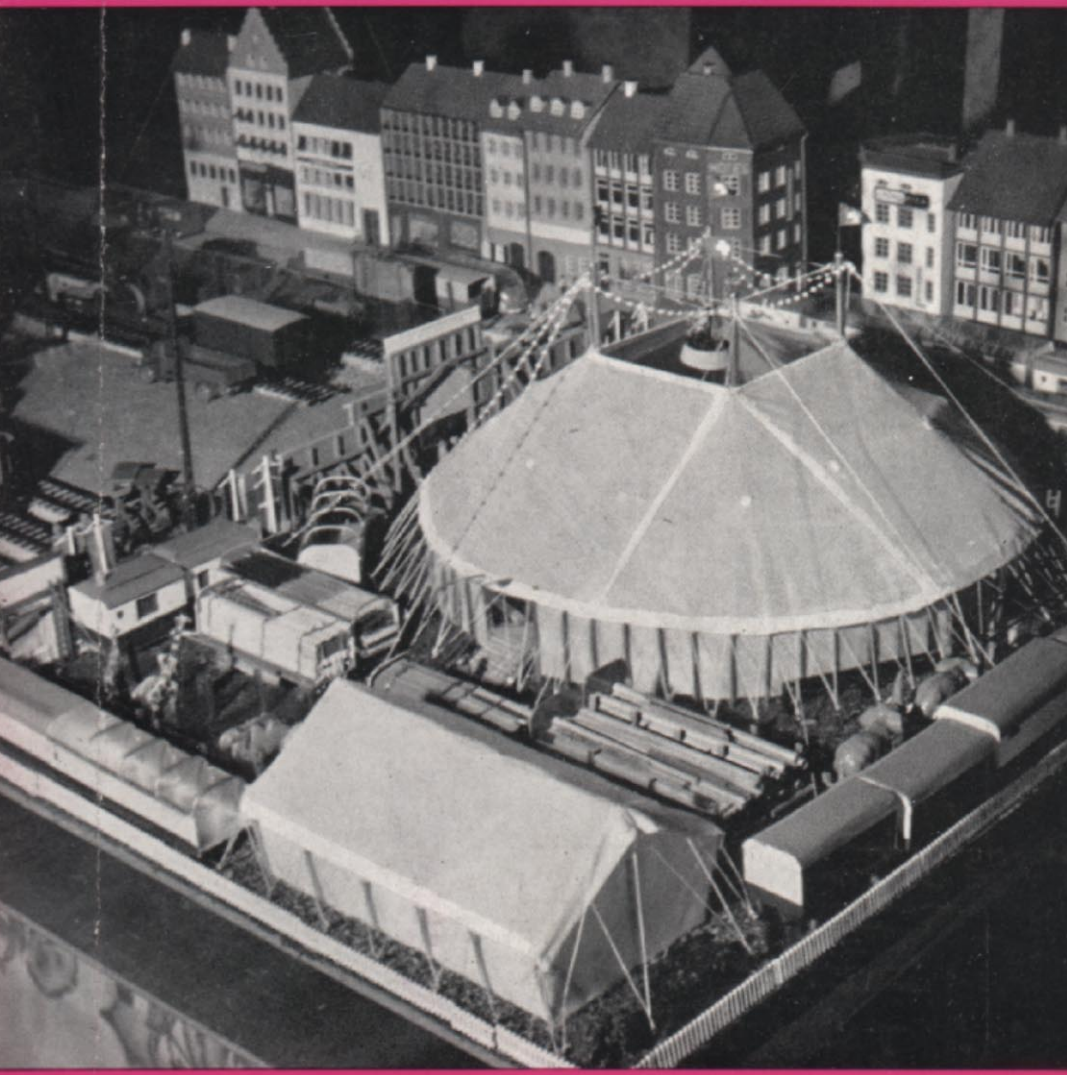
Miniaturbahnen

DIE FÜHRENDE DEUTSCHE MODELLBAHNZEITSCHRIFT



MIBA-VERLAG
NÜRNBERG

14 BAND XI
2. 11. 1959

PREIS
2.- DM

Fleischmann

BRAUCHT MAN!

Modell des 90 t-Kranwagens 6700 Nür mit abnehmbaren Gegengewichten

„Fahrplan" der „Miniaturbahn" Nr. 14/XI

1. 100 Jahre Märklin 523
2. Ladegewicht- und Tragfähigkeit-Angaben bei Güterwagen 531
3. „Circus Knie" 532
4. Ein Bahnumspannwerk 3. Teil Verwaltungs- und Werkgebäude und Turmwagenhalle 532
5. Modellbahn-Fernsehsendung? 535
6. TRIX-Fahrzeuge im Märklin-Einsatz. 1. und 2. Teil 536
7. Von „TRIXstadt" nach „Fallerstadt" H0-Anlage Sammet (m. Streckenplan) 540
8. DKw-Laterne in H0 544
9. Tschechische Lok 546
10. Aus der Werkstatt eines versierten Modellbauers 547
11. Schranken-Schnurantrieb 548
12. Bunt Gemischtes — 5 Kniffe 548
13. Was gibt es Neues? Kelm-TT-Kupplung, Kabelrollen 549
u. Meßtransformator, TENSHODO-Motor und Schalter 550
14. Neues WIMO-Clubheim 551
15. Schadet der Nachbau älterer Vorbilder dem Ansehen der DB? 553
16. H0-Anlage Potelicki 554

Miba-Verlag Nürnberg/Rottach

Eigentümer, Verlagsleiter u. Chefredakteur: Werner Walter Weinstötter (WeWaW)

Redaktion: Rottach-Egern, Karl-Theodor-Str. 34 — **Versand:** Nürnberg, Spittlertorgraben 39 (Bijou)
Telefon 6 29 00 — Klischees: Miba-Verlagsklischeeanstalt (JoKl)
Berliner Redaktion: F. Zimmermann, Berlin-Spandau, Weißenburger Straße 27/I
Konten: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank Nürnberg, Kto. 29 364
Postscheckkonto Nürnberg 573 68 Miba-Verlag Nürnberg/Rottach
Heftbezug: Über den Fachhandel oder direkt vom Verlag (in letzterem Fall Vorauszahlung, oder Postbezug durch das zuständige Postamt). Heftpreis 2.— DM, 16 Hefte im Jahr.

100 JAHRE | MÄRKLIN

Die Geschichte des Hauses Märklin

Von der Spielzeugbahn zur Modellbahn

Wenn eine Firma auf eine 100jährige Entwicklung zurückblicken kann und wenn es sich außerdem noch um eine weltbekannte Modellbahnfirma wie Märklin handelt, dann dürfte es in einer Zeitschrift wie die „Miniaturbahnen" wohl am Platze sein, dieses Ereignis zu würdigen, ohne dem Vorwurf begegnen zu müssen, für eine besondere Firma eine besondere „Reklame" zu machen.

Als Theodor Friedrich Wilhelm Märklin sich im Jahre 1840 in Göppingen seßhaft machte und 1859 den Entschluß faßte, Spielwaren zu fabrizieren, wird er in seinen kühnsten Träumen sich nicht auszumalen gewagt haben, bis zu welcher Größe und Weltgeltung sich seine Gründung entwickeln würde und wie dereinst das „technische" Spielzeug aussehen wird. Zu jener Zeit war die Dampfmaschine noch eine junge Erfindung und das Eisenbahnzeitalter war gerade erst angebrochen. Vermutlich wird er seine Hochzeitsreise im Jahre 1859 mit der ihm angetrauten holdseligen Karoline Hettich kaum mit der Eisenbahn unternommen haben, sondern eher noch mit einer Kutsche durch das Filstal (zwischen Stuttgart und Ulm), das ihm zur Wahlheimat werden sollte. Wenn wir seine Gattin namentlich er-

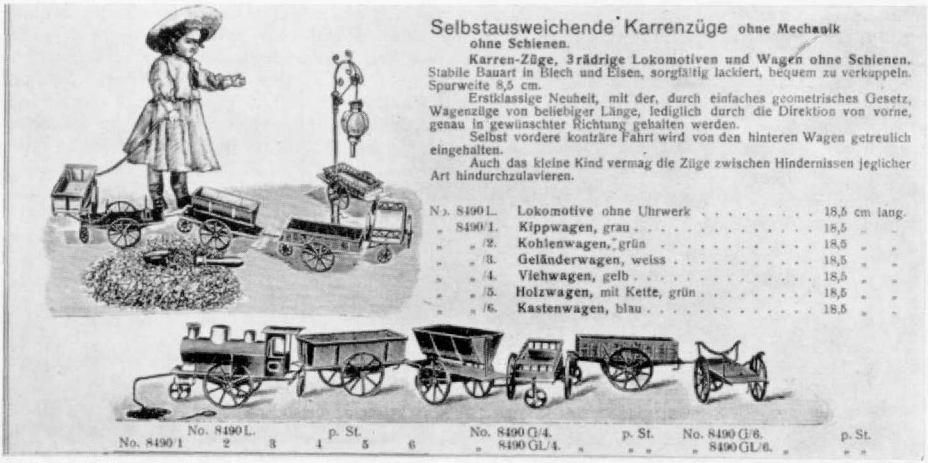


Abb. 1. „Selbstausweichende Karrenzüge" — Wohl nur ganz wenige unserer alten Leser werden sich daran erinnern können!

Heft 15/XI ist ab 26. November in Ihrem Fachgeschäft!

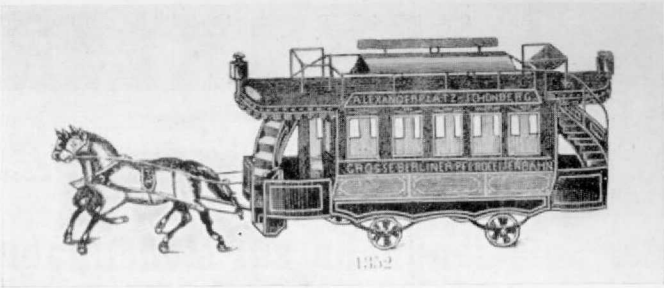
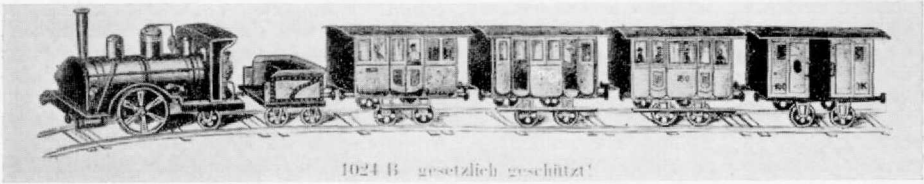


Abb. 2. Ein „uralter" Pferdebahnwagen aus dem einstmaligen Märklin-Sortiment – wohl ziemlich genau dem Vorbild nachgeschaffen.

Abb. 3. Eine Uhrwerkbahn in „Schienenspur III=75 mm. Lokomotive mit Bremsvorrichtung und 2 Ausschaltern. Kreisdurchmesser 24 cm. Ausführung ffein (Thüren zum öffnen) . . ."



wähnen, dann nicht etwa allein aus Pietätsgründen, sondern weil diese Frau eine der ersten und besten weiblichen Reisenden gewesen war (sie bereiste Süddeutschland und die Schweiz mit Spielwaren) und weil sie nach dem frühen Tod des Gründers (49 Jahre) recht und schlecht das junge Unternehmen über Wasser zu halten verstand. Für die Söhne Eugen und Karl war es nach dem Tode der tatkräftigen Mutter schwer, das schwache Unternehmen wieder auf gesunde Füße zu stellen, aber sie wagten es und so kam es im Jahre 1888 zur Firmierung „Gebr. Märklin". Heute kann man ruhig verraten, daß es oftmals Mühe bereitete, für die Zahltage das erforderliche Lohngeld aufzubringen (wie es aus der Chronik des Hauses Märklin hervorgeht). Neben Kinderküchen und Kinderkochherden standen auf dem damaligen Fabrikationsprogramm auch noch Puppenwagen, Schiffe, Karussells, aber kurze Zeit danach bringt Märklin zur Leipziger Frühjahrsmesse 1891 als erste Firma eine Uhrwerksbahn mit Schienenanlagen in Form einer Acht, sowie Anlagen mit Weichen und Kreuzungen. (Es

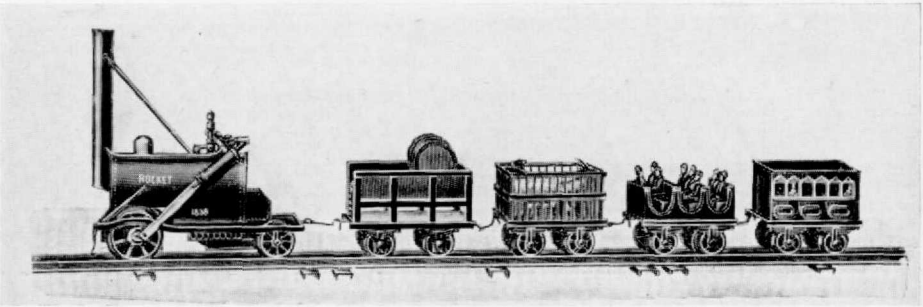


Abb. 4. „Modell des historischen Zugs mit Lokomotive ‚Rocket' aus dem Jahr 1829 in Spur I. Ergötzlicher Kontrast gegenüber den verfeinerten Zügen der Gegenwart". – Eine Dampfeisenbahn, allem Anschein nach mit Wackelzylinder.

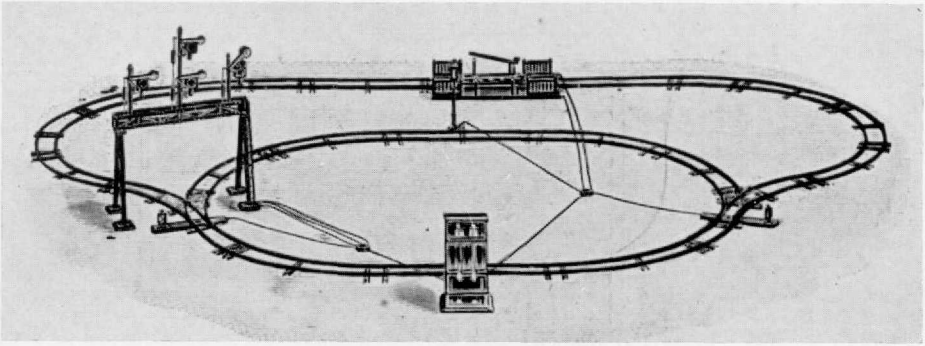


Abb. 5. Druckluft-Stellwerk-Anlage, „eine umwälzende Märklin-Neuheit der Jahrhundertwende". – „Ein einfacher Zug oder Druck an einem Stellhebel läßt die Gegenstände (Schranken, Weichen, Signale) mit erstaunlicher Sicherheit und Präzision arbeiten . . ."

gab übrigens vorher schon Spielzeug-Lokomotiven, die an einer Schnur gezogen wurden und mangels Schienen als „Bodenläufer" angesprochen wurden.) Das von Märklin 1891 erstmals gezeigte Lokomotivchen ist zwar auch noch ziemlich hochbeinig, erinnert aber dennoch und trotz der plumpen Treibräder, der niederen Laufräder unter dem Führerstand und des hohen Schornsteins schon an die ersten englischen Lokomotiven. Der Hang der Gebr. Märklin, für jedes der technischen Spielwaren entsprechende Vorbilder zum Vorwurf zu nehmen, hat sich also weitervererbt, wobei zu berücksichtigen ist, daß der Begriff „Modelleisenbahn" zu jenen Zeiten ja noch nicht geprägt war und in den alten Katalogen nur von „hochwertigem Spielzeug" die Rede ist. Der beste Beweis für das eben Gesagte ist wohl der historische Zug, der um die Jahrhundertwende herausgebracht wurde und unverkennbar eine Nachbildung der „Rocket" darstellt.

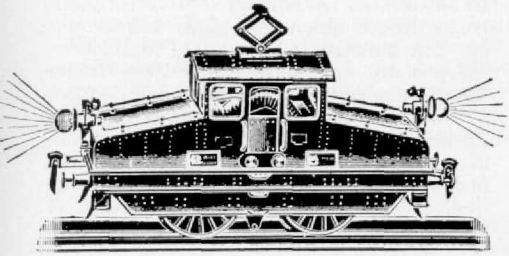
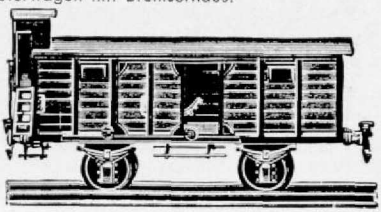


Abb. 6. Eine der damaligen Starkstromlokomotiven für 110 bzw. 220 Volt.

Inzwischen war es notwendig geworden, die Fabrik abermals zu vergrößern und so wurde 1900 ein Neubau mit 6000 Quadratmetern überbauter Fläche in der Stuttgarter Straße bezogen (wo sich die Firma heute noch – nur wesentlich vergrößert – befindet). Hier erblicken dann auch die ersten mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Spielzeugbahnen in Spur I (45 mm) das Licht der Welt (und das zu einer Zeit, da viele Häuser noch gar keinen Lichtanschluß hatten! Das war Fortschritt auf der ganzen Linie!). Damit zu spielen war übrigens nicht ungefährlich, denn entweder fuhr man mit Schwachstrom aus einem Akkumulator oder direkt mittels Starkstrom aus der Steckdose! Zwar mußte ein Glühlampenwiderstand vorgeschaltet werden, aber es konnte dabei vorkommen, daß die volle Netzspannung auf den Schienen lag, und zwar bei abgehobener Lok. Es dauerte übrigens noch bis 1924, bis ein solcher Vorschaltwiderstand grundsätzlich verboten wurde.

Abb. 7. Zweifelsohne schon ein „Modell": Gedeckter Güterwagen mit Bremserhaus.



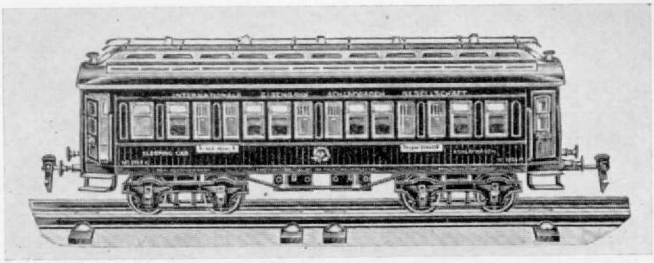
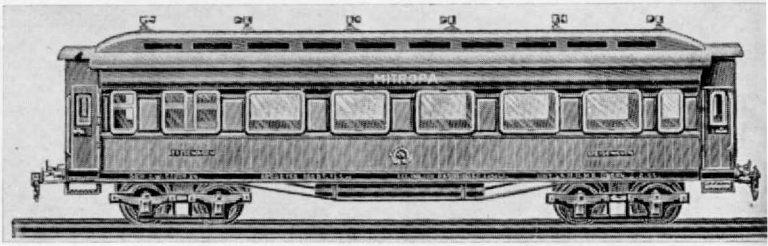
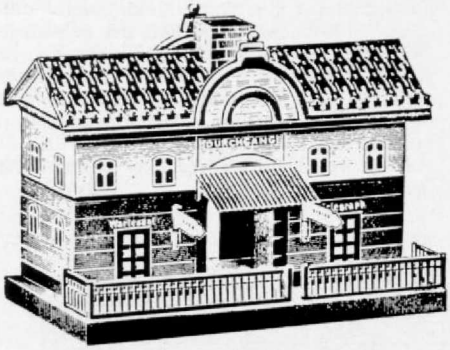


Abb. 8. Nach den 20er Jahren gewinnen auch die Personenwagen an „Naturtreue", zwar noch stark verkürzt, aber dennoch schon alle Merkmale des entsprechenden Vorbildes enthaltend. (Länge in Spur I = 40 cm.)

Abb. 9. Um 1925 herum sieht ein Spur I-„Modell" bereits so aus und weist eine LüP von 53 cm auf.



Auch die Personen- und Güterwagen jener Zeit zeigen – wenn auch in vereinfachter Nachbildung – bereits die typischen Merkmale des großen Vorbildes. „Hochmodern" war zu jener Zeit der Güterwagen mit geschlossenem Bremserhaus, der gerade im Großbetrieb eingeführt wurde. Ob für die Personenwagen amerikanische oder süddeutsche Wagen „Modell gestanden" haben, mag dahingestellt bleiben. (Die württembergischen Bahnen wiesen bei den Durchgangswagen bereits durchwegs offene Bühnen wie bei den amerikanischen auf.) Die Loks besaßen den „new look" jener Zeit: langer Schornstein, niedrige Kessellage und dadurch hochwirkendes Führerhaus. Der 2-achsige Tender war ebenfalls noch vielfach vorhanden, da ja um die Jahrhundertwende sowohl in Europa als in Übersee noch die 2'B-Lokomotiven vorherrschten. Daß das damalige Märklin-Sortiment eine Reihe solcher Lok-



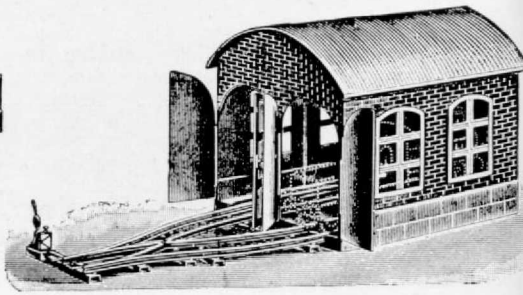


Abb. 10 und 11. Hochbauten aus dem Märklin-Sortiment 1925: Bahnhofsgebäude und Rechteckschuppen für kleine Loks, sowohl für 0 als auch I erhältlich.

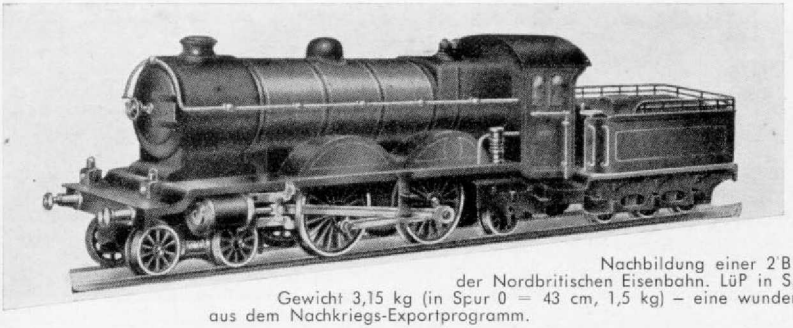


Abb. 12.
Nachbildung einer 2'B'1-Schnellzuglok der Nordbritischen Eisenbahn. LüP in Spur I = 61 cm. Gewicht 3,15 kg (in Spur 0 = 43 cm, 1,5 kg) – eine wundervolle Maschine aus dem Nachkriegs-Exportprogramm.

typen aufwies, ist verständlich und wenn sie uns heute etwas seltsam und vielleicht etwas „phantastisch" vorkommen, so liegt es ja nicht an jenen Schöpfungen, sondern an uns selbst, die wir jener Zeit entwachsen sind.

Eine bemerkenswerte „Angelegenheit" aus der Zeit der Jahrhundertwende ist das Druckluft-Stellwerk (das elektrische Stellwerk lag ja noch außerhalb dem Bereich des Möglichen). Anstatt der Leitungen mußten dünne Schläuche zu den Weichen, Signalen und Schranken verlegt werden.

Gar bald folgt auf die Spur I die Spur II mit 51 mm, die Spur 0 mit 32 mm und jene sagenhafte Spur III mit der für uns im heutigen H0- und TT-Zeitalter kaum mehr vorstellbaren Spurweite von 75 mm (die allerdings keine besondere Bedeutung erlangte). Den „älteren Semestern" unter uns sind sicher noch jene wuchtigen Spur I- und II-Dampfloks in bester Erinnerung. Es waren schon wundervolle, wuchtige Maschinen und Wagen, insbesondere diejenigen, die es nach dem ersten Weltkrieg zu kaufen gab, und es ist verständlich, daß es auch heute noch einige unentwegte Anhänger wenigstens der Spur I gibt, da dieser Baugröße zweifelsohne noch ein merkbarer Schimmer der Wuchtigkeit des großen Vorbildes innewohnt. Neben den dampfbetriebenen Loks) der Spur I, II und III gab es noch die vorerwähnten elektrischen Ausführungen sowie Zugzusammenstellungen für Spur I und II als Uhr-*

*) „Feinste Präzisionsmodelle von hervorragender Leistung. Mit selbsttätig während der Fahrt funktionierender Kesselspeispumpe. Einzig existierendes System mit Flammrohrkessel, mit auf den Führerstand beschränkter Feuerbüchse. Sicherungslampe mit Spiritus-Vergaserlampe ‚Perfekt'. Originalsystem ‚G. M. & Co.'. Auf hohen Druck und bestes Funktionieren geprüft . . ."

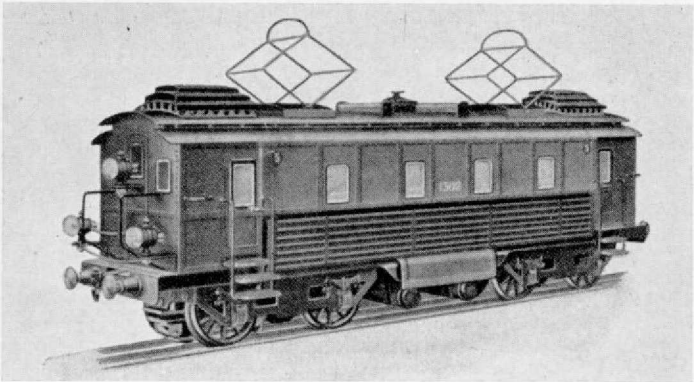


Abb. 13. Mit eines der schönsten Ellok-Modelle ihrer Zeit (1925) war die Nachbildung einer Gotthard - Ellok. Die Pantographen waren nur Attrappe, die Stromzuführung erfolgte über Mittelschleifer. Die Lampen an der Stirnwand waren einzeln einschaltbar.
LüP in Spur I 45 cm, Gewicht 4,8 kg.

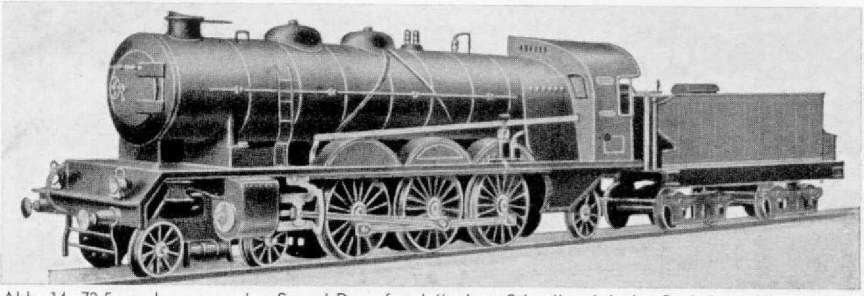


Abb. 14. 73,5 cm lang war das Spur I-Dampfmodell einer Schnellzuglok der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

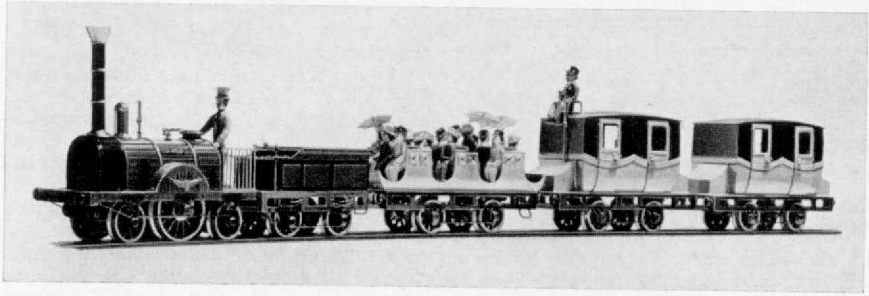


Abb. 15. Zu einem beliebten Sammlerobjekt wurde der 1935 von Märklin herausgebrachte „Adler"-Zug in Spur 0. – Abb. 16. Die heutige Vorderfront der Märklin-Werke, von der Stuttgarter Str. aus gesehen, mit dem dieses Jahr fertiggestellten modernen Erweiterungsbau.

werksbahnen. Die Personenwagen waren mit Inneneinrichtung und Figuren versehen und sämtliche Wagentüren ließen sich öffnen. Preis einer solchen Zugpackung einschließlich 12 Gleisen für Spur I kostete beispielsweise 25.– M, für Spur II 41.– M. Kinder waren das noch Zeiten, jene Zeiten! Da bekam man für sein gutes Geld wenigstens einen Gegenwert, der sich allein schon gewichtsmäßig recht anschaulich bemerkbar machte!

Wie stark Märklin allmählich in den Export einstieg, lassen die vielen ausländischen Lok-, Wagen- und Signaltypen erkennen, wenn man jene alten Kataloge aus der Zeit vor und nach dem ersten Weltkrieg durchzublättern in der Lage ist. Neben amerikanischen und französischen Modellen fällt besonders eine reiche Auswahl an englischen Typen auf. Wenn keine Elloktypen zu entdecken sind, so lag es daran, daß es solche eigentlich noch nicht im Betriebsdienst des Vorbildes gab.

Das Geschäft blühte jedenfalls und so

Abb. 17. Ein Blick „hinter die Kulissen": So wird mit Hilfe einer ölhydraulischen Presse der Punktkontakt-Mittelstrang in eine Kreuzung eingepreßt. Daß die nette Arbeiterin dabei auf ihre nicht weniger netten Finger aufpassen muß, versteht sich für sie und uns als selbstverständlich!

Abb. 18. Die Erstellung einer Spritzform erfordert das ganze Können eines tüchtigen Graveurs!

Abb. 19. Bevor eine Lok das Werk mit dem bekannten runden Prüfetikett verläßt, wird sie erst auf einer Prüfstrecke auf Herz und Nieren geprüft.

wurde 1911 ein Hochbau mit 6 Stockwerken und 110 m Länge errichtet, und 1914 waren sogar schon 600 Arbeiter beschäftigt. Während des ersten Weltkrieges kam dann noch die bekannte Metallbaukastenfabrikation hinzu und als 1926 endlich das heute übliche 20 V-System eingeführt wurde, war der Siegeszug der elektrisch betriebenen Eisenbahn nicht mehr aufzuhalten. Die „elektrischen Eisenbahnen" wurden im Laufe der Zeit maßstabgerechter und näherten sich immer mehr einer Nachbildung des großen Vorbildes. Von nicht geringerer Bedeutung war dann 1935 die Einführung der damaligen 00-Bahn (heutige H0-Bahn). Die Spur II-Bahn war bereits während des ersten Weltkrieges aufgegeben worden; die Spur I „verstarb" vor dem zweiten Weltkrieg und die Produktion der Spur 0-Bahn verschied nach Beendigung des zweiten Weltkrieges. Die Geschichte Märklin ist also zugleich die Geschichte vom Werden und Vergeh'n der Spur III, II, I und 0.

Die Entwicklung und der Fortschritt der heutigen H0-Bahn seit dem Zusammenbruch ist wohl allen unseren Lesern bekannt, so daß wir nicht näher darauf einzugehen brauchen. Nur noch soviel (um das geschichtliche Bild abzurunden): Heute sind im Hause Märklin über 2000 Mitarbeiter tätig und das Werk ist inzwischen wiederum vergrößert worden und zeugt somit vom Blühen und Gedeihen einer Idee, die vor 100 Jahren geboren und durch tüchtige Nachfolger und Gesellschafter gehalten und vervollkommnet wurde.

Wir gratulieren, auch im Namen der unzähligen Märklin-Freunde, der Firma Märklin zum erfolgreichen 100jährigen Bestehen! Möge der Erfolg weiter andauern, möge den leitenden Herren weiterhin eine glückliche Hand beschieden sein und mögen sie alle jene Erwartungen erfüllen, die ihre Freunde und Anhänger hegen! *WeWaW*

Die Fotos der Abb. 6–14 sind aus dem Buch „Die Modelleisenbahn" von G. Reder (1925), die übrigen freundlicherweise von der Firma Märklin zur Verfügung gestellt.