezelfde wijze gevormd. De stroken van 7 gaten schroef je bovenaan tegen een buigzame plaat van 3 gaten breed. 4 cirkelsegmenten en stroken van 5 gaten dragen het grootste kettingwiel van TEMSI.

Tijdens het transport ligt de aandrijfketting van de toren rond de kegel. (Zie foto 3) Bij de opbouw haak je die om het kleine kettingwiel, dat met 2 stelschroefjes op de aandrijfstaaf uit de machinekamer zit. De centrale spil is een as met een kraagje in de machinekamer. Deze spil beweegt vrij op en neer en dient enkel om in het grote kettingwiel op de kegel te prikken. De draaikrans bestaat uit 7 snaarwielen die beurtelings met de naaf naar binnen en buiten gemonteerd staan. In de plaats van het ontbrekende 8^e wiel zit het kleine kettingwiel voor de aandrijving van de bovenbouw. De ketting loopt beurtelings in en naast de wielen. De 2 motoren in de machinekamer moeten maar weinig kracht zetten. De draaimotor loopt traag. De hijsmotor mag sneller en heeft een riemaandrijving opzij. De derde motor op het dak dient om de giek te toppen. Onder het dak monteert je een hoekbalk om de motorsteun te verstarren.

Alle assen op het dak zijn gelagerd in naafkrukken. Hier treden erg grote krachten op.

De aandrijfketting voor het excentriek heeft een kettingspanner nodig. De uitgaande as van de motor wordt op zijn uiteinde nog eens extra gelagerd. Door een naafkruk te monteren op het middelgrote kettingwiel, krijg je een soort fietspedaal die de giek heen en weer beweegt. (Zie foto 5) Een trage, krachtige motor doet hier het werk. De verticale stangen, die het contragewicht bedienen, meten tussen de kragen 91mm. De as afstand (hart - hart) van de scharnierpunten is 124 mm. De trekstangen kunnen bijgevolg niet langer zijn dan 120 mm. De horizontale staaf van het excentriek-mechanisme meet 50,5 mm tussen de kragen. De hartafstand is 83,5 mm; de as is maximaal 79,5 mm lang.

Om de vierkante koker van de onderste giek op te bouwen uit hoekbalken en platte steunstukken, heb je enige vaardigheid nodig. Bij de sluiting kun je een moer via een gleufgat in de koker laten vallen. Vervolgens



hengel je met een dunne schroevendraaier het moertje tot op het boutje. Roer met dat gereedschap het moertje rond de bout. Plaats vervolgens de punt van de schroevendraaier tussen de moer en de binnenzijde van de hoekbalk. Zo zit die klem als

je langs buiten het boutje verder aanschroeft. Vloer en dak van de stuurcabine zijn sectorplaten. Als contragewicht gebruikte ik TEMSI molenwieken. (Zie foto 2) De batterijhouders voor de boogjes zitten in de brug verborgen. De 12V motoren kun je bedienen met telkens 8 AA batterijen van 2000 mAh. De 2^e reeks monteert je op de rug van de machinekamer als vast contragewicht.

Zo heb je geen sleepcontacten nodig in de draaikrans. De rijbeweging bedien je vanuit de brug. Draaien, hijsen en toppen stuur je van bovenaf.

Het model leent zich goed om in eender welk metalen constructiesysteem te laten nabouwen. Er zitten eigenlijk geen ongewone onderdelen in verwerkt. Wie regelmatig de grote clubbijeenkomsten bezoekt, kan motoren van verschillende capaciteit aanschaffen. Wie goed is in elektronica, mag zeker niet nalaten een afstandbesturing in te bouwen. Succes gegarandeerd bij het grote publiek!

Modelbouwbeurs Rijswijk 2009

Tekst & foto's: Charles Spierdijk

Voor de tweede maal was het Gilde uitgenodigd om deel te nemen aan deze beurs. De eerste keer ging er nog het één en ander mis met de bezettingsgraad van de toegewezen tafelruimte. Deze keer was dat geen probleem. Achteraf kan gesteld worden dat de hoge entreprijs wel erg hoog was. Qua organisatie was er ook nog wel wat op aan te merken. Het Gilde evenwel was goed voorbereid. In tegenstelling tot vorig jaar waren de getoonde modellen wat kleiner. Toch was de belangstelling voor de Meccano-stand naar ieders tevredenheid groot. Om u hiervan een beeld te geven, wordt het verslag ondersteund met een aantal foto's.



Heimen Stronkhorst staat hierboven een enthousiaste bezoeker te woord. Zo te zien gaat het over zijn Romeinse poort



Groot, klein, kleiner, nog kleiner en kleinst. Het stoomtractor park van Jan Ringnalda.



Hier is René Muijen bezig met een demonstratie voor (misschien) een toekomstige vuilnisman of meccano-lid.

Rectificatie

In MN 26.4 in het verslag van Harderwijk staat bij één van de foto's: "diverse auto's van Gerrit Evers en wat kleinere modellen van Piet Tadema". Dit is niet juist. De tekst bij deze foto zou moeten zijn: "Deze auto's zijn gebouwd door Gerrit Evers naar een model van Piet Tadema". De bouwbeschrijving is van Bernard Périer uit CQ. Deze bouwbeschrijving is vertaald door Piet Tadema.

Dit was het begin van het zwaartransportbedrijf "Evers". Het wagenpark van de firma Evers is inmiddels uitgebreid met 4 nieuwe trucks (Mack's), 2 aanhangers en 2 opleggers voor het vervoer van 12 palletwagens. De aanhangers en de opleggers zijn speciaal gebouwd voor het vervoer van deze palletwagens. Alles kan worden samengekoppeld en dan kan een groot object worden verplaatst. (Zie foto op voorpagina)

De redactie

Van een roterende beweging naar een lineaire beweging

(Oorspronkelijk uit The International Meccanoman nr. 28 door Dr. Michael Adler)

Tekst: Alex de Jong & Charles Spierdijk, Tekeningen: Het Tekenteam

Inleiding

Het getoonde mechanisme heeft tot doel een roterende beweging om te zetten in een lineaire (rechtlijnige) beweging. De afbeeldingen laten een constructie zien die op uiteenlopende manieren kan worden aangepast aan de behoefte. Zo is bij het hier afgebeelde voorbeeld de lineaire beweging in dezelfde richting als de roterende beweging. Wanneer de aangedreven rondsels direct in de tandheugels aangrijpen, zal de lineaire beweging tegengesteld bewegen t.o.v. de aandrijvende as.

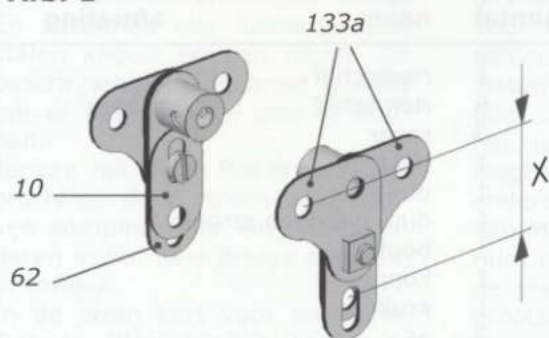
In deze compacte constructie zijn de tandheugels zwaar (beide 3x nr.110) uitgevoerd. Dat is natuurlijk niet nodig voor het overbrengen van lichte bedieningen.

Zo is het ook mogelijk tandheugels t.o.v. elkaar te laten verspringen. Dit vergt een nauwkeurige uitlijning van de tanden ter plaatse van de verbinding.

Enkele tips voor de samenbouw van het geheel

Begin eerst met het in elkaar zetten van het frame. (Zie afb. 1)

Afb. 1

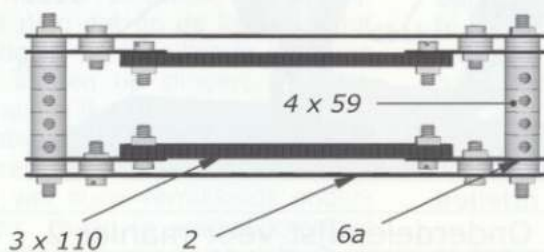


X = afstand tussen het hart van de geleiderollen

De zijkanten van het frame bestaan elk uit 2 stuks nr. 133a, één nr. 62 en één nr. 10.

Let er op dat het ronde gat van nr.10 is uitgelijnd met het sleufgat van nr. 62. Door nr. 10 te schuiven kan het gat zo worden geplaatst dat er precies een strip tussen de geleidewielen past.

Afb. 2



Hier is ook te zien dat er drie sluitringen tussen de strippen 2 en 6a zijn geplaatst.

Het lineair bewegende deel van het mechanisme is volgens afb. 2 samengesteld.

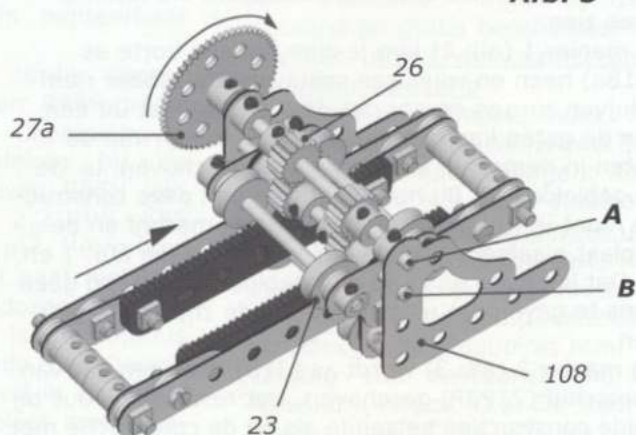
Monteer eerst de ene helft van het lineaire deel (vanaf het 2 inch draadeind), steek het dan door het frame, en maak het daarna pas af.

In de zijden van het frame worden vervolgens drie assen met geleidewielen gemonteerd. Deze assen zijn 2,5 inch lang. Kragen aan de buitenzijde van het frame houden de assen op hun plek. Voor de nodige afstand zitten er overal drie onderleggingen tussen het frame en de geleidewielen.

Monteer as B met de rondsels en stel de tandstrips zo in dat het geheel soepel loopt.

Plaats het mechaniek in het model d.m.v. as A en as B in de beide hoeksteunen nr. 108. (Zie afb. 3) Hierbij wordt as A als laatste gemonteerd.

Afb. 3



De hele constructie

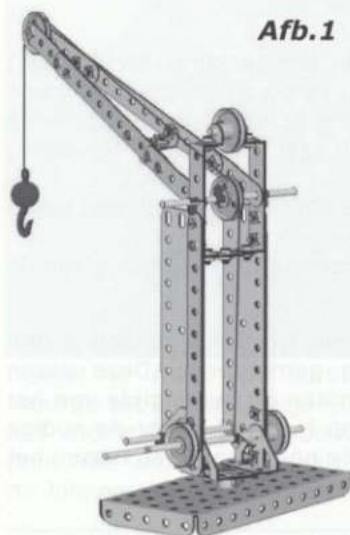
De 1,5 inch strips zijn nodig om de 110 goed te kunnen stellen, want de sleufgaten in dit onderdeel zijn niet lang genoeg voor de juiste plaatsing.

Gebruik overal 3 onderleggingen om de 1,5 inch strips op een vaste afstand van de 5,5 inch strips te houden.

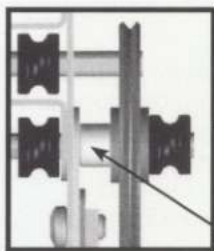
Opmerking

Veel onderdelen in deze constructie zijn simpelweg te vervangen door onderdelen uit nieuwe meccano-sets, met uitzondering van de tandheugels. Bij gebruik van de kunststof heugels dient de constructie gewijzigd te worden. Ook zijn de mogelijkheden wat beperkter.

Gilde jeugd



Afb. 1



We hebben in de vorige aflevering kunnen zien dat de assen tegen terugdraaien geblokkeerd kunnen worden.

De getekende constructie liet zien dat er messing onderdelen werden gebruikt en die kom je niet in nieuwe

meccanodozen tegen. Wanneer je alleen over onderdelen beschikt die in de moderne meccano dozen zitten, dan kun je niet verder met je kraantje. Dat is niet de bedoeling.

Gelukkig zijn er manieren om met moderne onderdelen (kunststof) de assen te blokkeren. We laten er twee zien.

In manier 1 (afb.2) kun je zien dat een korte as (318a) heen en weer kan schuiven. De rubber riemschijven zorgen ervoor dat de as (316) niet uit één van de gaten kan glijden. Als de as in één van de gaten in riemschijf (21P3P) wordt geschoven, is de as geblokkeerd. Bij het opbouwen van deze constructie moet je wel een bus tussen de riemschijf en de zijplaat plaatsen. (Zie de kleine afb. tussen afb. 1 en 2) Dat is om de as in de niet geblokkerte stand geen kans te geven om uit het gat van de zijplaat te glijden.

Bij manier 2 (afb.3) wordt as (316) door een gat van riemschijf (21P3P) geschoven. Het resultaat is dus bij beide constructies hetzelfde als bij de constructie met de oude onderdelen. Je mag zelf kiezen welke manier je gebruikt in je kraantje.

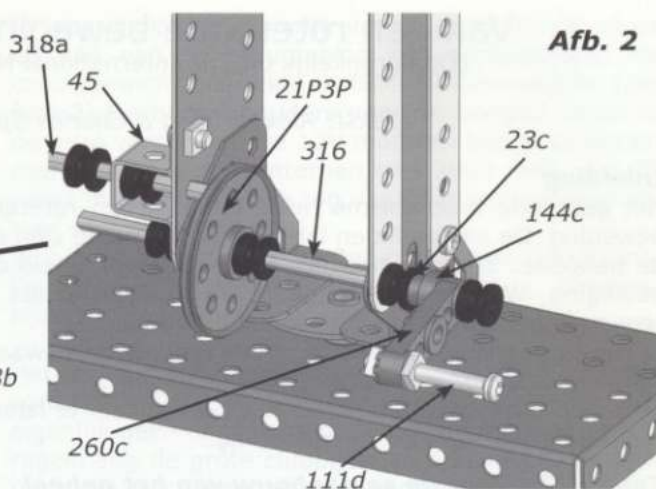
Een tip. Als je de onderdelenlijsten vergelijkt zul je zien dat je wat minder onderdelen nodig hebt voor de tweede manier.

Let er wel op dat bij manier 2 ook een bus tussen riemschijf (21P3P) en de zijplaat moet komen.

In de volgende aflevering gaan we met de bovenkant van het kraantje verder. Ook gaan we bepalen hoe de giek (hijssarm) eruit komt te zien.

Alle afbeeldingen, die tot nu toe gebruikt zijn om dit kraantje te kunnen bouwen, zijn ook te zien op onze website: www.meccanogilde.nl en zijn gemaakt door Harry Meeuwssen van het tekenteam.

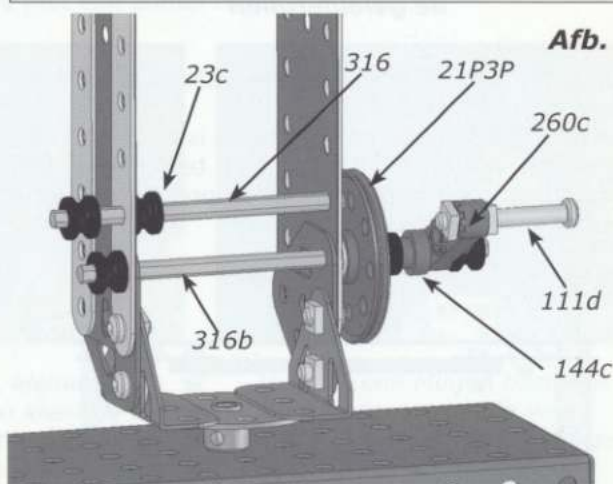
De redactie



Afb. 2

Onderdelenlijst voor manier 1

| nr. | aantal | naam | afmeting |
|-------|--------|---------------------|----------|
| 21P3P | 1 | riemschijf | rubber |
| 23c | 6 | riemschijf | |
| 37a | 3 | moer | |
| 37b | 1 | bout | |
| 38b | 1 | bus | |
| 45 | 1 | dub. gebogen strook | |
| 111d | 1 | bout | |
| 144c | 1 | koppeling | |
| 260c | 1 | kruk | |
| 316 | 1 | as | |
| 318a | 1 | as | |



Afb. 3

Onderdelenlijst voor manier 2

| nr. | aantal | naam | afmeting |
|-------|--------|------------|----------|
| 21P3P | 1 | riemschijf | rubber |
| 23c | 5 | riemschijf | |
| 37a | 2 | moer | |
| 38b | 1 | bus | |
| 111d | 1 | bout | |
| 144c | 2 | koppeling | |
| 260c | 1 | kruk | |
| 316 | 1 | as | |
| 316b | 1 | as | |

buitenlandse bladen

Hans van Ouwerkerk

Constructor Quarterly

Nummer 83 (maart 2009)

Kun je met doos 8 een spectaculair model bouwen? Volgens Chris Shute wel. Hij heeft zijn lucifersdoosjesmanipulator (zie CQ54) zodanig aangepast dat de inhoud van een doos 8 bijna volstaat voor een complex model niet veel groter dan 32 x 32 x 14 cm. Er zijn nog wel wat extra bouten, moeren, trekveren en ringen nodig. En natuurlijk vier luciferdoosjes, stalen kogels en een motor. De beschrijving is uitgebreid genoeg om er mee aan de slag te kunnen.

Ter ere van wijlen Phil Bradley zijn prachtige door stoom aangedreven pompmachine. Nu te bewonderen in het Kew Bridge museum in Londen.

In de jaren kort voor en na de Tweede Wereldoorlog reden er in Europa veel maffe driewielige autootjes rond. In Engeland de Reliant en de Duitsers konden er ook wat van. Hier een modelletje van de Goliath Pionier in de stijl waar Bernard Périer zo goed in is. Nog maffier is een tweede modelletje, de rijdende badkuip. Compleet met sprookje.

Joe Attard woont op Malta, maar dat is geen belemmering voor het bouwen van een Ierse draaimolen. Zo'n ding dat op de kermis stijgt en daalt en de gillende kinderen alle kanten op slingert. Redelijk gemakkelijk te bouwen.

De stoomtractor met hijskraan van Darren Bonner lijkt gebouwd te zijn van oude vernikkelde onderdelen, maar in werkelijkheid is het allemaal nieuw verzinkt spul. Het begon met de aanschaf van vier cirkelstroken (145) en die zagen er zo aantrekkelijk uit dat er iets zinnigs mee gedaan moest worden. Ze vormen de basis voor de achterwielen van deze John Fowler B5.

Terug naar kleur met de "Medway Queen", de raderboot van Tony Homden. Zwart onder de waterlijn, veel wit voor zijvlakken en

schoorsteen, geel voor het dek en hier en daar accenten in rood. Een prachtige combinatie met veel detaillering.

Caterpillar is de laatste tijd een hoofdthema. In CQ81 de D10T, in deze aflevering de 966H en over een tijdje de 777F. Het prototype 966H weegt 27 ton, heeft een 211 kW motor en een laadschop voor 4,8 m³. Het 77 cm lange model heeft één 12 V motor en kan alle bewegingen van het prototype uitvoeren.

Voor tramliefhebbers de dubbelgelede Skoda Astra 03T met lage instap voor invaliden. Gebouwd door John Herdman. Eigenlijk het oeroude systeem met een laaghangende middenbak zonder onderstel.

Van Michael Whiting een planetarium met handaandrijving. Alleen de planeet Uranus met de vier grootste manen in hanteerbaar formaat.

En dan nu, zoals eerder aangekondigd, de Liebherr R996 graafmachine van Eric Champleboux. Gigantisch vergeleken bij de hierboven beschreven 966H van Caterpillar. Motor 2,2 MW, 655 ton, laadschop 33 m³. Het model weegt 160 kg. Dat gaat niet lukken met een paar dozen 10.

Iets bescheidener is de autobus van Michael Edwards. Een Dennis Dart zoals die overal in Engeland te zien zijn. Compleet met automatische driersnellingsbak. Niet heel eenvoudig dus en ook nog fors aan de maat.

Midlands Meccano Guild Bulletin

Nummer 37 (februari 2009)

Aandacht voor het overlijden van gildelid Bob Ford. Vloog in de Tweede Wereldoorlog de Mosquito en later de Trident.

In 1970 bestond dit gilde al. Uit Meccano Magazine een herdruk van het door Bert Love geschreven verslag van de zesde bijeenkomst in maart van dat jaar. Prachtige modellen en bekende namen uit

het verleden.

The Sheffield Meccano Guild Journal

Nummer 104 (winter 2008)

Reglement voor een wedstrijd met voertuigjes aangedreven door een veermotor. Ideetje voor ons gilde?

Uitgebreid verslag van de herfstbijeenkomst in Laughton. Het winnende model van Stefan Tokarski is afgebeeld op het voorblad. Prototype is de Locomat uit Zwitserland. Een computergestuurde loopband met ondersteunende tilband voor patiënten met loopproblemen. Stefan slijt zijn leven in een rolstoel, hij weet er alles van. Klaarblijkelijk kan er ook in de rolstoel met Meccano gebouwd worden.

Runnymede Meccano Guild Magazine

Nummer 69 (februari 2009)

Alle Meccano Magazines zijn gescand en gratis beschikbaar op internet: <http://www.nzmeccano.com/MMviewer.php>

Compleet met simpele index. Op deze site ook scans van vrijwel alle Engelstalige handleidingen. Een uitgebreidere MM index staat op: <http://www.meccanoindex.co.uk/> Afbeeldingen van onderdelen na 1981 in Frankrijk geproduceerd op: http://meccano.planetaclix.pt/index_oscar_felgueiras.html

Verslag van tentoonstelling in Alexandra Palace. O.a. De stoomtractor van Colin Davies, de 'energiefabriek' van Ivor Ellard, computergestuurde versnellingsbak van Alan Wenbourne, Beyer Peacock Garrett locomotief van Peter Finney, prachtige Foden tankwagen van Nick Rodgers en graafmachine van David Tracey.

Na SML1 en SML1A publiceerde Meccano in oktober 1933 in MM het Alvis chassis met voorwiel-aandrijving. Roger Marriott heeft hier nu de nodige verbeteringen in aangebracht. Met name correcte versnellingsbak conform prototype. In aansluiting hierop van Roger West een versnellingsbak met afstandsbesturing voor SML1A.

Wie zwemt in het geld kan dit o.a. besteden aan zeer dure mechanische horloges. Uit de tijd van de zakhorloges stamt de 'tourbillon'. Een soort cardanische ophanging van het echappement en alles wat daar aan te pas komt. Doel was absolute gelijkloop onafhankelijk van de positie, hangend of liggend, van het horloge. Hier een model in Meccano. Zie <http://www.greubelforse.com/inventing.asp>

Op de vraag "Wat kun je bouwen met een zeer beperkte hoeveelheid onderdelen?" kwamen eind 2008 ruim honderd inzendingen. Hier de beste en vaak zeer originele voorstellen op de Spannerlijst.

Tot slot verslag van bijeenkomst in februari. O.a. figuurzaagmachine, klok, het reeds genoemde Alvis-chassis, stoommachine (Bob Ford), hovercraft en Stephenson's Rocket.

Other Systems Newsletter

Nummer 40 (april 2009)

Zoals altijd teveel om op te noemen. Er is echter ook een website <http://www.osnl.co.uk/> en de database, waarin al die niet-Meccanospullen vermeld worden, kan geprint worden. Hornby was niet de enige speler. Ditmaal ook diverse auto- en vliegtuigbouwdozen.

JMH Newsletter

Nummer 89 (maart 2009)

Dit blad krijgt ons gilde voortaan in de goedkope versie met grijstonen. Als er prijs wordt gesteld op kleur dan moet daarover onderhandeld worden.

Met de uitgebreide bouwbeschrijving van de "Sir William Stanier", een 8P locomotief met tender uit de Coronation klasse, kunt u zo aan de slag. In feite schaal 1, maar zo smal geconstrueerd dat rijden op spoor nul mogelijk is. Met acceptabele stoomverdeling volgens Walschaerts.

Lang geleden vertelde William Irwin mij in Auckland dat de zwaar verroeste differential analyser in het MOTAT-museum alleen maar gerestaureerd mocht worden als statisch model. Nu een artikel van zijn hand waaruit blijkt dat deze

analoge Meccano-computer weer echt werkt. Kennelijk is de directie overstag gegaan.

Na transport van een hijskraanmodel liggen de kabels meestal niet meer op de snaarwielen. Om eindeloos gepruts te voorkomen de kabels vlak bij de snaarwielen vastklemmen met een tie wrap. Pas voorzichtig losknippen als het model netjes in de expositieruimte staat.

Magazine du CAM

Nummer 106 (april 2009)

Dit blad gelukkig nog geheel in kleur. Voorop een prachtig model van een Landaulet Packard uit 1912 in rood/geel/zwart. Zo'n auto waarbij de chauffeur nog in weer en wind op de bok zat met een paardendecken over de benen. De passagiers lekker warm in het koetswerk. Standsverschil moest er zijn. Met uitgebreide bouwbeschrijving.

Krijgt het reuzenrad in Londen dezelfde bekendheid als de Eiffeltoren in Parijs, vroeg Jean Max Estève zich af en hij maakte er een kleurrijk model van. Eveneens uitgebreide beschrijving.

Voor geïnteresseerden in vitrines een beschouwing over de Franse types A en B uit de jaren vijftig. Inhoud in Frans blauw en goud.

Laatste artikel in de reeks over snaarwielen. Van de grote 19c tot de kleintjes van 11 mm zoals op de toermotor en in het vliegtuig Nr. 00.

Jacques Proux heeft een wel heel bijzondere doos 10 op de kop getikt. Blauw en zink in een kist met binnenkist. Geen laden! Is er mee geknoeid? Nee, alles is in originele staat. De onderdelen bevestigd op wit karton zoals dat in de fabriek werd gedaan. Kennelijk gemaakt tijdens de overgang van blauw/goud in dit soort kisten naar geel/zink in ladekasten. Uniek?

Van Willy Dewulf en Jim MacCulloch een kastje met twee joysticks. Geheel Meccano behalve de drukschakelaars die door de hefbomen ingedrukt kunnen worden.

Van Jacques Vuye het tweede artikel over fotografie van kleine modellen.

Tot slot diverse foto's van een drietal bijeenkomsten..

Rectificatie

Op de achterkant van MN 27.1 staat bij de foto rechtsboven dat Eric Beek de geestelijke vader van het getoonde chassis is. Dit model is echter van Jan Bressinck. Zie ook bijgaande foto.

De redactie



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:

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 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:

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:

MOBACO bouwdozen. Met name doos 2, 3 en 4 (de molens en de stations). Ook grote partijen losse onderdelen kunnen voor mij interessant zijn. Aanbiedingen bij: Nick Cranendonk, tel. 06 13283634, E-mail: <nickcranen-

donk@hotmail.com>

Gevraagd:

Contact gezocht i.v.m. het restaureren van Meccano onderdelen. Belangstellende: E. Heyman, Tel. 06 48411287

Te koop aangeboden:

Mooie grote complete partij MEC-CANO (geel, blauw, rood) met de meest uiteenlopende onderdelen. Inclusief grote elektrische hijskraan, diverse auto's, en heel veel schroefjes en moertjes. Allemaal keurig gesorteerd. Prijs nader overeen te komen. Indien interesse, kunnen we alvast wat foto's sturen. Reacties graag naar dhr. Kobus, e-mail: <remco.kobus@gmail.com>

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

19

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

Bijeenkomsten en evenementen

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**Mechelen 5 september**

Geopend: 10.00 tot 16.30 uur
Locatie: Speelgoedmuseum
Nekkerspoelstraat 21,
B-2500 Mechelen België

**Raadpleeg pagina 11 voor
meer informatie over deze
bijeenkomst!**

Gildebijeenkomst**Lottum (bij Venlo) 12 september**

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

**Raadpleeg pagina 7 voor
meer informatie over deze
bijeenkomst**

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.

Modelbouwbeurs Zaandam 2009 Tekst & foto's: Jan Ringnalda

Op 5 april 2009 werd er voor de tweede maal in de sporthal "De Struijck" te Zaandam de NHMV-beurs gehouden. Ook het Meccano Gilde was er deze maal weer bij. Het is een klein maar zeer gezellig evenement. Met de grote houtzaagmolen van Jan de Goede was een echte aandachtstrekker. Tevens toonde hij een compleet model van een liggende stoommachine. Onze ledensecretaris benutte de tijd om de bezoekers te laten zien hoe je een "Little Cat Shovel" (de éénmalige aanbieding van Jan van Dijk) in elkaar schroeft. René Muijen was van de partij met zijn tandwielloze haakse overbrenging en de Daf Vuilniswagen. Bovengenoemde zorgde voor verdere invulling van de tafels. Hij zag zelfs kans om bij de buurman, met zijn Papier modelbouw, enkele van zijn kleine vliegtuigjes op het platform van het "Oud Schiphol" neer te zetten.



Linksboven

Een overzicht van de Meccano stand met zijn deelnemers.

Rechtsboven

Hier is Hans Kuijl bezig met een technisch probleem.



Linksmidden

De reeds voor velen bekende DAF vuilnisauto van René Muijen.

Rechtsmidden

De maquette van Oud Schiphol met de vliegtuigen van Jan Ringnalda.



Linksonder

Zoals reeds gezegd de Houtzaagmolen die veel bekijks had van Jan de Goede.

Rechtsonder

Hier is te zien dat Gilde leden hoofdzakelijk kleine modellen hadden meegenomen.

Na afloop van deze kleine maar gezellige beurs gingen de deelnemers voldaan huiswaarts.

