



HISTOIRE du MECCANO.

Le lecteur soucieux de précisions, trouvera ci-après une chronologie Meccano extrêmement précise, établie en 1987 par Messieurs Marc Rebibo, Pierre Fonteinias, Jean Mergey et Jean-Max Estève un peu plus tard.

Franck Hornby est né le 15 mai **1863** au 77 de Copperas Hill.

En **1899** Franck Hornby travaille dans une société importatrice de viandes. Sa passion du bricolage va se concrétiser par l'invention du système Meccano.

C'est en fabriquant un jouet pour ses enfants que F. Hornby, alors simple amateur, en eu l'idée. Ce jeu d'après ses mémoires, était une grue construite avec des bandes perforées dans du cuivre et assemblées par vis. Il s'aperçut au démontage, que les pièces pouvaient être assemblées différemment grâce à leurs trous et former d'autres sujets.

1901 : Le 9 janvier, Franck Hornby déposa son brevet grâce à un prêt de 5 livres de son employeur sous le nom de "Mechanics Made Easy" (La mécanique rendue facile). Cette invention fut dénommée après analyse comme : Un jouet et un jeu éducatif pour les enfants et les jeunes. Son brevet fut immédiatement étendu à la France, la Belgique, l'Allemagne, les U.S.A., le Canada et la Nouvelle Zélande. Dès 1901, date de dépôt du brevet, fut mise au point l'idée originale qui fera la gloire du MECCANO : standardisation des pièces, bandes avec trous de même diamètre et équidistants pour faciliter le maximum de combinaisons possibles dans la construction, vis et écrous (boulons) permettant d'assurer la fixation stable des pièces entre elles. Dans la première boîte, le système contient 9 pièces différentes. Les bandes sont fabriquées en fer blanc avec bords repliés pour assurer leur rigidité. Les roues sont en laiton. Les instructions illustrent les modèles. Meccano fut d'abord construit par un artisan ferronnier nommé Biersley. La même année voit la création de la Société "Elliot and Hornby", 18 James street à Liverpool. Elliot étant l'employeur de Franck Hornby.

1902 : Le local au 18 James Street sert au conditionnement. La fabrication des pièces est sous traitée, d'où des difficultés à réunir de bonnes conditions pour obtenir qualité, délais de livraison et prix ...

1904 : Le système s'enrichit de 7 pièces pour ajouter l'entraînement (roue à barillet, poulie, pignon, roue à dents, roue de chant à dents) La gamme comprend 3 boîtes : A, B et C.

1906 : Le système se développe ; Il comprend désormais 39 pièces différentes (y compris la chaîne de Vaucanson, plus communément appelée : chaîne galle). Deux boîtes s'ajoutent à la gamme (D et E).

1907 : Le 14 septembre, création de la marque Meccano. Le graphisme Meccano avec le O en italique inversé serait déposé presque tout de suite après. Ouverture de la première usine MECCANO au 12 Duke Street à Liverpool. La qualité des pièces s'améliore considérablement.

1909 : Les bandes sont désormais faites en acier nickelé sans bord replié, plus épaisses donc plus rigides

(comme actuellement). Les extrémités des bandes sont arrondies. Refonte de la gamme (6 boîtes numérotées de 1 à 6 et des manuels). Pour faire face à la demande croissante, MECCANO transfère la production dans une usine plus grande à West Derby Road (Liverpool). La sous traitance extérieure est limitée à très peu de pièces.

1912 : A Berlin, le Meccano est produit par MARKLIN en association avec la société MECCANO. Fondation en France d'un entrepôt Meccano à Paris au 5 rue Ambroise Thomas dans le 9^{ème} arrondissement pour distribuer le MECCANO; elle est dirigée par Roland le Fils de Franck Hornby sous le nom de Meccano France LTD.

1913 : On trouve dans le catalogue du Bon Marché une publicité Meccano. Les boîtes sont alors différenciées par le nombre de pièces contenues. Le catalogue des Galeries Lafayette indique, lui, une numérotation de 0 à 4. Les boîtes sont noires, les pièces couleur métal blanc. Le catalogue "Maerklin Frères et Cie", 416 rue Saint Honoré à Paris, propose Meccano en boîtes numérotées de 0 à 6, avec les complémentaires en A : 0A, 1A, etc. et un moteur mécanique en deux versions dont la forme changera par la suite. Les boîtes 5 et 6 sont en noyer verni avec serrure et casiers sous verre.

1914 : Déjà l'usine devient trop petite pour satisfaire la demande. Une nouvelle et importante usine est construite dans le port de Liverpool à Binns Road. Le 28 juin, ouverture des usines de Binns Road. Cette même année, construction d'une locomotive Meccano à écartement 0 avec tampons et cheminée. Le système comprend désormais plus de 50 pièces différentes. La machine à vapeur fut introduite dans le système comme source d'énergie. La déclaration de la première guerre mondiale entraîne la confiscation de MECCANO Allemagne qui fut attribué à MÄRKLIN, lequel continua à fabriquer le jeu de construction sous son propre nom. A cette époque il n'était pas rare de trouver dans les boîtes de MECCANO des pièces de couleur noire estampillées MECCANO et MÄRKLIN.

1915 : Frank Hornby avait gagné un million de dollars de l'époque avec son invention. Son ouvrage "*Frank Hornby, the boy who made \$ 1 million with a toy*" (l'enfant qui gagna un million de dollars avec un jouet) est publié par Meccano Inc. USA. M.P. Gould en est l'auteur.

1916 : Le Meccano Magazine apparaît, afin de répondre à de nombreuses questions sur son contenu, Vol. 1 n° 1, alors simple feuille de journal, en langue anglaise puis en langue française. (Il vous sera indiqué le principal du contenu pour chaque numéro).

1917 : Meccano Magazine en espagnole. Entre 1915 et 1918, Meccano travaille pour la Défense Nationale. Meccano Magazine français publie un historique de ce jeu par F. Hornby.

1919 : Création de la Guilde Meccano - à noter la fameuse faute " Gilde " figurant dans les documents officiels.

1921 : Construction de l'immeuble de la Rébeval à Paris 19^{ème}, où vont loger les services d'importation, et de construction de Meccano. Son activité était sans doute limitée au cours des premières années à un simple rôle d'importation et de diffusion de produits manufacturés à Liverpool, mais très vite un outillage important et complet permit à MECCANO FRANCE de réaliser ses fabrications de façon autonome. Les bureaux et l'administration étaient implantés jusqu'en 1920 au 5 rue Ambroise Thomas à Paris 9^{ème} puis dès 1921 à Belleville dans le 19^{ème} aux 78-80 de la rue Rébeval, avant d'être regroupés en 1951 à Bobigny rue Henri Barbusse, à l'angle de la rue Valentine. En 1921 un catalogue d'étrennes des Galeries Lafayette indique, en plus des boîtes normales, des boîtes inventeur A et B, des boîtes d'accessoires électriques XI, un moteur mécanique et un moteur électrique.

A cette époque, l'air de famille (du à l'emploi de pièces communes) des produits Meccano anglais et français est indiscutable. Et pourtant, il y a toujours de petits détails qui font que l'impression première d'identité entre deux objets similaires n'est pas confirmée par un examen plus détaillé. Cette caractéristique se vérifiera, par la suite pour toutes les productions Meccano : Boites de constructions,

autos et avions Meccano, trains et canots Hornby et bien entendu les Dinky Toys. Cela ne doit pas surprendre, quand on sait que la plupart des machines et de l'outillage français provenaient de Liverpool. Cette incidente sur les différences constatées entre les documents du Meccano Magazine et le catalogue général Meccano explique pourquoi de 1933 à 1937 on ne doit se référer aux catalogues qu'avec une extrême prudence.

1923 : Guilde Meccano française. Les années 1920 à 1924 voient la création et l'essor des trains Meccano Zulu mécaniques, puis Hornby mécaniques et ensuite électriques. Ces trains étaient démontables (assemblage par vis et écrous Meccano).

1925 : Voit l'ouverture, au 5 boulevard des Capucines à Paris, du fameux magasin de présentation et de vente au détail, qui subsistera jusque dans les années 1960. Les boîtes sont noires, numérotées de 00 à 7, boîtes complémentaires, 00A, 0A, 1A, etc. Introduction des couleurs dans les pièces, c'est la période Rouge et Vert pour les bandes et cornières en acier, le rouge étant réservé aux plaques rigides, roues et poulies. Le système comprend plus de 200 pièces différentes.

1929 : Construction des immeubles de Bobigny.

1930 : Pour faire face à une demande importante en France et dans les colonies françaises, une grande usine est construite près de Paris, à Bobigny, ressemblant presque à celle de Liverpool. Boîtes mouchetées, pièces en couleur : Moteurs mécaniques et électriques.

1931 : Apparition de Meccano constructeur d'avions - ne pas confondre avec Mecavion - et des sujets Hornby en plomb.

1932 : Meccano constructeurs d'autos - Canots Hornby mécaniques. Miniatures Hornby. Le catalogue Meccano-Hornby pour 1932-1933, propose les nouvelles boîtes Meccano X, X1 et X2 ; leurs pièces ont une perforation plus importante, elles sont semblables aux pièces Trix. Les boîtes classiques vont de 000 à 7 avec leurs complémentaires, sauf la 000 qui contient par contre un carton de découpages. Il est proposé en outre deux moteurs mécaniques différents, deux électriques et une machine à vapeur.

1933 : Sortie des boîtes Kemex et d'électricité Electron.

1934 : L'usine de Bobigny fonctionne. Il ne reste rue Rébeval que l'administration et l'expédition. Sortie des Dinky Toys. Les couleurs de base deviennent *Bleu et Or*. La gamme comprend les boîtes A à L et les boîtes complémentaires AA à KA.

1935 : Diffusion du nouveau Meccano. Voir à ce sujet la belle page de "Meccano Magazine" vol. XII, n° 4 d'avril.

1935. Invention de nouvelles pièces, *bleu et or* et des plaques flexibles permettant d'habiller les modèles. Des boîtes de conversion de série A à L complètent les boîtes classiques de 00 à 7. Les nouvelles boîtes seront alors numérotées de A à L, ce qui portera leur nombre à 10, sans compter les boîtes spéciales et les boîtes X.

1936 : Mort de Franck Hornby le 21 septembre.

1937 : Parution du dernier numéro de "Meccano Magazine" vol. XIV, n° 8) en 21 x 27, d'octobre-novembre. Changement de numérotation de la gamme : 0 à 10 et boîtes complémentaires de 0A à 9A.

1938 : Boîtes noires, tour rouge encadrant une image, numérotées de 000 à 10, plus les boîtes X et les spéciales.

1939 : Introduction des boîtes : MECCANO ARMEE.

1940 : En mai, parution du dernier prospectus Meccano d'avant-guerre ; on y annonce, entre autre, l'abandon de la fabrication des trains Hornby. En septembre, dernier tarif confidentiel pour les détaillants.

1941-1944 : Meccano travaille avec Märklin. Cela s'était déjà produit avant 1914. La pénurie de matières premières impose de parcimonieuses livraisons : boîtes Meccano jusqu'au n° 5, articles de basse qualité. Emploi de l'isorel dans la fabrication de certains articles de train (tunnel démontable, gare). Les jouets de luxe ne sont plus fabriqués. Par contre, en 1942, sortie d'un moteur électrique très particulier.

1945 : A Liverpool, retour aux couleurs *Rouge et Verte*. (Mais plus vives) alors qu'en France Bobigny restait fidèle aux couleurs *Bleu et Or*.

1946 : En mai paraît, pour les détaillants, un prospectus illustré annonçant la reprise de la fabrication de certains articles, compte tenu, encore, de la pénurie des matières premières.

1947 : Reprise lente et difficile.

1949 : Ce n'est qu'à partir de cette année que la marque française prit réellement son essor.

1951 : Reprise lente et difficile, Bobigny produit plus de 500.000 boîtes de Meccano, uniquement la n° 3, malgré les difficultés d'approvisionnement en acier. Meccano France abandonne la rue Rébeval et regroupe la totalité de ses services à Bobigny, du 70 au 88 avenue Henri Barbusse, dans des locaux plus vastes, acquis et équipés entre 1929 et 1934. C'est cette adresse qui demeure à jamais gravée dans la mémoire des petits français nés entre 1935 et 1955.

1953 : Parution en octobre de "Meccano Magazine" en petit format (14 x 21). Introduction de 15 nouvelles pièces : pignons, plaques triangulaires, disque 6 trous ...

1953 à 1957 : Nouveautés dans le domaine des trains Hornby et création du club *Dinky Toys France*.

1957 : Sortie du premier numéro de "Meccano Magazine", nouvelle série, en 21 x 27. Le n° 49 d'octobre 1957 sera le dernier des petits formats.

1959 : Construction de l'usine de Calais par *Lines Brothers*. En octobre, le "Meccano Magazine" n° 24, en grand format, est le dernier de cette revue qui est remplacé par un bulletin gratuit : "Actualités Meccano". Il en paraîtra onze numéros.

1965 : Le zingage remplace le nickelage des pièces. Sortie du MECCANO JUNIOR en plastique pour enfants à partir de 4 ans. Construction dans les ateliers MECCANO rue du Maroc à Paris de la première Tour Eiffel de grande taille (environ douze mètres), par Madame Francini et Monsieur Delalain. Elle fut exposée au Jardin d'Acclimatation.

1960 à 1970 : Pendant ces dix années, nombreuses nouveautés dans le domaine des fabrications Hornby : trains, canots, projecteurs, voitures Dinky Toys, etc.

1961 - 1963 : Les boîtes Meccano sont rouges, les pièces *bleu, or et rouges* (cf. catalogue Samaritaine de la même année).

1962 : Sortie des pièces Meccano électriques.

1963 - 1964 : Fin des trains Hornby à écartement 0. Le nom *Meccano-Triang* apparaît en 1964. Boîtes bleues et Or. Moteur électrique "Emebo" à piles.

1967 : Les boîtes ont une nouvelles présentation, pièces *bleu, or et rouge*, le couvercle est très illustré.

Sortie du nouveau moteur à six vitesses et d'une belle machine à vapeur. Présentation de "Meccano Plastic" pour les jeunes enfants: boîtes A, B et C, pièces en matières plastique. Il y a aussi les boîtes "spécialisées" : site de l'Engineering, service aéroport, etc.

1969 : Transfert de la production de MECCANO de Bobigny à Calais. Les couleurs des pièces sont uniformisées entre la France et L'Angleterre : *Bleu, Jaune et Rouge*. Les boîtes complémentaires se nomment désormais 1X à 9X.

1970 : Plus tard, devant céder la place à l'urbanisation galopante de la région parisienne, les usines Meccano seront transférées à Calais, dans le nord de la France, et ce mouvement coïncidera d'ailleurs avec la fin des authentiques Dinky Toys français. De nouvelles pièces sont introduites (engrenage avec entraînement à angles variables, secteur denté...).

1970 à 1979 : Le contenu des boîtes est allégé. Elles sont numérotées de 1E à 10E, les complémentaires de 1X à 9X. Couleur bleue, avec reproduction de modèles Meccano en jaune sur le couvercle. La boîte 10 (système complet) est toujours en bois avec tiroir.

1971 : Lancement du MECCANO de POCHE (petite boîte d'initiation à utiliser lors d'un voyage). Permettant la construction de petits modèles très simples. Les boîtes "Meccano Junior" numérotées de 1 à 3, avec pièces en plastique, changent plusieurs fois de présentation.

1972 : La firme devient *Meccano France SA* jusqu'en 1979.

1974 : Arrêt de la fabrication des trains Hornby HO.

1979 : Le nom change et devient *Miro-Meccano*. Meccano Liverpool dépose son bilan.

1980 : Transfert de la production de MECCANO de Binns Road (Liverpool) à Calais qui rassemble ainsi l'ensemble de la production du MECCANO pour le monde. Le Meccano n'est plus fabriqué qu'à Calais et est devenu complètement français.

1983 : Sortie des boîtes Jaunes, S, A, B, C, M1 et M2, les deux boîtes M1 et M2 sont livrées avec un ou deux moteurs électriques. Petites boîtes "Série découvertes" et "Série moteur à clef". Pièces *bleu, rouge, blanc et jaune*, toujours en métal pour la plupart. Toutefois quelques unes sont en plastique. Meccano Junior continue avec une nouvelle présentation.

Les boîtes bleues sont toujours en vente, mais n'étant plus en fabrication, vont avoir tendance à se raréfier. Bien entendu, les constructions Meccano emploient de plus en plus l'électronique.

Nous avons déjà mentionné la rareté de certaines pièces (que dire des boîtes anciennes complètes qui sont rarissimes !), tant par leur forme - entre autre la pièce n° 167 des années 30 : roulement à galets de la boîte n° 7 - que par leur couleur.

1987 : Reprise de la fabrication du moteur MR 9/12 volts.

1988 : Continuité des boîtes de 1 à 10 jusqu'en 1992.

2001 : Centenaire du jeu MECCANO. Pour cet anniversaire, Monsieur Jean-Pierre Guibert propose aux *meccanoïstes* l'histoire MECCANO en trois tomes : *MECCANO BOITES ET CATALOGUES, MECCANO PAR LES ENFANTS, LES MOTEURS MECCANO*.

Je remercie les personnes qui ont bien voulu me fournir les éléments de recherche pour cette étude qui, sans doute, est loin d'être exhaustive.

Jean Max Estève.