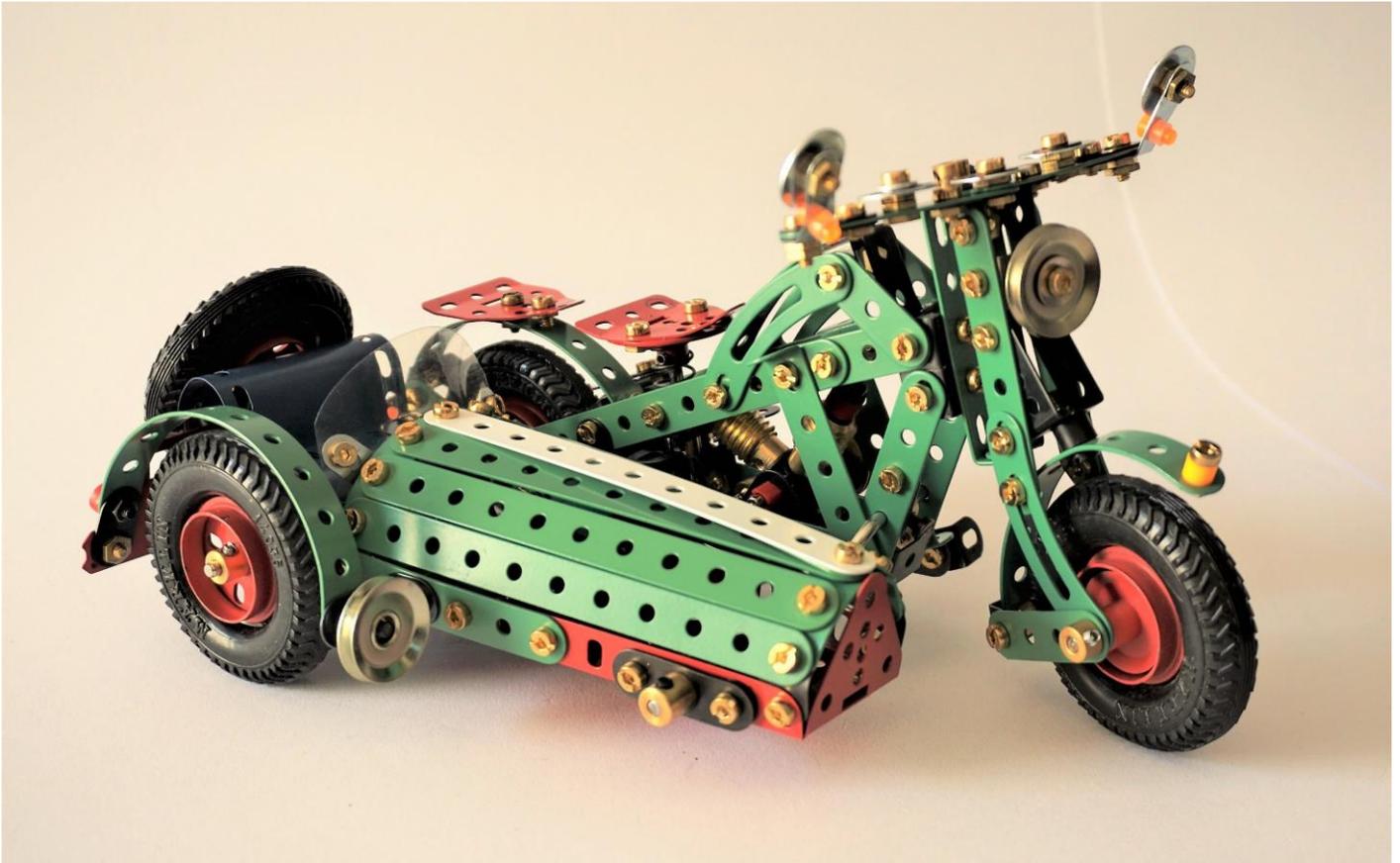


Schrauber & Sammler

Magazin für die Freunde des Metallbaukastens.

In Erinnerung an die Brüder Lilienthal 1888

Nr. 12 Herbst 2019



In dieser Ausgabe

Riesenrad	3
Metallbaukasten – mehr als nur ein Spielzeug	5
Eine Schönheit – die Dampflokomotive S 3/6	7
Aus der Exotenschublade von Urs Flammer - Kinema	9
Aus 3 mach 1 – Motorrad mit Beiwagen	11
Ein stiller Schrauber - Ausstellungsbericht	14
Treffen des CAM in La Ferté-Macé	15
7-Segment-Anzeige gebaut aus Märklin und Meccano	22
38. Meccano-Ausstellung der NMMG in Skegness	26

Nächstes Treffen des Freundeskreises Metallbaukasten:

Das Jahrestreffen findet wieder in Bebra, im Hotel Sonnenblick statt.

www.sonnenblick.de

Der Termin ist der 17. bis 20. Okt. 2019.

Weitere Informationen gibt es bei Andreas Köppe unter:

Thale_Schrauber@web.de

Ein paar Worte zu diesem Heft.

Liebe Leser, liebe Schrauber und Sammler, liebe Metallbaukastenfreunde,

Ihr lest gerade die zwölfte Ausgabe des Magazins für die Freunde des Metallbaukastens. Ich freue mich jedes Mal, dass ich genügend Berichte über Modelle, Baukästen und Ausstellungen zusammenbekomme. Danke an alle Autoren!

Gleich eine allgemeine Information vorweg: diese Ausgabe und auch alle älteren Ausgaben können unter folgender Internetadresse jederzeit auf den eigenen Rechner heruntergeladen werden:
www.nzmeccano.com/image-110519

Die jeweils neueste Ausgabe steht an erster Stelle.

Das Magazin kostet nichts und kann beliebig weiterverteilt werden. Falls jemand Bilder, ganze oder teilweise Texte übernimmt, bitte die Quelle und die Autoren zitieren, bei denen die Rechte liegen.

Das Magazin erscheint nur als pdf-Dokument, was den Vorteil bietet, dass man es sich zum Lesen am Bildschirm beliebig vergrößern kann und dass keinerlei Druck- und Portokosten anfallen.

Was steht drin in der neuesten Ausgabe?

Als Erstes kommt ein Bericht über ein mit Märklin gebautes Riesenrad nach einer Meccano-Anleitung, was natürlich einige Änderungen erforderte. Es ist zwar ein Riesenrad, aber eben kein Riesenmodell und auch ohne große Teilesammlung kann man es nachbauen.

Der nächste Artikel berichtet über die Verwendung von Märklin-Bauteilen völlig abseits von Baukastenmodellen in einer gewerblichen Nutzung. Es sind nur einige wenige Märklin-Teile verbaut, jedoch an entscheidenden Stellen. Etwas, was man nicht oft zu sehen bekommt.

Weiter geht es mit einem Modell einer bayerischen Schnellzug-Dampflok der Reihe S3/6. Das Modell fährt auf Spur 1-Schienen und ist trotz des kleinen Maßstabs sofort als S3/6 bzw. Bundesbahn-Baureihe 18⁶ zu erkennen, da der Erbauer es schaffte, die entscheidenden Details gut zu treffen.

Aus Urs Flammers Exotenschublade wird in dieser Ausgabe der Baukasten Kinema vorgestellt. Ein typi-

sches Nachkriegs-Notprodukt, das aber eigene und eigentümliche Ideen aufweist. Ich selbst bekam als Kind einen stark gebrauchten Kinema-Kasten geschenkt und kam damit überhaupt nicht zurecht. „Meinen Märklin“ verstand ich besser und entsprechend verschwand der Kinema-Kasten im Laufe der Zeit.

Aus drei unterschiedlichen Vorlagen ein stimmiges Modell eines Motorrades zu bauen, erfordert einiges Geschick, zumal die Vorlagen verschiedene System betrafen. Mir gefällt das Beiwagengespann im Stil der 50er Jahre gut.

Danach folgt ein kurzer Bericht über eine Ausstellung, die ein bisher unbekannter Schrauber in seinem Heimatort veranstaltete.

Ein langer Bericht beschäftigt sich mit dem Jahrestreffen des französischen Meccano-Clubs CAM in La Ferté-Macé in der Normandie am Wochenende nach Himmelfahrt.

Ich selbst zeigte dort meine 7-Segment-Anzeige, die, obwohl schon ein paar Jahre alt, in Frankreich unbekannt war. Da passt es, im Anschluss an den Bericht vom CAM die 7-Segment-Anzeige vorzustellen.

Den Abschluss bildet ein Beitrag über die 38. Meccano-Ausstellung der NMMG in Skegness in England.

Ich möchte allen danken, die einen Artikel oder Anregungen dazu gebracht haben. Unser Heft kann nur weiterbestehen, wenn wir viele verschiedene Berichte von verschiedenen Baukastensystemen, Modellen, Basteltipps, historischen Sachverhalten bekommen.

Bitte schreibt etwas und helft uns.

Euer

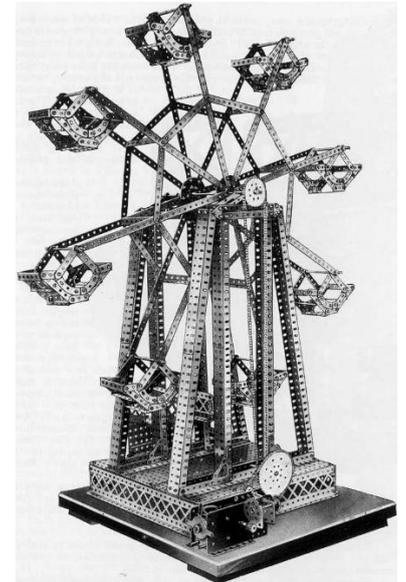
Georg Eiermann

Wir sind per Email zu erreichen:
georg.eiermann@gmail.com
udtke@t-online.de

V.i.S.d.P.: Georg Eiermann und Gert Udtke



Da ich mit Märklin-Teilen arbeite, fehlen mir einige Spezialteil, so zum Beispiel Girder Frame (Teilenummer 113). Auch Winkelträger länger als 25 Loch habe ich nicht (Angle Girder 7a mit 37 Loch).



Meccano Supermodel 33

Andererseits wollte ich die Plattform anders bauen, und der Rotor ist auch etwas größer als das Original geworden (wenn schon großes Modell, dann auch richtig groß!). Ebenso habe ich den Antrieb verändert und den Motor verdeckt eingebaut. Die Gondeln sind auch verändert gebaut gegenüber dem Originalvorschlag, da mir dazu Teile fehlten.

Riesenrad

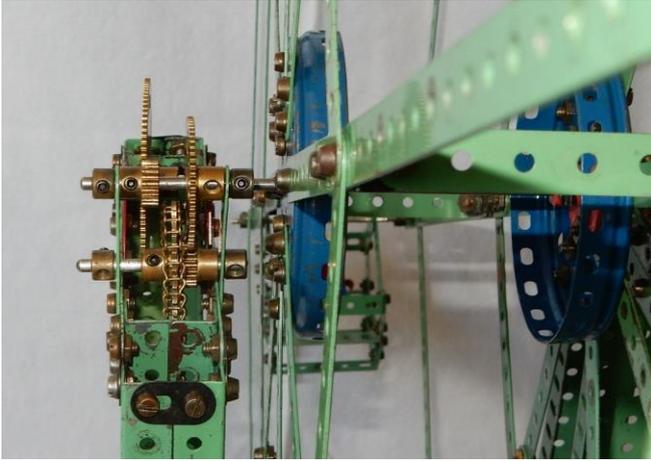
Von Jost Krüger

Meccano hat unter dem Namen "Single and Double Flyboats" ca. 1929/30 eine Supermodel-Anleitung für ein Riesenrad herausgegeben. Es ist das Supermodel 33 und steht beispielsweise hier zum Runterladen bereit: www.nzmeccano.com/image-18360.

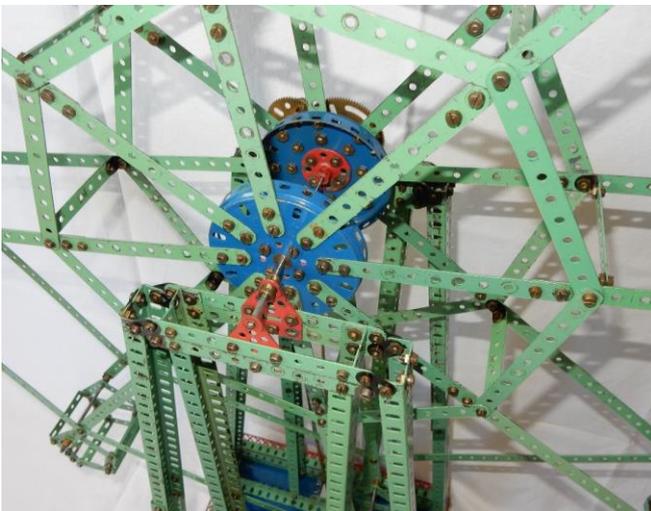
Diese Konstruktion hat mich begeistert, so dass ich sie als Vorlage für ein eigenes Riesenrad genommen habe. Es gibt aber diverse Änderungen gegenüber dem Original.



Insgesamt ist das Modell 112 cm hoch und wiegt 7,3 kg.



Zur technischen Mechanik: Es macht sich sehr bemerkbar, dass die Gondeln einen riesigen Hebelarm zur Drehachse haben. Die Befestigung des Zahnrades auf der Welle mit einer Stellschraube ist da sehr schnell an ihrer Grenze. Wenn die Mitfahrer (leichte Duplo-Figuren) ungleichmäßig auf die Gondeln verteilt sind, ist diese kraftschlüssige Verbindung sofort überfordert. Ebenso sollten schnelle Beschleunigungs- und Bremsvorgänge unterlassen werden. Das Massenträgheitsmoment des Rotors ist für ein Metallbaukastenmodell sehr hoch, zum einen durch die verbaute Masse und zum anderen die zum Teil weite Entfernung von der Drehachse.



Bei der Plattform habe ich besonders auf die Sicherheit geachtet und überall Geländer angebracht, damit keine Absturzgefahr für die Besucher besteht.



Den Motor, der als einziges kein Märklin-Originalteil ist, habe ich unter der Plattform montiert. Der Antrieb erfolgt über die Märklin-Kette.



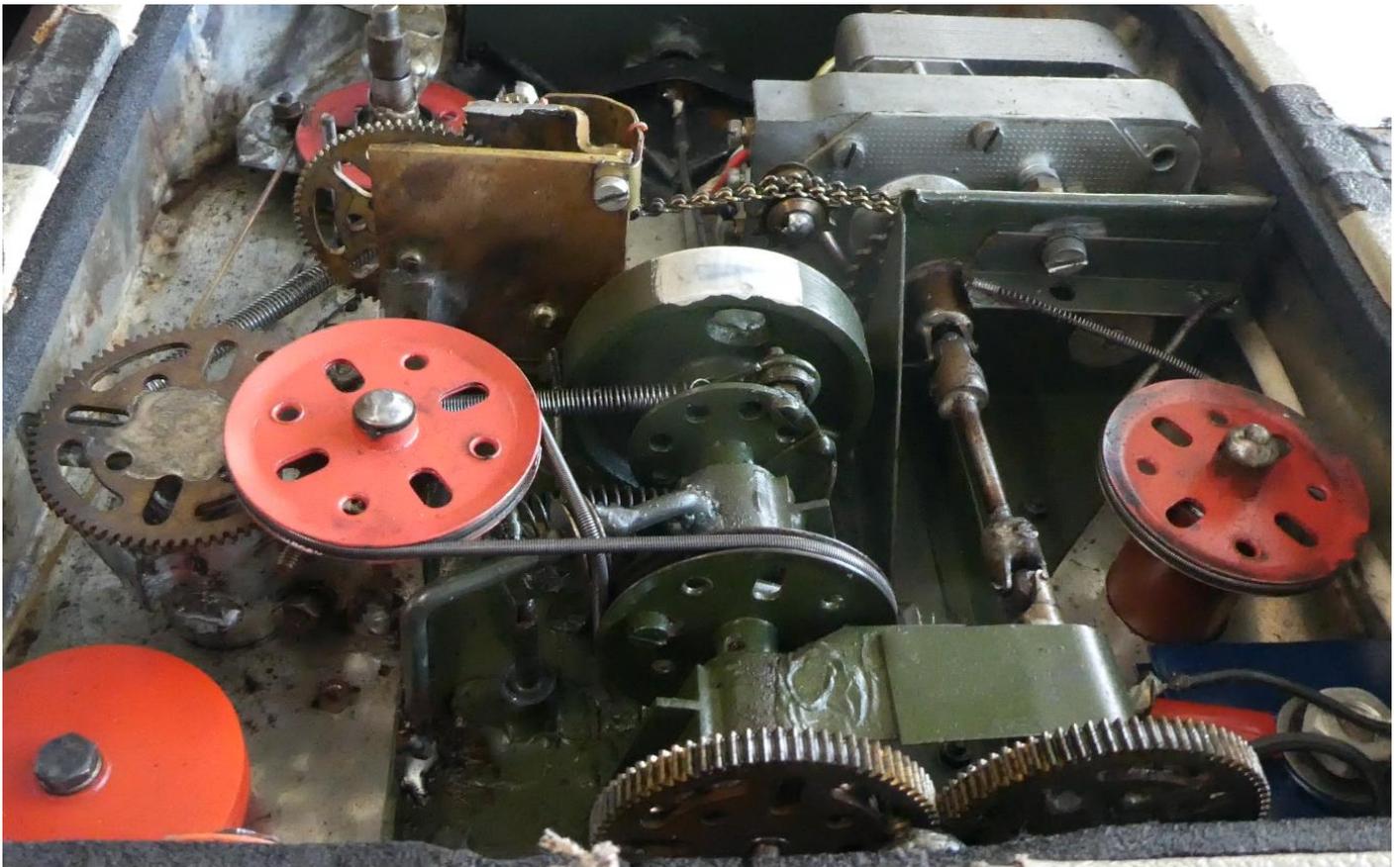
Das Getriebe hat aus zwei Gründen seinen Platz oben an der Welle gefunden: Die Zahnräder waren zu groß, um noch unter der Plattform genug Platz zu haben. Und die Kette läuft jetzt mit höherer Geschwindigkeit und damit mit geringer Kraft als wenn man sie nach dem Getriebe mit geringer Geschwindigkeit mit sehr hoher Kraft beaufschlagt.

Wenn man mal von dem Getriebe im Motor (von Urs Flammer) absieht, ist es eine dreistufige Übersetzung ins Langsame:

- Kettenrad, 11 Zähne auf 23 Zähne
- Ritzel, 19 Zähne auf Zahnrad 57 Zähne
- Ritzel, 19 Zähne auf Zahnrad 95 Zähne

Die Gesamtübersetzung beträgt also $i=31,4$. Dies ist notwendig, um ein realistisch langsames Drehen des Rades zu erreichen.

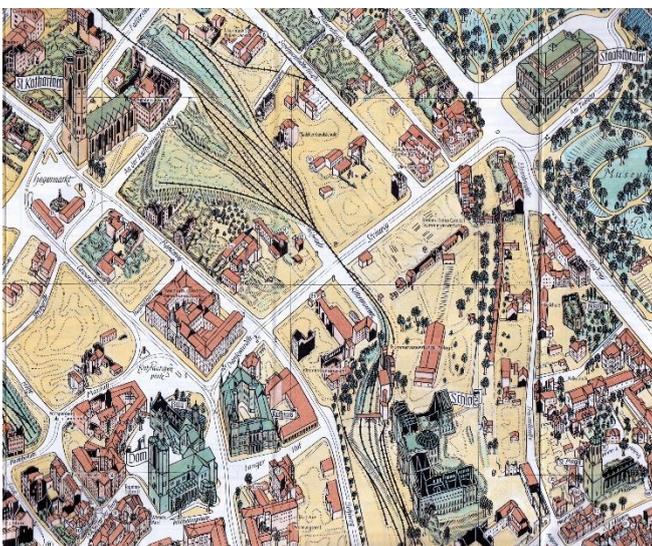
Zusammenfassend hat es viel Spaß gemacht, mal wieder ein Großmodell zu bauen und diverse Lösungen für Details zu entwickeln.



Metallbaukasten – mehr als nur ein Spielzeug

Von Jürgen Kahlfeldt

Als der Grafiker Hermann Bollmann nach dem Zweiten Weltkrieg in seine zerstörte Heimatstadt Braunschweig zurückkehrte, beschloss er, die Schäden zeichnerisch in einem während des Krieges als Militärkartograf geschaffenen Stil zu erfassen.



Das vom Krieg zerstörte Braunschweig auf der ersten Bollmann-Karte von 1948 (Ausschnitt)

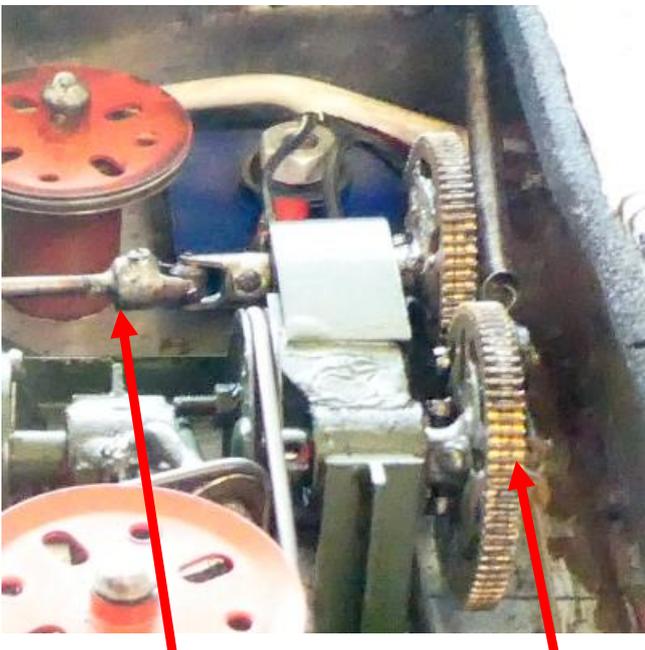
Die Stadt sah aus, wie man sie schräg von oben sieht, mit etwas geänderten Proportionen, jedoch exakt und äußerst detailliert gezeichnet. Die Karte wurde ein so großer Erfolg, dass noch heute von vielen Städten derartige Karten vom Bollman-Bildkarten-Verlag hergestellt werden. Die erste Karte entstand aus vielen Einzelzeichnungen aller Gebäude. Im Laufe der Zeit ging der Verlag dazu über, ganze Städte in tausenden Fotos zu erfassen, die sowohl von der Straße als auch aus der Luft aufgenommen wurden. Dazu bedurfte es einer Kameraausrüstung, die selbständig in festem zeitlichen Takt Fotos machen konnte, wobei die Kamera dabei auch noch in verschiedene Richtungen verschwenkt wurde. Und hier kommt der Metallbaukasten ins Spiel.

Die Kamera ist in einem Metallkasten mit Filmrolle und selbstkonstruiertem Mechanismus montiert, der auf dem Dach eines Autos oder in den austauschbaren Türen einer Cessna drehbar befestigt ist. Im Prinzip ähnlich einem Google Street-View-Auto, jedoch Jahrzehnte früher und mit einem etwas anderen Motiv und anderer Technik. Der Antrieb der Kamera (Filmtransport und Spannen des Verschlusses) erfolgt mit einem VW-Scheibenwischermotor. Der Scheibenwi-

schermotor treibt die sinnreich angeordneten Märklin-Zahnräder, -Ritzel, -Schnurlaufräder, -Kettenräder und weitere Bauteile, wie beispielsweise Kreuzgelenke an.



Links oben der VW-Scheibenwischermotor mit einem Übertrieb mittels einer Märklin-Antriebskette und einem weiteren Antrieb über zwei Märklin-Kugelgelenke



Gelötete Verbindungen an den Kugelgelenken anstelle von Stellschrauben und an gedoppelten Zahnrädern

Beim Betrachten des Mechanismus fällt sofort auf, dass Zahnräder und Schnurlaufräder auf den Wellen festgelötet sind. Wer jemals ein Baukastenmodell längere Zeit in Bewegung hielt, weiß, dass die üblichen Stellschrauben sich mit der Zeit lösen können.

Für einen produktiven Einsatz sind solche Ausfälle nicht tragbar – dazu bedarf es dauerhaft fester Verbindungen, die auch einem rauen Betrieb im Auto oder Flugzeug standhalten. Deshalb sind alle derartigen Verbindungen gelötet. Um eine Dauerhaltbarkeit zu gewährleisten, sind manche Zahnräder doppelt nebeneinander verlötet. Dazu braucht man mehr als übliches Bastlergeschick.



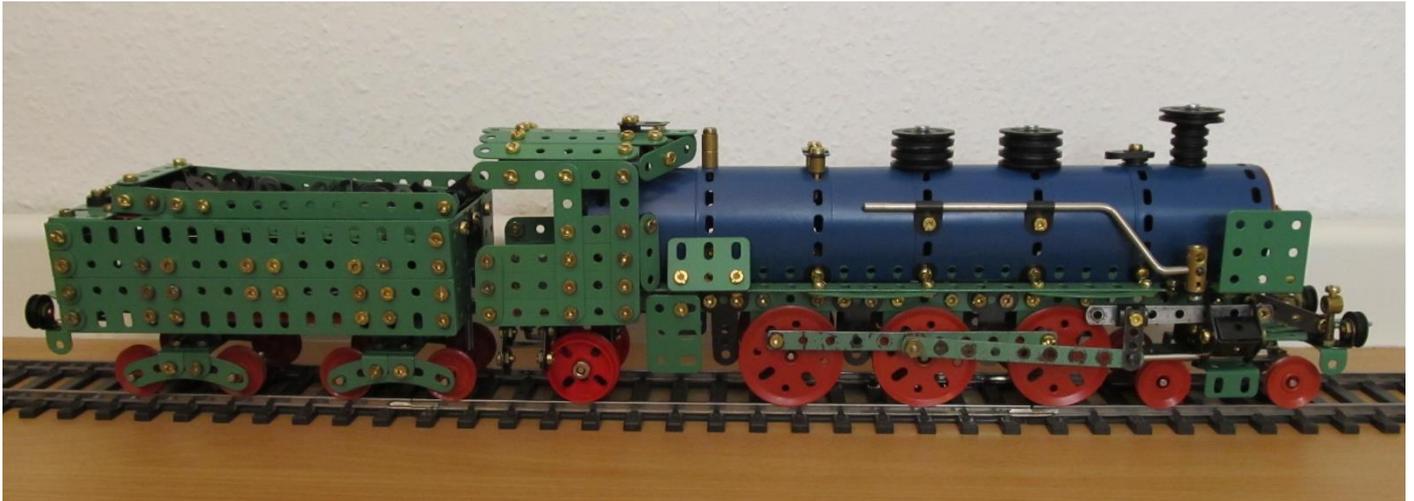
Diese Kameras mit eingebauten Märklin-Teilen sind bis heute im Einsatz und haben Pate gestanden u.a. bei den Stadtplänen von Amsterdam, New York, Jerusalem, Zürich und vielen deutschen Städten.

Mir war es gestattet, beim Enkel und heutigen Inhaber Sven Bollmann Aufnahmen von der Kamera zu machen. Dabei ging es mir nicht darum, die einzelnen Funktionen zu ergründen, sondern die verbauten Märklin-Teile zu dokumentieren.

Nähere Details zu dem Unternehmen und vor Allem die Stadtpläne könnt ihr unter www.bollmann-bildkarten.de bzw. über Wikipedia oder eine Google-Suche erfahren. Meinen ganz persönlichen Dank spreche ich Herrn Bollmann aus für die freundliche Unterstützung bei dieser Recherche.



Der Autor beim Begutachten der Kamera



Eine Schönheit – die Dampflokom bay. S 3/6

Von Günther Lages (Konstruktion und Fotos) und Gert Udtke (Text)

Eine der beliebtesten Dampflokomotiven ist für viele Freunde der Eisenbahn die bayerische Schnellzuglokomotive S 3/6. Und sie ist eine der schönsten mit ihren hohen Treibrädern, dem schlanken Kessel, der spitzen Rauchkammertür und dem windschnittigen Führerhaus.



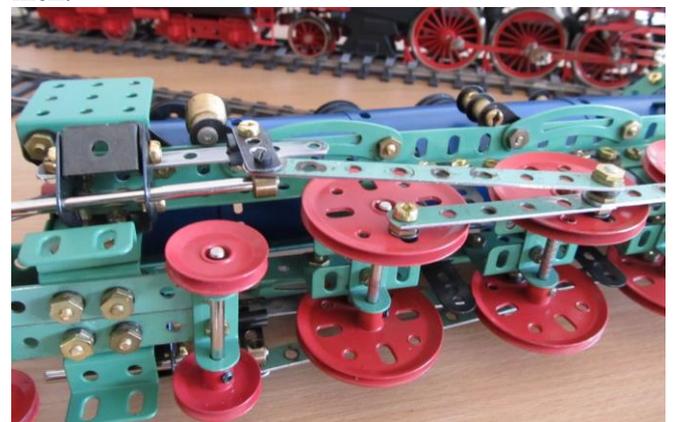
S 3/6 3673 (18 478) in Nördlingen, August 2010, Foto Georg Eiermann

Diese Eigenschaften verlockten mich vor einigen Jahren, bei Märklin diese Maschine als Spur I-Modell zu kaufen. Dessen Vorbild war die BR 18, wie die Deutsche Reichsbahn die S 3/6 später einreihete. Nun diente sie mir als Vorlage für mein erstes Dampflokommodell, geschraubt aus Märklin-, Metallus- und einigen Sonderteilen.

Das Original, die elegante, auch dem „Rheingold“ vorgespannte Pacific-Lok (Achsfolge 2'C1'), baute die Firma Maffei in 159 Exemplaren von 1908 bis 1931. Drei der sechs Achsen - daher das Kürzel 3/6 - werden von einem Vierzylinder-Verbundtriebwerk bis zur Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h angetrieben.



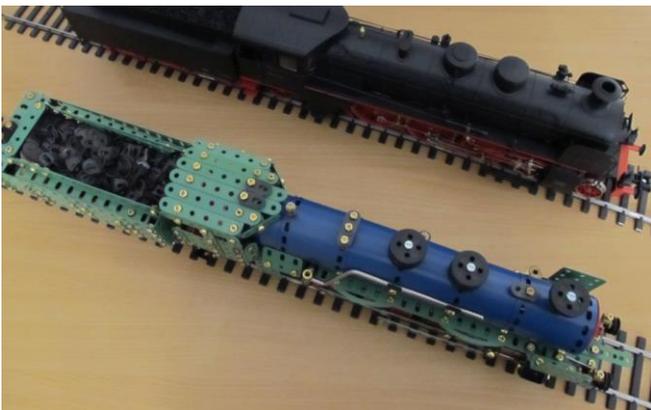
Der unmittelbare Vergleich zwischen der Spur 1-Märklinlok und meiner Konstruktion erleichterte mir die Aufgabe, die Proportionen im Maßstab 1:32 stimmig einzuhalten. Die Maße konnte ich fast 1:1 übernehmen.



Original Metallbaukasten-Räder (von Märklin 10325 für die Vorlaufachse und den Tender, 10336 für den Nachläufer und 10350 für die Treibräder) lassen sich auf Spur 1-Gleisen von Märklin für gerade Strecken gut verwenden, wie Gert Udtke mit seinen Lokmodellen in Hofheim 2015 und Bebra 2017 zeigte.



Der Lokrahmen (5 Loch breit) besteht aus Winkelträgern, an deren Unterseite drei 4-Loch-Verbindungs-bügel geschraubt sind. Darin laufen die Treibachsen. Vor- und Nachläufer sind beweglich gelagert. Das Führerhaus hat eine Breite von 6 Loch, der Tender von 7 Loch. Dessen größere Breite passt optisch, weil die Lok mit ihrem Rahmen und dem Gestänge seitlich auslädt.



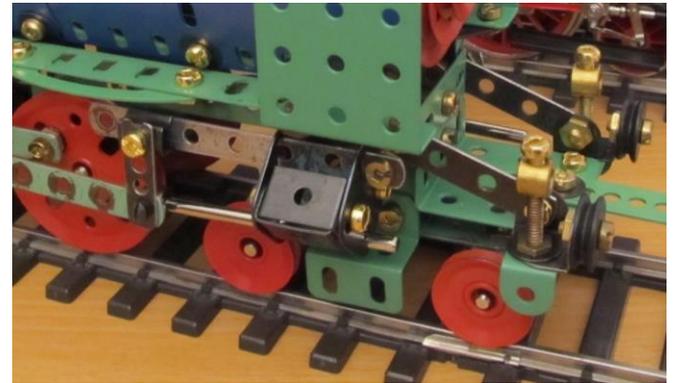
Der Dampfkessel aus blauen Verkleidungsplatten, 11 x 5 Loch, fällt etwas kleiner aus als beim Vorbild. Für das knickfreie Rundwalzen der sechs Bleche kam meine jüngst gebaute Biegemaschine zum Einsatz.



Als Windleitbleche dienen zwei Dreifach-L-Träger von Metallus. Die spitze Rauchkammertür ahmte ich mit drei Schnurlaufrädern nach: Das große hat keine

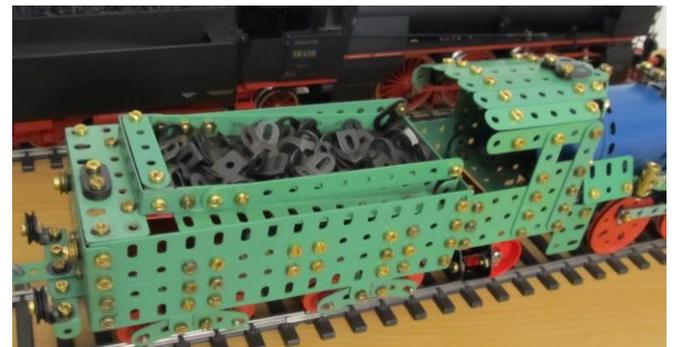
Nabe – sie war mir vor Jahren beim Reifenwechsel ausgebrochen. Nun findet das Märklin-Rad hier eine neue Verwendung.

Da die Treibräder kleiner sind als beim Vorbildmodell, setzte ich für die Dampfzylinder kleine Knotenbleche mit vier Langlöchern von Metallus ein.



Für den Kreuzkopf bekam die Kolbenstange eine Parallelführung mit einer Schieberöse (Märklin 11712) auf einem schmalen, blanken Flachband. Dieses habe ich passend für eins der Langlöcher zugefeilt und außen mit einer Schraube gesichert.

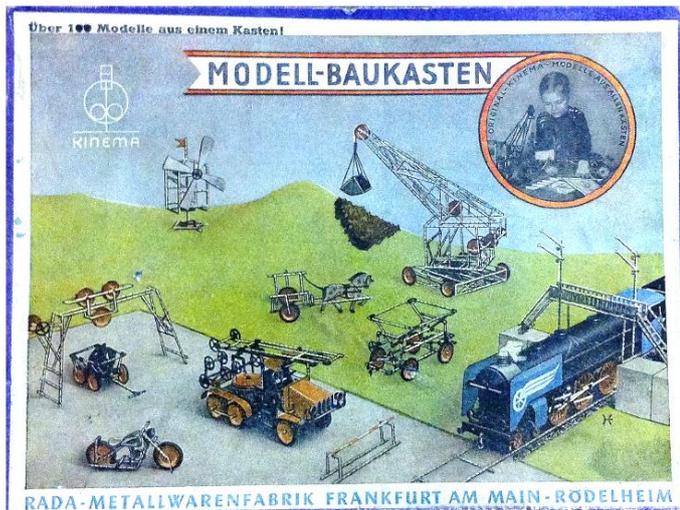
Viel technisches Beiwerk macht das Lokmodell zu einem Blickfang. Aufeinander gesetzte schwarze Schnurlaufräder von Winkler-Schulbedarf ahmen Schornstein, Dampfdom, Sandkasten sowie als Einzelstücke die Puffer nach. Messingteile wie Schnecke, Stellringe und Kupplungsmuffe stellen Wasserpumpe, Pfeife oder Lampen dar.



Der Schlepptender ist mit schwarzen Winkelstücken und gebogenen Flachstücken als Kohleattrappe gefüllt. Eine alte Märklin-Handkurbel (10200) dient als Rohrleitung vom Dampfdom zum Zylinder.

An eine Motorisierung des Lokmodells ist nicht gedacht.

Quelle: wikipedia.de, Bayerische S 3/6



Aus der Exotenschublade von Urs Flammer

Kinema

Seit dem Jahre 1903 fertigte die Firma RADA-Metallwarenfabrik aus Frankfurt/Main-Rödelheim Photozubehör, wie beispielsweise Kassetten für Planfilm- und Plattenkameras. Eine Ebay-Suche nach Rada Kassetten ergibt erstaunlich viele Treffer.

In den Jahren 1946 bis 1950 stellte die Firma RADA einen Metallbaukasten besonderer Art her. Dieser Kinema genannte Kasten wurde im Konstruktionsbüro „Maurer und Ehrenberg“ in Langen (bei Frankfurt) entwickelt und bei RADA gefertigt und vertrieben.

Kinema ist ein Metallbaukasten, aber kein gewöhnlicher. Er hat keine Schrauben und Muttern.

Die Bauteile sind größtenteils Stahlrohre mit 6 mm Durchmesser, die kleine Löcher mit 1,6 mm Durchmesser aufweisen. Diese kleinen Löcher sind im 10 mm Abstand angeordnet und jeweils dazwischen sind weitere, ebenso kleine Löcher um 90° verdreht in die Rohre gebohrt.



Diese Rohre werden in Verbindungsstücke eingesteckt, die zwei oder mehr Rohre verlängerten, rechtwinklig, T- oder kreuzförmig verbinden. Diese Verbindungsstücke sind aufwändig gebogene Blechteile, mit einem Innendurchmesser, dass die Rohre gerade so reinpassen. Gesichert wird die Verbindung zweier Teile durch einen Splint, der durch die kleinen Löcher gesteckt wird.



Dazu gibt es noch Blechräder mit Gummireifen und wenige Spezialteile wie eine Motorhaube oder ein Sitz. Diese flächigen Teile werden mit Muttern und Stehbolzen befestigt.

Auf dem Papier sieht der Metallbaukasten durchdacht aus. Die Verbindung mit Splinten ist jedoch nur mäßig gut. Der Splint muss zur Befestigung durch das äußere Blech des Verbindungsstücks, zweimal durch das Rohr und wieder durch das äußere Verbindungsstück gesteckt werden. Dazu müssen die Blechteile exakt übereinander liegen. Um den Splint einfach durchzustecken, müssen die kleinen Löcher einen größeren Durchmesser als die Splinte haben: die Verbindung wackelt und es gibt keine Möglichkeit sie zu fixieren. Wenn die Splinte ein paar Mal gebraucht sind, sind sie aufgeweitet und es ist nicht mehr möglich, sie durchzustecken. Laut Anleitung sind Splinte nur vorgesehen für Verbindungen, die auf Zug oder Druck belastet sind. Andere Verbindungen sollen durch Klem-

men halten. Sowohl die Rohre als auch die Verbindungsstücke sind aus dünnem Blech gebogen. Einmal kräftig drangefasst und die Teile sind nicht mehr rund. Sie lassen sich dann nicht mehr zusammenschieben oder auseinanderziehen. Für Kinderhände ist Kinema weniger gut geeignet. Nicht-rechtwinklige Verbindungen sind möglich, jedoch nur wenn ein Verbindungsstück auf einem Rohr verdreht angesetzt wird, was wiederum nur ohne eine Splint-Sicherung möglich ist. Es sind unterschiedliche Kästen bekannt.



Bild eines späteren Kinema-Kastens

KINEMA
MODELLBAUKÄSTEN

ÜBER 100 MODELLE
AUS EINEM KASTEN Nr. 0

RADA-METALLWARENFABRIK • FRANKFURT/M - RODELHEIM

KINEMA

in 3 Größen sofort
lieferbar

Bitte
verlangen Sie
unser

*Weihnachts-
Angebot!*

Kinema-Reklame mit Feuerwehrauto (1948)

KINEMA
MODELLBAUKÄSTEN

IN MODERNER STAHL-
ROHR-KONSTRUKTION

RADA-METALLWARENFABRIK • FRANKFURT/M - RODELHEIM

KINEMA

in 4 Größen auch in geschmack-
vollen Holzkästen lieferbar

Bitte verlangen Sie unser
preisgünstiges

*Weihnachts-
Angebot!*

Kinema-Reklame mit Kranauto (1949)

KINEMA Modellbaukasten Nr. 00

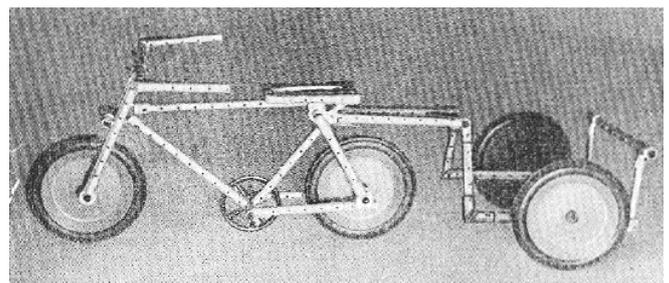
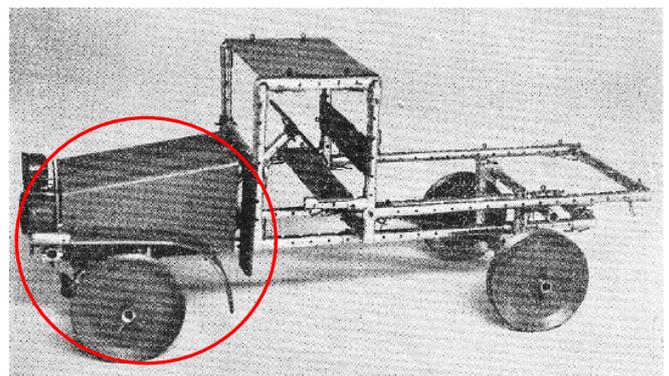
Modell Nr. 01 Lastauto

Vorderwagen z. 01

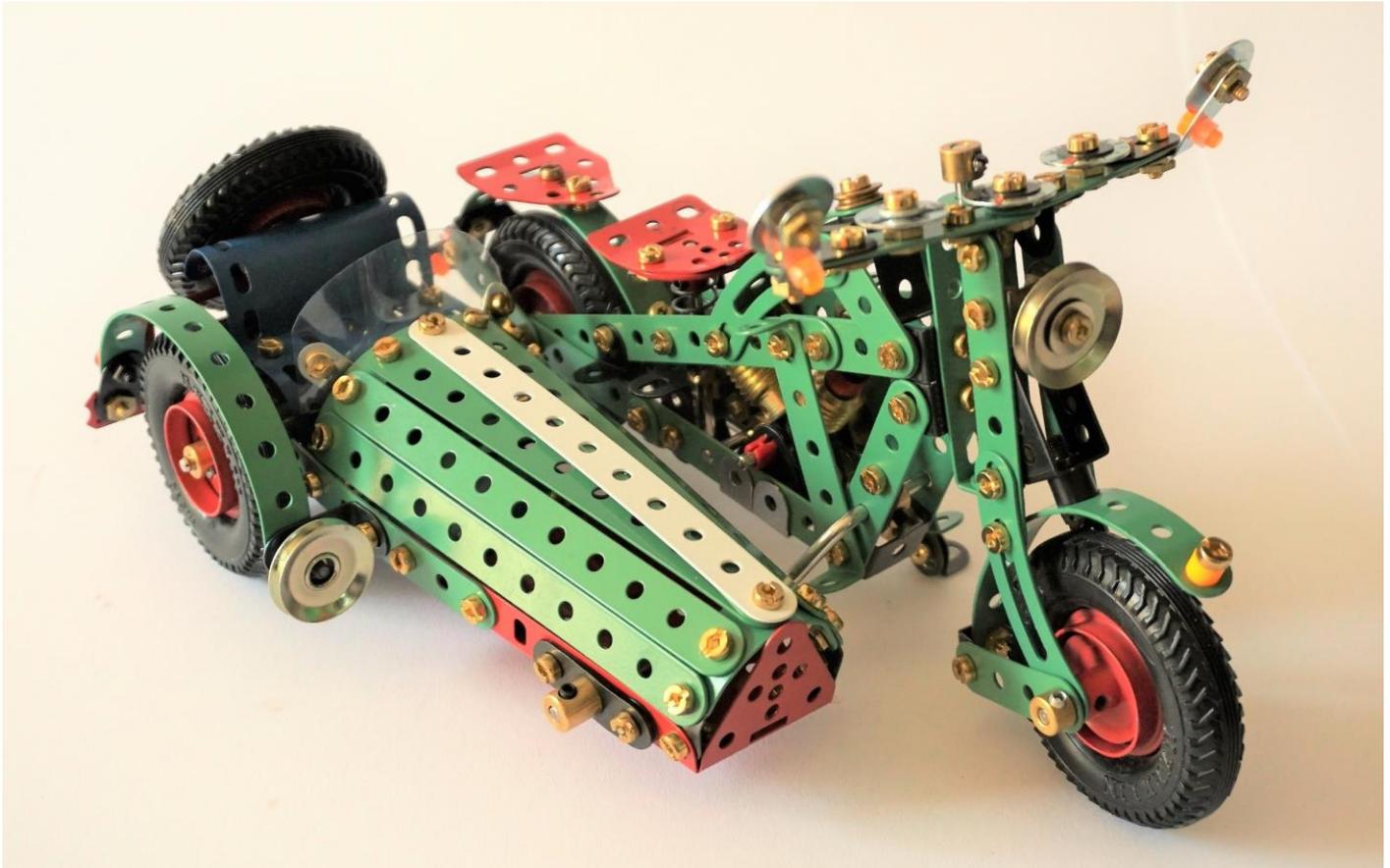
Der Vorderwagen wird nach der Skizze zusammgebaut. An den Stellen „K“ werden zum Schluß, wenn die Steuerung ausprobiert ist, die Kofflügel aufgesetzt. Erst dann werden die Räder montiert. Der Aufbau des Hinterwagens ist aus den Abbildungen ersichtlich. Die Motorhaube wird mittels Scharnierdrähten zusammengesteckt. Der längere Draht kommt in die Mitte der Haube und wird durch die entsprechenden Löcher in der Spritzwand und im Kühler gesteckt.

Stückliste und Baugruppen-Verzeichnis umseitig.

Sehr abstrakte Bauanleitung für einen Vorderwagenteil eines Lastautos und ein Bild des fertigen Modells aus der Anleitung. Die rote Markierung zeigt den Umfang der obigen Skizze aus der Anleitung.



Bauvorschlag Fahrrad mit Anhänger aus der Anleitung für Kasten 0



Aus 3 mach 1 – Motorrad mit Beiwagen

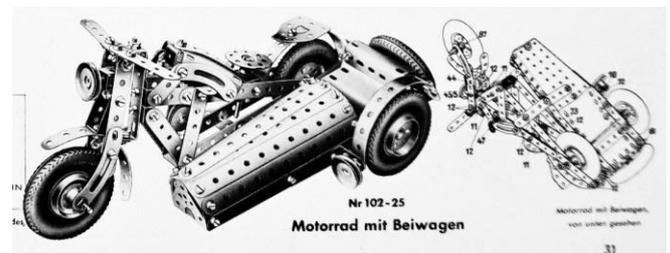
Von Gert Udtke

Es sollte ein besonderes Geschenk zum 60. Geburtstag eines Freundes sein. Da er gern Motorrad fährt, bot sich ein entsprechendes Modell aus Märklin-Metallbaukasten an. Und das mit Seitenwagen, damit ab und zu seine Frau sicher mitfahren kann.

Bei der Suche nach einer Vorlage wurde ich gleich dreimal fündig. Märklin zeigt in seinen beiden Anleitungsheften Nr.171 von 1949:

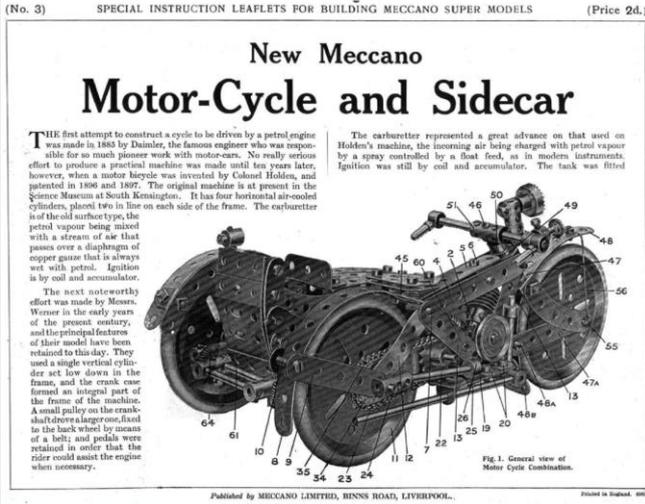


... und Nr.171a von 1950 ein flottes Motorrad mit Beiwagen:

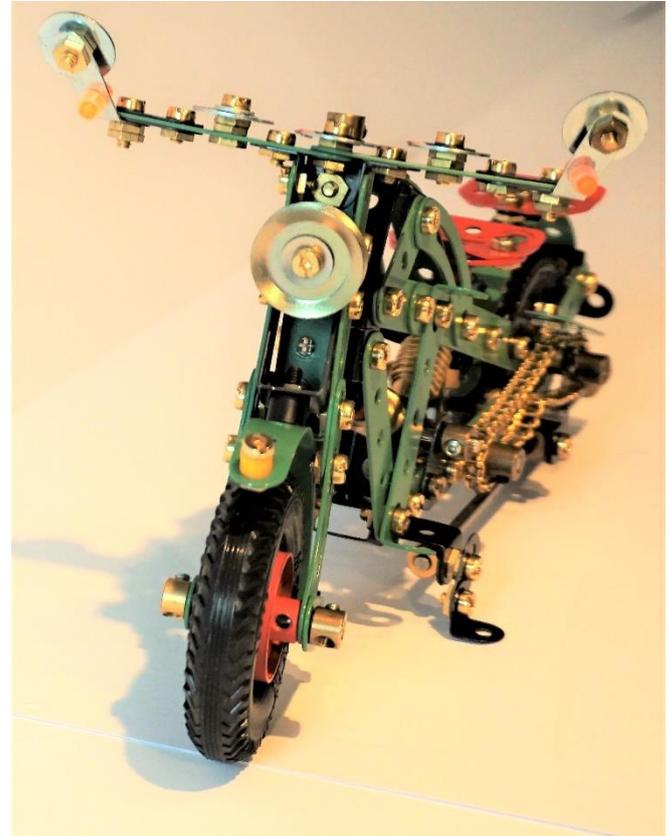


Die beiden Varianten unterscheiden sich vornehmlich in der Bereifung: Das Modell von 1949 hat die ganz großen „Schluppen“ Nr.209/21aN, passend zum Schnurlaufrad Nr.21a, und kann deshalb erst mit dem größten Märklin-Baukasten Nr.105 geschraubt werden. Das Motorrad von 1950 läuft auf den mittelgroßen Reifen Nr.209/20N mit Felgen Nr.20. Es kann schon mit dem Kasten 102 konstruiert werden. Ein weiterer auffälliger Unterschied besteht im Aussehen des Beiwagenhecks und in der Befestigung des Ersatzrades.

Ein wesentlich detaillierteres Motorrad mit Seitenwagen („Motor-Cycle and Sidecar“) zeigt die Meccano-Anleitung aus dem Buch „The Meccano Super Models“ von 1980:

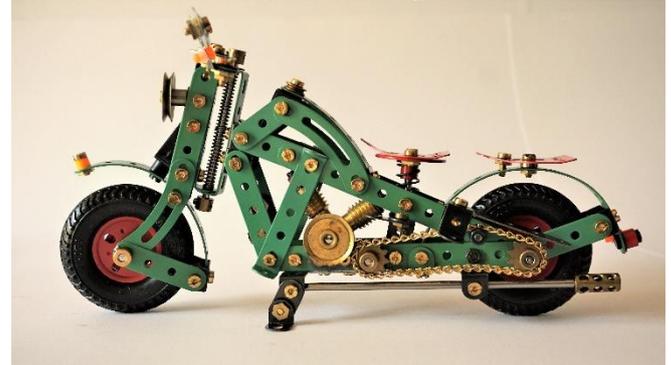


Ein paar Besonderheiten: Die Vordergabel ist gefedert, am Lenker sind Drehzahlmesser, Tachometer, Uhr, Blinker und zwei verstellbare Rückspiegel montiert.



Frontansicht mit Gabel

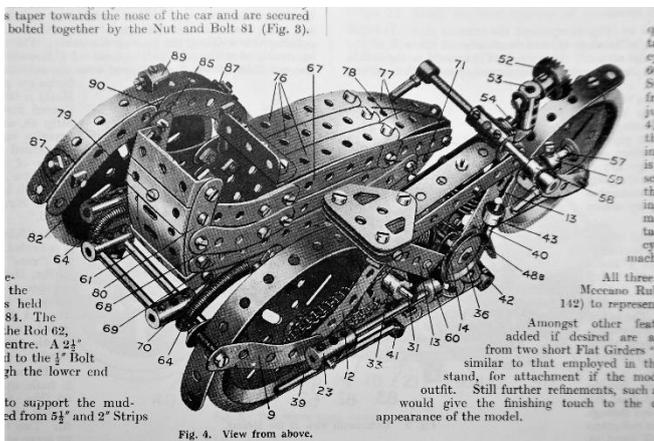
Der Fahrersitz ist gefedert. Der Zweizylindermotor ist aus zwei Schnecken (Kühlrippen!) nachgebildet, der „Antrieb“ zum Hinterrad erfolgt über eine Kette.



Seitenansicht der Solomaschine

Der Beiwagen verfügt über einen Windschutz aus fester Klarsichtfolie und einen weißen Zierstreifen. (Siehe Aufmacherbild)

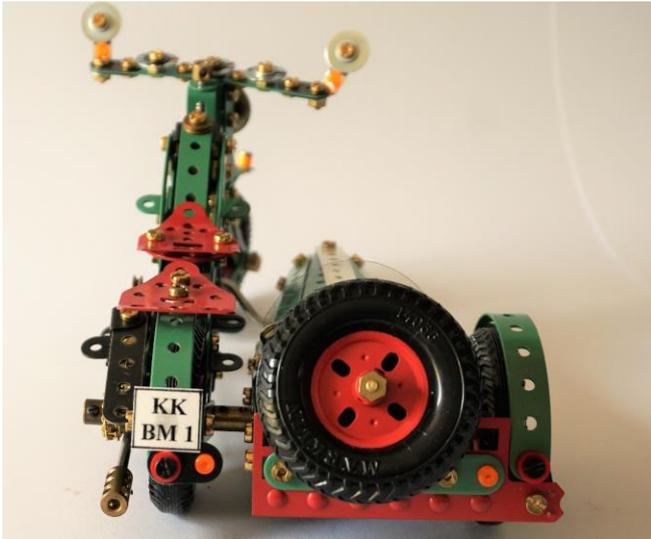
Schwarze Winkel bilden die Fußstützen, ein kleiner ausklappbarer Seitenständer hält das Motorrad als Solomaschine in der Senkrechten.



Auch hier habe ich einige kleinere Ideen abgucken, so dass am Ende ein Modell herauskam nach dem Motto „Aus 3 mach 1“. Seine Maße: 31 cm lang, 16 cm breit, 15 cm hoch. Das Fahrzeug soll keinen bestimmten Typ und keine bestimmte Marke nachbilden, sondern eine „Maschine an sich“ darstellen.



Lenker mit Instrumenten



Ansicht von hinten

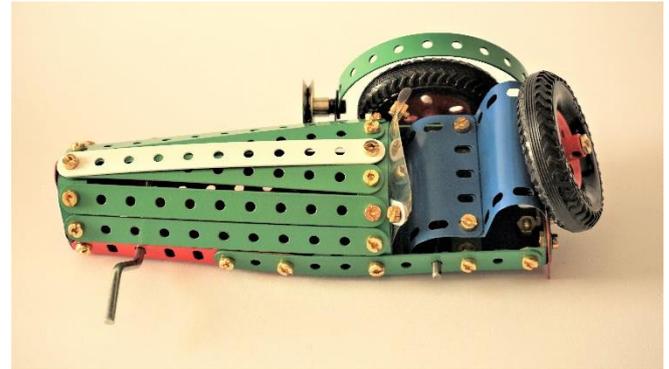
Das Nummernschild „KK“ bedeutet „Kreis Kempen-Krefeld“ oder ganz einfach „Königreich Kempen“. Dieses alte Kürzel ist inzwischen wunschweise als Alternative zu „VIE“ (volkstümlich spöttelnd „Vieh-Wagen“) für Kreis Viersen wieder erhältlich.

Der Clou des Modells: Der Seitenwagen lässt sich durch Lösen von nur einer Schraube an einer zweckentfremdeten und gekürzten Handkurbel (Nr.19) vom Motorrad trennen. Die Maschine stützt sich dann auf einen herunterklappbaren Ständer. Das Heck des Beiwagens besteht übrigens zum Teil aus einem Windmühlenflügel (Nr.61).

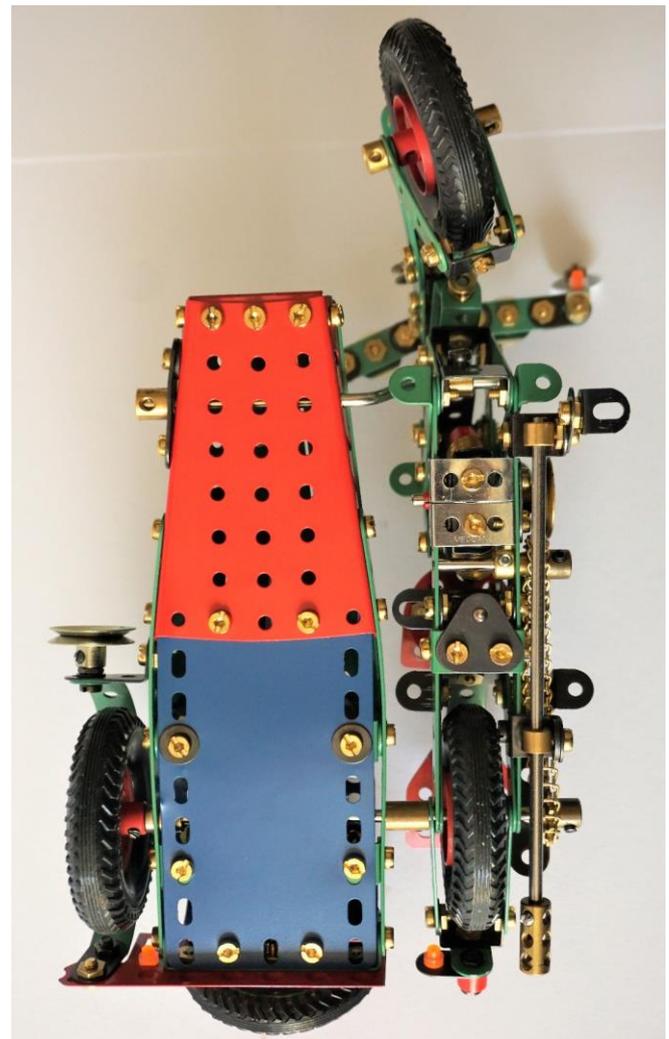


Gespann getrennt

Wieder ausgebaut habe ich einen Rollenantrieb am Hinterrad für einen Dynamo, den die Meccano-Anleitung zeigt. Aber das Gummi-Hinterrad läuft nicht rund genug, so dass es die Rolle immer wieder abbremsst.



Beiwagen allein



Ansicht von unten

Auffallend im Märklin-Montageheft Nr.102 ist der Hinweis, dass sich der Beiwagen in den meisten Fällen auf der rechten Seite des Motorrads befindet, „doch ist auch die im Bild gezeichnete Anordnung“ (links) möglich. Mit Blick auf ein sicheres Überholen habe ich mich im Gegensatz zur Märklin-Anleitung für die rechte Seite entschieden.

Ein stiller Schrauber



Von Gert Udtke

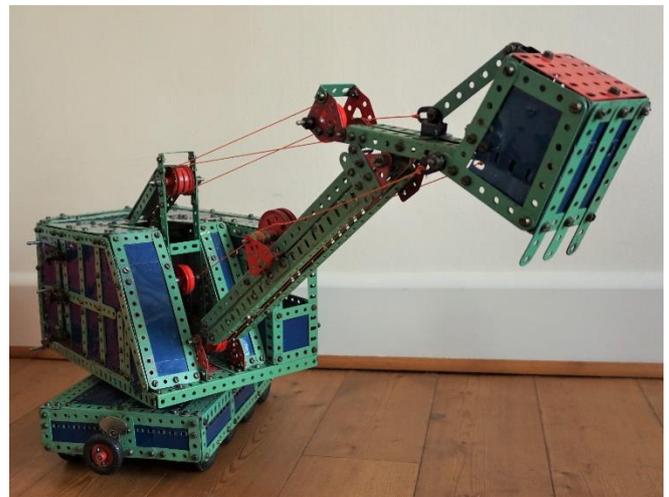
Karl Ingendae gehört zu den stillen Schraubern, deren Konstruktionen nicht im Internet auftauchen, nicht beim Freundeskreis Metallbaukasten, einfach deshalb, weil der 78-Jährige nicht im digitalen Netz heimisch ist. Aber seine Modelle, vorwiegend aus Märklin und etwas Metallus, sind sehenswert, wie seine Ausstellung zum Webermarktfest im niederrheinischen Kerken-Nieuwerk im Mai zeigte. Dort präsentierte Karl Ingendae am ersten Maisonntag rund 40 Modelle – und zählte so viele junge und ältere Besucher, dass die Schau ein paar Wochen später wiederholt wurde.



Der Niederrheiner Ingendae, gebürtiger Kempener, aber seit langem in Geldern zuhause, hat eine Schrauber-Karriere wie die meisten: Zur Erstkommunion 1950, mit neun Jahren, bekam er seinen ersten Märklin-Metallbaukasten Nr.101. Er unterbrach sein Schrauber-Hobby, als er eine Lehre zum Metzger und dann seine berufliche Laufbahn anging. Vor 20 Jahren begann er, weitere Märklin-Teile und Kästen hinzuzukaufen – eine Notwendigkeit, weil Ingendae seine Modelle nicht wieder demontiert, sondern auf Wandregalen aufstellt und verwahrt. In seinem kleinen Werkraum in Geldern schraubt er an seinen Konstruktionen.



Die Palette ist vielfältig: Lastwagen, Traktoren, Elektro- und Dampfloks, Waggon, verschiedene Krane vom Schwimm- bis zum Turmdrehkran, Gabelstapler, Karussells. Einige Modelle sind motorisiert, wobei die Kinder in der Ausstellung ohnehin die Handkurbeln bevorzugten. Teilweise baut Ingendae nach Märklin-Vorlagen, teilweise wandelt er sie ab, teilweise verwirklicht er eigene Ideen - und unterstreicht auch damit die Vielseitigkeit des Schrauberhobbys.





2019 - Treffen des CAM in La Ferté-Macé

Von Georg Eiermann

Wie üblich fand auch die 46. Ausstellung des französischen Meccano-Clubs CAM am langen Wochenende nach Himmelfahrt statt. Der CAM versammelte sich in diesem Jahr in La Ferté-Macé, einer kleinen Stadt im Departement Orne in der Normandie. So weit im Westen von Frankreich, dass ich etwas über 950 km Anreiseweg hatte.

Ich hatte mich angemeldet, wodurch ich einen reservierten Tisch für meine Modelle, ein Begrüßungspaket mit Infos zum Treffen und zum Ort und eine der berühmten 5x11 - Flanschplatten mit gelasertem Motiv bekam. Siehe Aufmacherbild. Ich wurde ausgesprochen herzlich und freundlich empfangen, obwohl mich nur wenige der CAM-Mitglieder persönlich kannten. Trotz der Sprachhürde (ich spreche kein Französisch) klappte die Verständigung gut, jeder sprach Meccano.

Es gab bei den Modellen zwei Kategorien: themenbezogen und frei. Da das Thema Mittelalter und Burgen war, gab es einige Belagerungsmaschinen, Burgen und Ähnliches zu sehen. Bei freien Modellen konnte man ausstellen, was man wollte.

Ich stellte unter anderem meine mechanische 7-Segment-Anzeige aus, die in Frankreich nahezu unbekannt war, obwohl das Modell schon fünf Jahre alt

ist. Die französischen Meccanofreunde waren begeistert.

Ich werde einige Modelle mit Bildern vorstellen. Es ist eine subjektive Auswahl, wer sich nahezu alle Modelle anschauen möchte kann das im www hier tun:

<http://www.nzmeccano.com/image-140154>

Zuerst den Gewinner des ersten Preises der themenbezogenen Modelle: **Philippe Bovas** zeigte eine Armbrust, die etwa in natürlicher Größe gebaut war:



Ein gefährliches Ding, mit dem in anderen Ländern auf Äpfel geschossen wurde.

Eine typische Mittelalter-Belagerungsmaschine ist ein Katapult, das mit dem Gewicht an einem langen Hebelarm Kugeln (hier Tischtennisbälle) weit fliegen lässt. Das Modell von **Sylvain Muller** passte nicht ganz aufs Bild:



Das Katapult von **Jean-Marie Dremeaux** war etwas kleiner gebaut:



Donald Morton stellte neben sein Katapult einen zeitgenössischen Kran.



Die Normandie gehörte viele Jahre dem König von England, da seine Vorfahren als Herzöge der Normandie nach England kamen. Die berühmte Schlacht bei Hastings im Jahre 1066 wurde wenig später auf dem Teppich von Bayeux als früher Comic gestickt. In der Neuzeit machte **John Evans** das Ganze aus Meccano. Der Normanne Wilhelm der Eroberer in Siegerpose und der Angelsachse Harold am Boden.



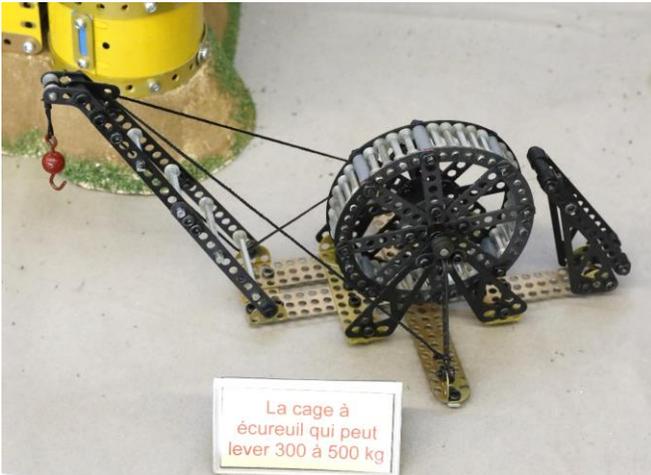
Nicht ganz Mittelalter, aber auch sehr alt ist dieser Kutschentyp von Etienne Lasnier, bei dem man erwartet, dass die drei Musketiere sofort um die Ecke geritten kommen, um eine schöne adlige Frau zu retten. Oder so ähnlich.



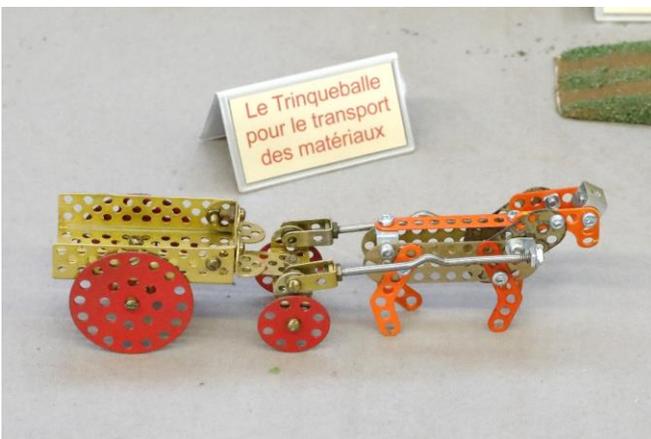
Als letztes Modell zum Thema eine Burg aus Meccano auf einer Spielzeugburg-Basis, gebaut von **Michel Quentin**. Hinten rechts der dickste Turm ist für die Maitresse – so steht es auf dem Schild.



Der Tretkran und der Pferdewagen gehören zur Burg von **Michel Quentin** und sind durch ihre Winzigkeit besonders schön. Gebaut mit modernem Meccano, Meccano-X und Trix.



La cage à
écureuil qui peut
lever 300 à 500 kg



Le Trinqueballe
pour le transport
des matériaux

Beim freien Wettbewerb um das schönste Modell gewann eines, wie ich es noch nie gesehen habe. Keinerlei Bewegung, aber trotzdem wunderschön: "Haute Couture" von **Jean-Jacques Cavallaro**:



Ein weiterer Hingucker war der Roboter von **Stuart Weightman**. Nicht nur der Roboter, der ein in Baugruppen vorgefertigtes Meccano-Auto zusammensetzen konnte, war beeindruckend, auch dass beim Auto die Teile „nur eingesetzt“ wurden und am Ende die Räder sich doch drehen. Das zeigt das Video https://youtu.be/TrN6CIhn_z8 ab etwa 8:25 min.



Was immer gerne gezeigt wird sind Krane, Bagger und Baumaschinen. **Claude Dupre** stellte einen Straßenhobel/Grader aus:



Ein bekannter Kran von **Jean-Pierre Veyet**:



Ebenfalls von **Jean-Pierre Veyet** war der sehr große Hafenkran;



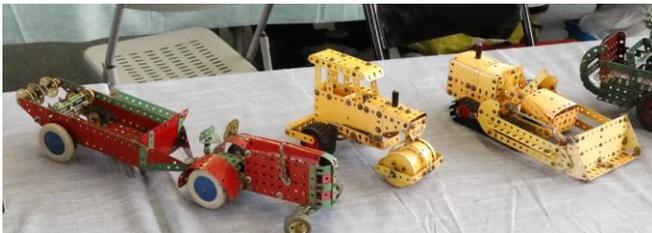
Zwei kleine Bagger zeigte **Anick Quibeu**:



Er stellte auch noch einen sehr großen Hafenkran aus, der die ganze Zeit Maiskörner aus einem Schiff entlud. Der Kran war so groß, dass er auf der nächsten Seite gezeigt wird.



Nach diesem Riesenmodell noch eine kleine Sammlung mit Bau- und Landmaschinen, die man auch zuhause bauen kann, ohne dass die Zimmerhöhe ein Problem wird. Dies hier sind von **John Evans**:



Dieser Brückenkran stammt von **Michel Quentin**:



Meccano und Märklin passen doch zusammen! Auch wenn **Jean-Pierre Guigal** in einer Verladesezene nur Hundefutter ferngesteuert umschlägt:



Jetzt geht es langsam zu allgemeinen Fahrzeugmodellen. **Bernard Tesson** stellte einen Kleinlieferwagen Citroen AZU, einen Gabelstapler und einen Manitou-Lader vor. Schöne Modelle mit vielen Bewegungen.



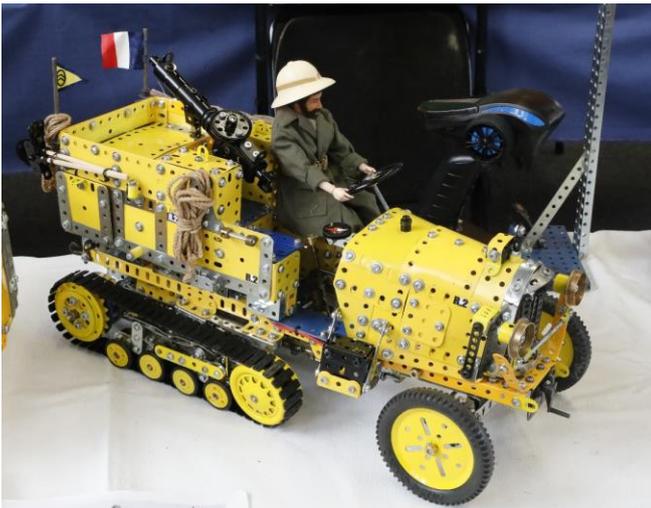
Auch die SNCF-231K8 Calais Schnellzuglok von **Christophe Dondeyne** ist ein Fahrzeug ...



... ebenso wie das Modell einer italienischen Drehstrom-Elektrolok der Reihe E550 von **Guy Kind**:



Die Firma Citroen organisierte in den 1920er und 1930er Jahren Expeditionsfahrten nach Afrika und Asien (Croisière Jaune) mit Citroen-Kegresse-Halbkettenfahrzeugen. Die Modelle von **Marc Bizet** sahen so aus:



Die Passagiere sahen etwas anders aus als die Puppen. Aber oft hat man ein tolles Modell und nicht die passenden Figuren dazu.



Ein klassisches Meccano-Modell aus den Anleitungen der 1960er Jahre baute **Bruno Odeyer**:



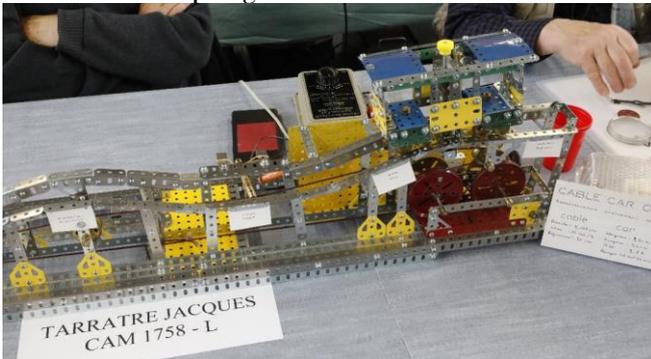
Ein relativ kleines, kompaktes, aber sehr detailliertes Modell einer Ölförderpumpe (nickender Esel) baute **Jean-Marie Dremeaux**:



Marcel Rebischung ließ gelegentlich ein Flugzeug vom Typ De Havilland DH4 starten:



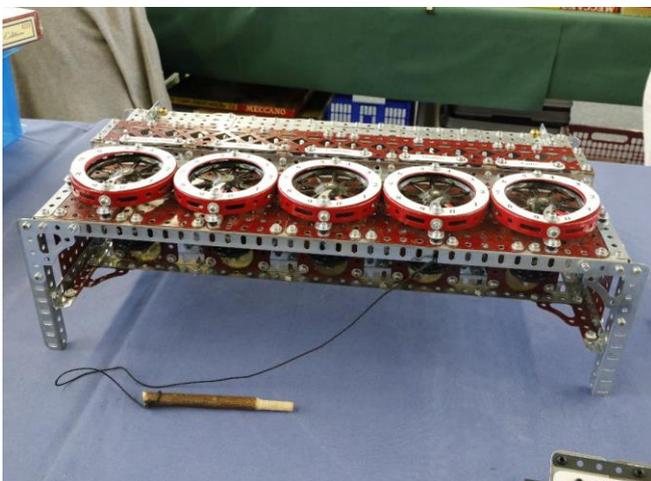
Die berühmten Cable-Cars aus San Francisco baute Jacques Tarratre. Das Besondere daran ist ein schlauer Mechanismus, dass das Kabel im Tal nicht aus der Rinne springt.



Maurice Roussel baute nach Plänen von Pierre Monsallut einen Renault 1000kg Lieferwagen, ein Fahrzeug, wie man es aus alten französischen Filmen kennt:



Max Ferranti führte eine Addiermaschine „Pascaline“ vor, eine Erfindung von Blaise Pascal aus dem Jahre 1645, ein Wunderwerk der Mechanik, sowohl das Original als auch das Modell:



Jagdszene mit Meccano, von Gerard Carlin:



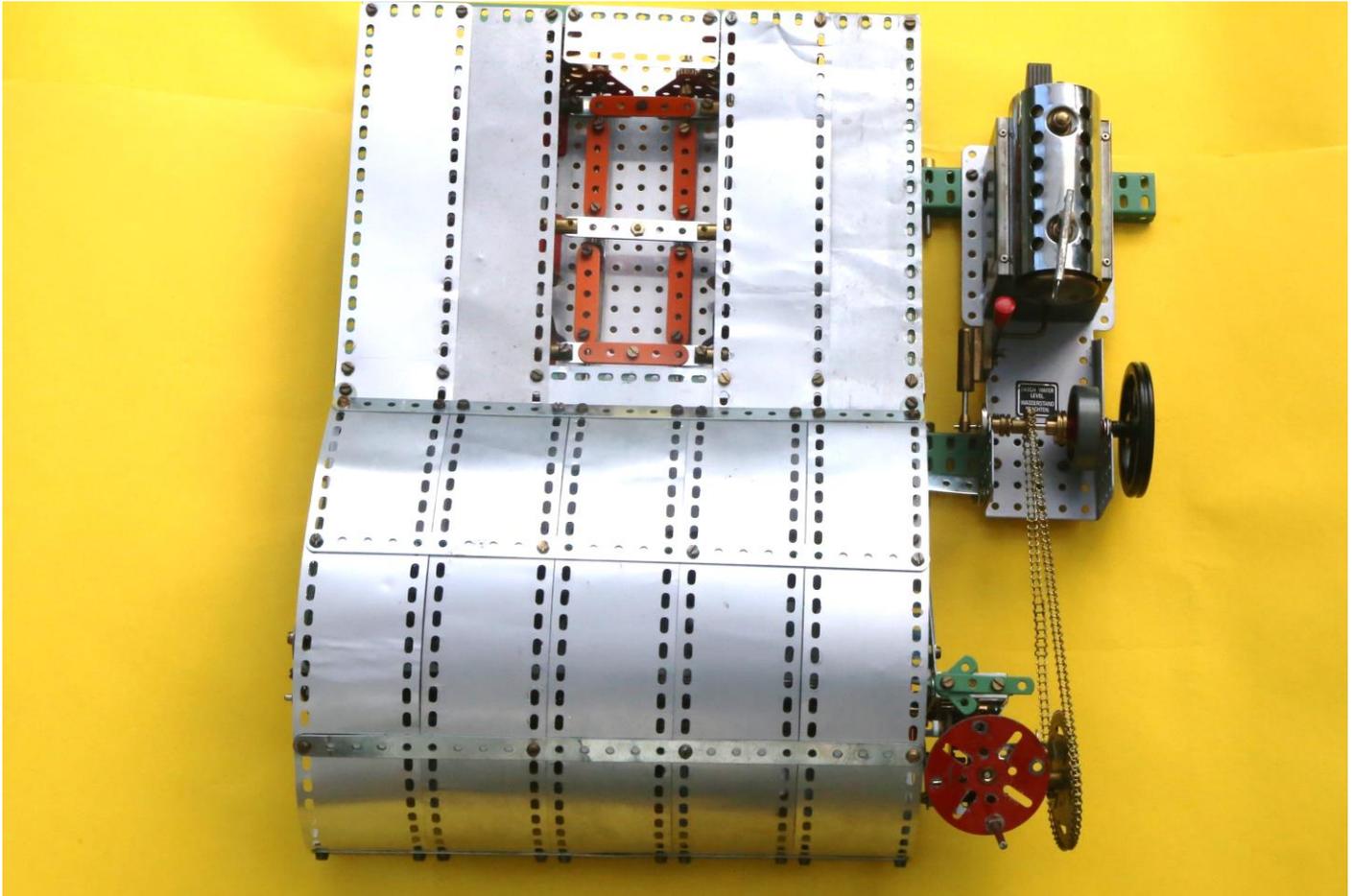
Und er, Atlas gebaut, von Jean-Marie Dremeaux, trug die ganze Welt auf seinen Schultern:



Bilder, wie bereits erwähnt, gibt es hier:

<http://www.nzmeccano.com/image-140155>

Im nächsten Jahr hat der CAM seine Ausstellung in Saargemünd/Sarreguemines in Lothringen/Lorraine.



7-Segment-Anzeige gebaut aus Märklin und Meccano

Von Georg Eiermann

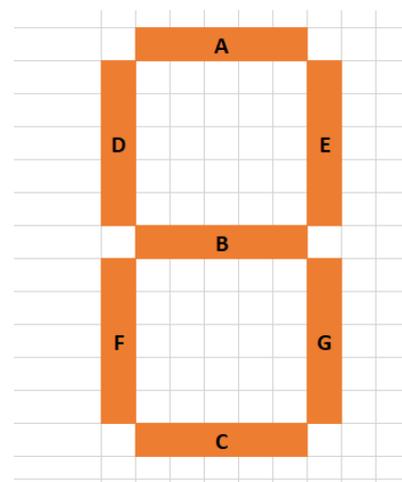
Mein ursprüngliches Ziel war, eine Maschine zu bauen, die Wörter oder einen Text schreiben kann, der zuvor irgendwie in Baukastenelementen kodiert wurde. Ich reduzierte die Anforderungen auf die Ziffern von 0 bis 9 und kam zur Idee anstatt zu schreiben, diese Ziffern anzuzeigen und zwar in Form einer 7-Segment-Anzeige. 7-Segment-Anzeigen sind in der Elektronik weit verbreitet, beispielsweise bei LCD-Anzeigen in Uhren oder auch Haushaltsgeräten.

Die Entstehung des Modells erfolgte nach und nach, wobei ich am Anfang jeweils nur eine ungefähre Vorstellung hatte, wie die nächste Baugruppe ausgeführt werden soll. Der Bau erfolgte in der Reihenfolge der unten aufgeführten Baugruppen:

- die Anzeige
- die Mechanik zum Betätigen der Anzeige
- dem Schaltwerk
- dem Antrieb

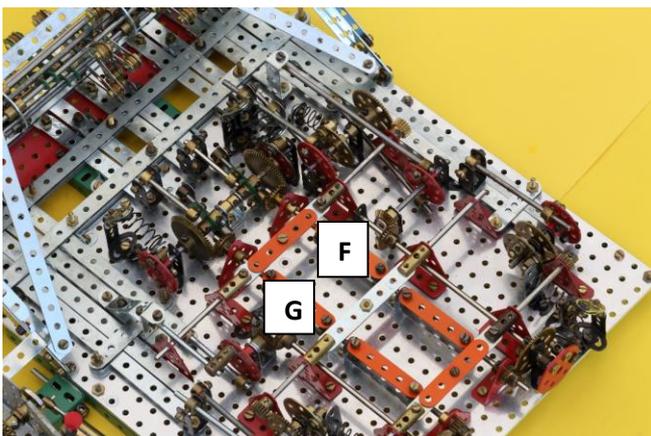
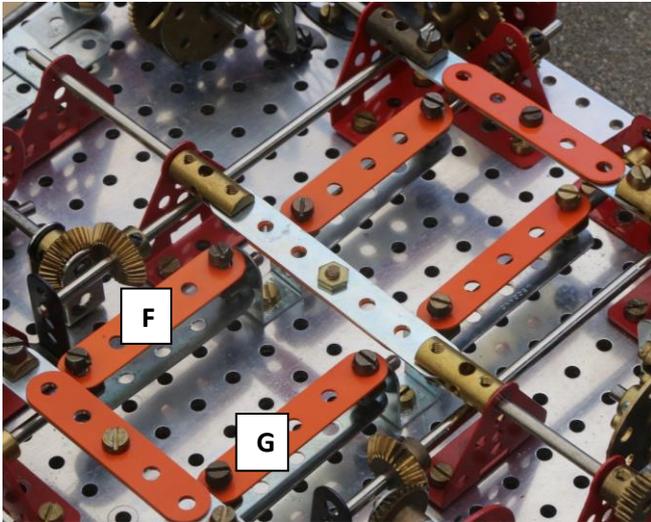
Dazu kommen noch die Grundplatte und die Abdeckung.

Die Anzeige ist aus 5-Loch-Lochbändern unterschiedlicher Farbe aufgebaut, orange für „sichtbar“ und „grau/verzinkt“ für „nicht sichtbar“.

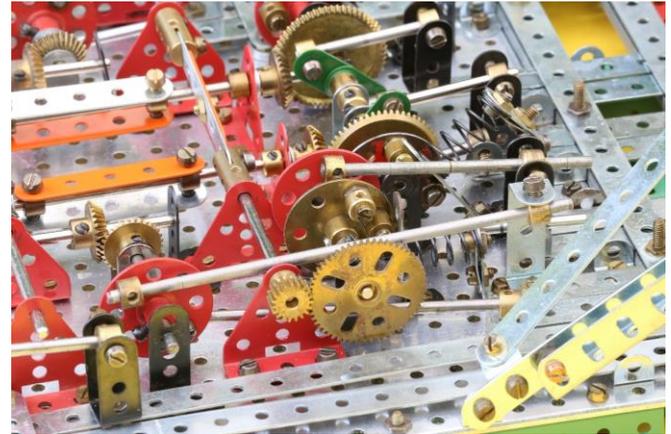


Da sich die Drehachsen der senkrechten (Segment D-G) und waagrechten (Segment A-C) Segments kreuzen, sind sie in unterschiedlicher Höhe angeordnet. Der Versatz beträgt $\frac{1}{2}$ Lochlänge und ist auf Grund

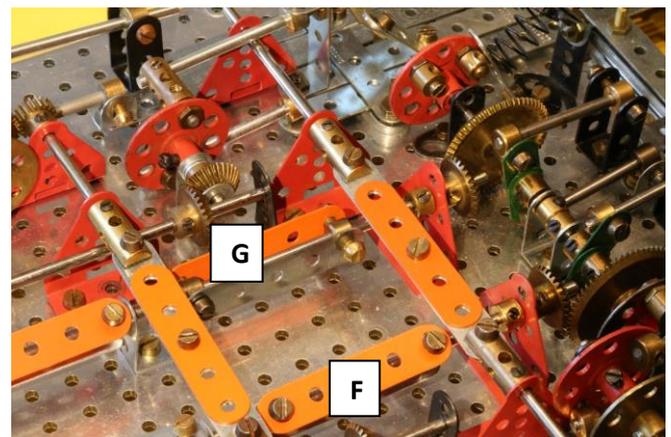
der Märklin-Teile einfach zu realisieren. Die etwas höheren Lochbänder sind an Meccano Strip-Couplings befestigt, die etwas tiefer liegenden Lochbänder sind an Stellringen angeschraubt und somit außerhalb der Drehachse und erscheinen fast gleich hoch. Die Drehachsen laufen in Märklin Lagerplatten.



Die Segmente A- E werden über eine 1:3 Zahnradstufe (19:57 Zähne) angetrieben. Die beiden Segmente F und G werden aus Platzgründen über Märklin-Kegelräder mit 1:2 angetrieben. Da sich die Segmente um 180° drehen müssen, gab es die Wahl einer kontinuierlichen Vorwärtsschaltung um jeweils 180° oder um ein Hin-und-Her-Kippen der Segmente um 180° . Ein kontinuierliches Weiterdrehen hätte eine exakte und genaue Drehung um 180° erfordert, um über die Zeit keinen Fehler zu erhalten. Eine Flip-Flop-Schaltung ist unempfindlich gegenüber Toleranzen. Durch die Übersetzungen ist eine Drehung um $\pm 60^\circ$ (90°) ausreichend. Für einen Anschlag verwendete ich ein federbelastetes 3er-Lochband, das auf Stellringe an den Lochscheibenrädern mit 60° (90°) Lochbild drückt. Dadurch ist nur ein Teil der Bewegung notwendig und es gibt einen definierten Anschlag.



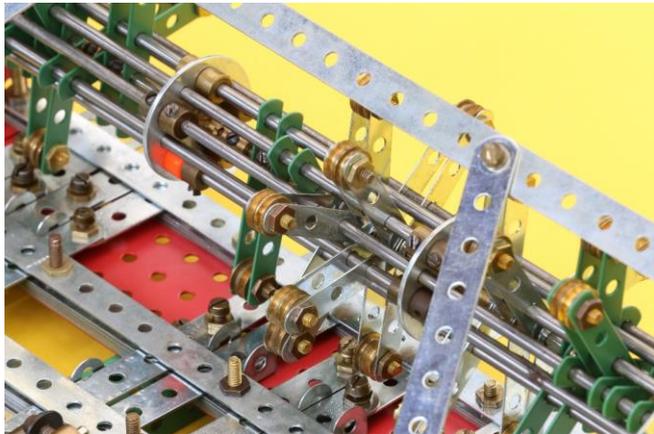
Auf den Wellen mit den Lochscheibenrädern sind noch weitere Lochscheibenräder oder Kurbeln. An diese weiteren Räder/Kurbeln sind jeweils zwei Achsen befestigt, die mit (Schalt-)Lochbändern verbunden sind und die Drehung zu orange oder grau bewirken (Translation=>Rotation).



Die (Schalt-)Lochbänder sind parallel angeordnet und, um nicht verwirrt zu werden, schaltet das jeweilige linke (Schalt-)Lochband nach orange und das rechte nach grau. Durch das kurze Wellenstück mit Stellringen ist ein exaktes Einstellen der Lage der (Schalt-)Lochbänder zu der Lage der Drehachsen der Segmente gut möglich. Die (Schalt-)Lochbänder ha-

ben am Ende eine Schraube, deren Kopf deutlich hervorsteht und als Mitnehmer der Schaltwalze dient. Für die 7 Segmente gibt es jeweils 7 (Schalt-)Lochbänder (Schieber), die nach orange und 7 die nach grau verschieben.

Die Schaltwalze besteht aus 10 langen Achsen, die an vier 10-Loch-Lochscheibenrädern stecken. Gegen Verschieben sind sie an den beiden mittleren Lochscheibenrädern abwechselnd mit Stellringen befestigt. Die Welle, die die Bewegung der Ziffer 1 betätigt, hat zum fehlerfreien Montieren einen orangen Plastikring. Für jede Bewegung eines Lochstreifens ist ein „Nocken“ auf der Schaltwalze vorhanden. Der Nocken besteht aus schmalen 5er-Lochstreifen, die mit einem Stellring auf der Mittenachse gegen Verschieben gesichert sind, und an deren Ende zwei Märklin Schnurlaufräder festgeschraubt sind.

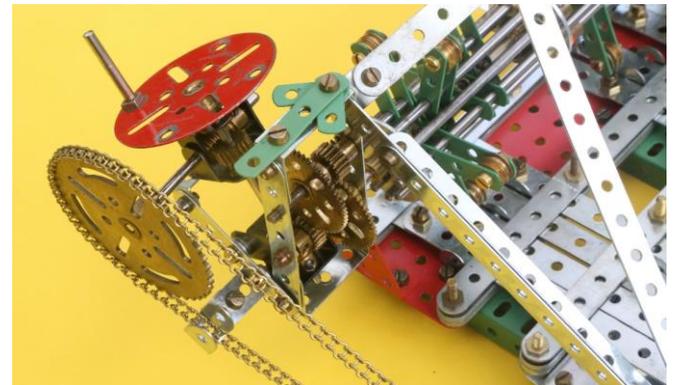


Die Lage am Umfang wird durch die zehn Achsen bestimmt. Die beiden Schnurlaufräder an den Nocken verschieben den Schraubenkopf mit den (Schalt-)Lochbändern. Die Lochstreifen verlangen Weg zum Verschieben, die Welle bietet jedoch nur Umfang an. Deshalb musste ich relativ lange Lochstreifen als „Nocken“ verwenden. Erste Versuche mit kürzeren Nocken schlugen fehl.

Die Lage der Nocken legte ich anhand der Tabelle fest.

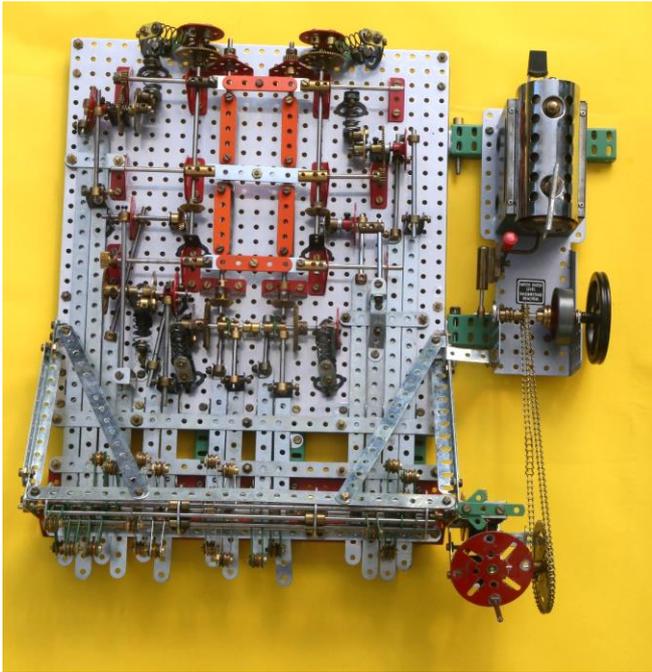
Segment	Ziffer										Anzahl Schaltvorgänge nach Orange/grau	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0		1
A												2
B												2
C												3
D												2
E												1
F												4
G												1
Anzahl Schaltvorgänge		4	5	2	3	3	1	5	4	1	2	4

Der Antrieb erfolgt entweder mit der Hand über eine Schnecke (1:19) und zweimal eine Zahnradstufe (1:3). Damit ist eine leichte Bewegung möglich.

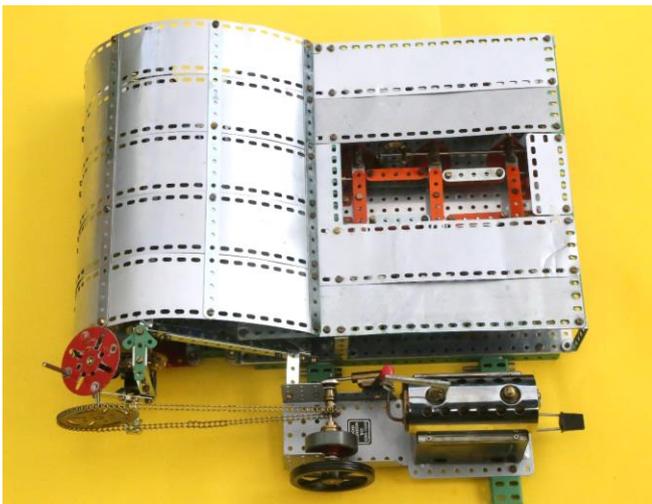


7-Segment-Anzeigen sind eine Erfindung des Computerzeitalters und es ist reizvoll, so etwas mit der Uralttechnik Dampfmaschine anzutreiben.

Da die Meccano-/Mamod-Dampfmaschine nur wenig Leistung hat, musste ich ein weiteres Schneckengetriebe und im Kettentrieb eine 1:3 Übersetzung einbauen. Eine Kesselfüllung Wasser reicht für etwas mehr als einen Umlauf (0 bis 9). Durch Lösen bzw. Anziehen einer Stellschraube kann der Antrieb der Dampfmaschine mit der Handkurbel gelöst bzw. verbunden werden. Die Dampfmaschine ist durch zwei leicht lösbare Steckverbindungen mit der Grundplatte verbunden, um beispielsweise Wasser unabhängig von der 7-Segment-Anzeige in die Maschine füllen zu können.



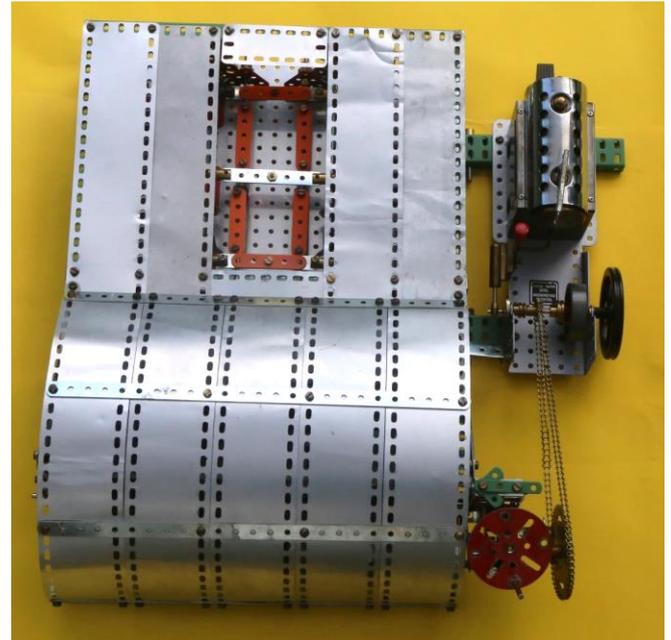
Die ganze Maschine ist auf einer Aluminiumplatte (25x25 Loch, 3mm dick) montiert. Jede andere steife Basis funktioniert ebenfalls.



Als Abdeckung, um den Mechanismus am Anfang der Schau zu verdecken, habe ich mehrere Märklin Verkleidungsplatten verwendet.

Natürlich könnte man eine 7-Segment-Anzeige für weniger als 5 € in China kaufen. Aber der Spaß wäre auch wesentlich geringer.

Der Reiz des Modells liegt darin, einen Gegenstand, der aus der Elektronik-Welt bekannt ist, rein mechanisch auszuführen.



Zukünftige mögliche Verbesserungen sind Folgende: derzeit ist die Maschine in der Ebene aufgebaut. Besser ist es den Mechanismus hinter oder unter der Anzeige zu verbergen. Damit sind auch mehrere Anzeigen nebeneinander möglich. Eine Uhr beispielsweise benötigt eine solche Anzeige mit 10 Stellungen für die Minutenanzeige, eine mit 6 Stellungen für die 10-Minutenanzeige und eine mit 12 Stellungen, die die beiden Stundenziffern auf einmal steuert.

Ein Video des Modells kann angeschaut werden unter: <https://youtu.be/4q2DsLSR10>



Interessierte Aussteller und Zuschauer beim CAM-Treffen 2019 in La Ferté-Macé/Frankreich.



Meccano-Autosammlung, zum Großteil im Neuzustand, von Jim Gamble

38. Meccano-Ausstellung der NMMG in Skegness

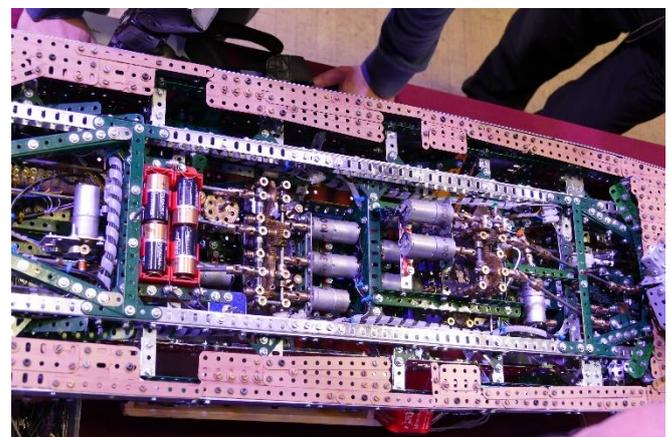
Von Guy Kind

Als der Organisator der bekannten Skegness –Ausstellung Ende 2018 bekannt gab, dass das Event in 2019 sich auf zwei Ausstellungstage anstatt der üblichen drei beschränken und außerdem in der Woche anstatt am Wochenende abgehalten würde, wurden Befürchtungen laut, dass das langfristig durch Mangel an Ausstellern und Besuchern das Ende der Veranstaltung bedeuten würde.

Die 2019er Ausgabe hat diese Befürchtungen nicht bestätigt: die Zahl der Aussteller war fast auf gleichem Niveau wie im Vorjahr, Besucher gab es sogar wesentlich mehr, was aber auch zum Teil auf die extrem kühlen Temperaturen zurückzuführen ist. Während Kontinentaleuropa unter Tropenhitze litt, waren in Skegness die Aussteller bei etwa 15 Grad richtig gut bedient.

Die Qualität der Modelle war auf dem üblichen, hohen Niveau, und die Preisverteilung ergab folgende Resultate:

Der 1. Preis für Steve Briancourt für sein Schiff, die USS Missouri im Maßstab 1: 100. Sechs Jahre hat der gute Mann an seinem Modell gebaut, das zudem sein allererstes Meccanomodell überhaupt war. Eine Unzahl von Elektromotoren im Rumpf betätigte Kanonen sowie jede Menge anderer beweglicher Aufbauten.



Das Innenleben der USS Missouri mit unzähligen Motoren, die Kanonen und sonstige „Kriegsgeräte“ betätigen.

Der 2. Preis für den Gottwald AK680 Kran von **John Hornsby**. Mit seiner Höhe von über sechs Metern überragte dieses Modell alle anderen im Saal. Fünf Stunden Aufbau mit etlichen Gehilfen sowie zwei Stunden Abbau für eine zweitägige Ausstellung zeugen von jeder Menge Enthusiasmus seitens des Konstrukteurs, der sich wohl den 1. Preis erwartet hatte.



Der Riesenkran von John Hornsby

Der 3. Preis ging an **Richard Payn** für seinen auf einem LKW montiertem Kran. Interessante technische Details waren u.a. ein ganz aus Meccano gebautes Rollenlager mit dazu gehöriger Naben-Übersetzung.

Der 4. Preis für ein Modell der Fun-Kategorie von **Andy Knox**: ein Gärtner mit Rasenmäher, welcher einen auf Doppelrollen gelagerten Rasen „mäht“.

Der 5. Preis an **Brian Chaffer** für seinen Hispano-Suiza 12 Zylinder Flugzeugmotor mit funktionierenden Nockenwellen und Zündung.

Zu den sehr guten, aber nicht prämierten Modellen, ein Lieberr Teleskopkran von **Steve Butterworth** aus Australien, welcher sich durch zwei, von mir bis jetzt noch nirgendwo gesehenen Merkmale auszeichnete: zum ersten eine fast maßstäbliche Ausführung des Teleskopes durch Verwendung von schmalen Bändern mit Schraubgewinde aus der Serie „Extreme Meccano“, in Europa nicht erhältlich, sowie zum

zweiten eine 4-Kanal-Fernsteuerung mittels WIFI und Tablet. Kleiner und billiger geht nicht. Bleibt zu hoffen, dass der Konstrukteur dies irgendwann mal veröffentlichen wird, wahrscheinlich im englischen Magazin „Constructor Quarterly“.



LKW mit Kranaufbau von Richard Payn. Ein technisch sehr komplexes Modell in Dunkelblau und Gelb.



Gärtner mit Mähmaschine von Andy Knox. Rechts der ungeschnittene Rasen mit seinen Schrauben, links der gemähte Rasen nach „Behandlung“.



12 Zylinder Hispano-Suiza-Flugmotor von Brian Chaffer



Hafenkran von Ian Mordue



Teleskopkran des Australiers Steve Butterworth, Fernbedienung mit Tablet und WIFI

Ian Mordue hat einen Hammerkopfkran mit sehr vielen Details und Minimotoren gebaut, während **Norman Brown** einen Portalkran zeigte, welcher in den 50er und 60er Jahren häufig auf Meccano-Prospekten zu sehen war.



Portalkran von Norman Brown

Ein sehr originelles und aktuelles Modell war das Brexit-Karussell von **Chris Shute**. Zu den Klängen der Europahymne (Ode an die Freude), mechanisch durch ein Glockenspiel erzeugt, balgen sich britische Parlamentarier, bis am Ende des Zyklusses unter den 28 europäischen Flaggen nur die britische herunterfällt.

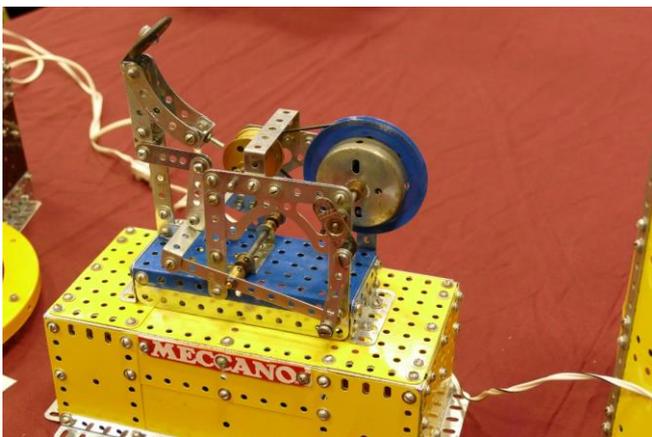


Brexit-Karussell von Chris Shute. Man beachte rechts oben den gefallenen Union-Jack

Eine indische Lokomotive, ein Scherenschleifer sowie die bei den englischen Konstrukteuren überaus beliebten Dampfmaschinen aller Größen und Typen, etliche Krane und Automobile waren zu sehen.



Lok aus dem Himalaya-Gebiet von Neil Bedford

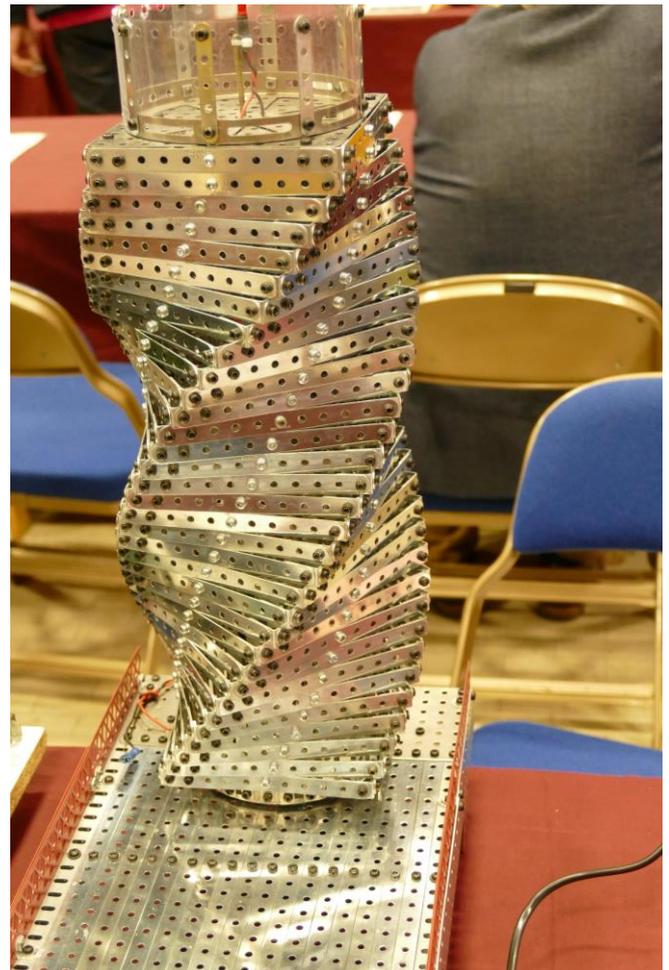


Scherenschleifer von Rob Mitchell



Dampfmaschine von John Clifton

Die Aussteller bestimmen die fünf Modelle, die einen Preis erhalten, durch Stimmzettel (1 Stimmzettel pro Aussteller), wobei sie 5,4,3,2,1 Punkte für die ihrer Ansicht nach besten Modelle vergeben. Wer die meisten Punkte hat, gewinnt den 1. Preis + 50 £, bis zum 5. Preis mit noch 20 £.



Leuchtturm aus Südkorea von Stefan Tokarski

Der Vorteil einer Ausstellung in der Woche anstatt am Wochenende ist die freie Auswahl an Parkmöglichkeiten, die absolute Ruhe im Örtchen, vor allem nachts, sowie die Verfügbarkeit von Plätzen in den Restaurants. Nachteilig wirkt sich der Termin auf die Anwesenheit von Schulkindern in der Ausstellung aus - die Kleinen müssen büffeln anstatt sich Meccano-Modelle ansehen zu dürfen!

Ermutigt durch den Erfolg des diesjährigen Events, ließ der Veranstalter durchblicken, nächstes Jahr wieder eine dreitägige Ausstellung ins Auge zu fassen, wiederum aber in der Woche, da die Saalmiete übers Wochenende zu teuer ist.

Bleibt abzuwarten, welche Folgen der Brexit, wenn er denn wirklich kommen sollte, auf die Pläne der Kontinentaleuropäer haben wird. Mit dem Zoll wird das so eine Sache sein. Aber wie sagen die Bayern: schau'n mer mal!

Weitere Bilder aus Skegness gibt es hier zu sehen: <http://www.nzmeccano.com/image-140546>