

2009

www.tuttotreno.it

Anno XXII - Mensile DUEGLI - EDITRICE Poste S. Niccolò (Padova) Poste Italiane SpA - Sede in Abb. Post. - DL 353/2003 (Conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, DCB Padova - 7,50 Euro

TUTTO TRENNO

Il POSTER
E 414 lire ESCL

LO SPETTACOLO DEI TRENI

OTTOBRE N° 234

SERVIZI

Merci Diesel a Roma

INSERTO AUTOMOTRICI

ALn 668 1500

MODELLISMO

150° Märklin



90234

9 771124 423006



Märklin

Märklin 150° dalla latta al digitale

di Gabriele Savi prima parte

*La mamma del fermodellismo ha 150 anni!
Un anniversario importante che cade in un periodo
difficile per la ditta di Göppingen che, nonostante la
tradizione e la forza del marchio, non si è mai stan-
cata di innovare. Oggi ne ripercorriamo la storia.*

Le origini e la crescita del mito Märklin

Nel 1856 l'artigiano, fabbro e stagnaio Theodor Friedrich Wilhelm Märklin (1817-1866), otteneva il riconoscimento dei pieni diritti civili e politici dal Regno del Württemberg, ove già da 16 anni risiedeva e lavorava, presso il piccolo paese di Göppingen sul Fils, posto a 60 km a sud est della capitale, Stoccarda. Nel 1859, sposando una ragazza proveniente dalla città di Ludwigsburg, Karoline Het-

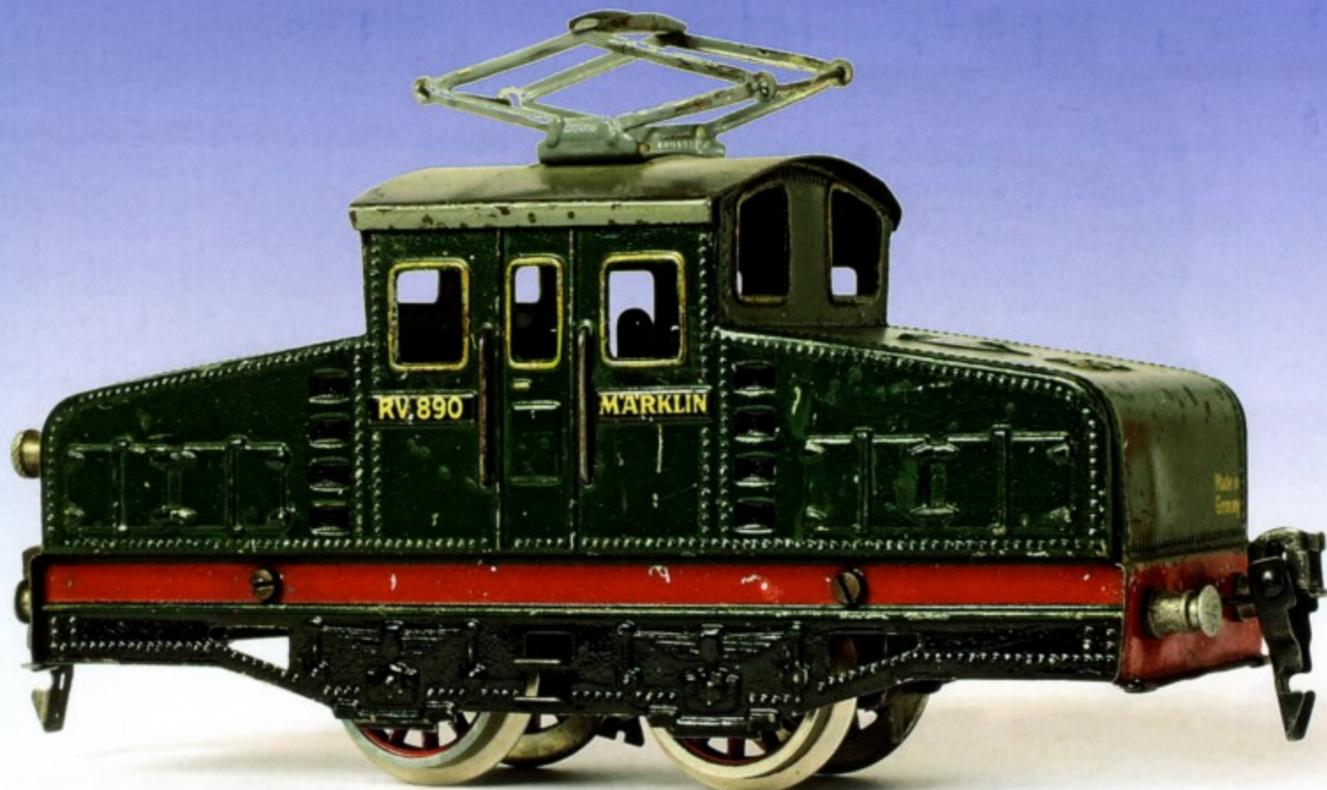
tich, senza minimamente immaginarlo, getterà le basi per la nascita di quel colosso dei treni in miniatura che oggi celebriamo. Karoline, con intuito, vedeva nel marito un'abilità che andava oltre i tipici

prodotti forniti da un fabbro o uno stagnaio, e gli propose la creazione di pentole, vasellame e suppellettili metalliche in miniatura, da vendersi come giocattoli ai figli della ricca borghesia del tempo. E aveva ragione da vendere: fu subito "business", interrotto però dalla prematura morte di Theodor nel 1866 per un incidente sul lavoro, che lasciava così l'impre-

*In alto: locomotiva a vapore R890 in scala 0, con motore ad orologeria (carica a molla).
In basso: prima di arrivare alla 00 e H0, Märklin ha spaziato tra gli scartamenti grandi; qui lo stesso bagagliaio con portelli scorrevoli tipo 18890 e 18891 nelle scale 0 ed 1.*



In alto: un classico di tutti i cataloghi, la locomotiva elettrica con gli avancorpi. Questa è la RV890 in scala 0, con motore a molla e pantografo fisso. Al centro: cisterne di tipo corto in scala 0, nei colori delle compagnie Dapolin, Esso e Shell.



sa alla vedova e ai tre figli Eugen, Wilhelm e Karl (ancora in tenerissima età); purtroppo senza le conoscenze tecniche del marito, la ditta, anche se ben avviata e ingrandita poco prima della morte del fondatore, andava ben presto in rovina.

Solo nel 1888 i tre figli di Theodor, i quali avevano deciso di seguire le orme del padre, ne ripresero l'attività praticamente da zero: lavoravano già da anni come operai specializzati nella lavorazione dei metalli e delle lamiere, e Wilhelm aveva addirittura lavorato come mastro stagnaio negli Stati Uniti.

La svolta venne con la presentazione alla Fiera di Lipsia del 1891 di treni in miniatura costruiti in latta stagnata, che si muovevano (spinti da un motore ad orologeria) su un percorso di rotaie in latta a forma di 8, con intersezione. Erano quelli i primi treni modello degni di questo nome, con uno scartamento tra le facce interne delle rotaie di 48 mm. Fu un successo strepitoso, tanto che ricevettero fin da subito un numero impressionante di prenotazioni, e a ogni fiera od esposizione a cui i fratelli partecipassero, le loro confezioni andavano esaurite in pochissimo tempo: era nata la "Gebrüder Märklin", e con essa la scala 1!

Da qui in poi si aprirà un'epoca ambiziosa e felice, complice anche un fortunato incontro con il danaroso nobiluomo Emil Fritz da Plochingen che vedendo nei treni Märklin una seria possibilità imprenditoriale, offrì nel 1892 ai fratelli Märklin un

grosso finanziamento, in cambio di una fetta non piccola dell'industria che si veniva così a creare. Industria sempre più florida, tanto che nel 1895 l'impresa traslocò nella Marktstrasse alla ricerca di spazi più consoni al volume produttivo, e ancora nel 1900 in un edificio produttivo ancora più ampio, acquistando di seconda mano gli stabili nella Stuttgarter Strasse a Göppingen (6000 m²); ancora oggi questi storici edifici ospitano gran parte delle linee produttive di Märklin, e per gli ap-

del vapore. Nel 1904 Märklin stupisce il mondo con la presentazione, per la sola scala 1 (scart. 48 mm), del treno completo di elettromotrici e carrozze per la ferrovia Colonia-Bonn, un pregevole e notevole modello in latta verniciata a mano e mosso come il prototipo, da un motore elettrico a tensione elevata (alimentato dalla tensione della stessa rete domestica; un modello tanto bello quanto pericoloso). La produzione si accresce nel tempo, soprattutto per le scale 0 (scartamento tra le

rotaie in latta piegata di 35 mm) ed 1, mentre le scale 2 e 3 saranno cessate all'indomani della fine della Prima Guerra Mondiale. Gli azionamenti dei modelli si dividono tra: vapore vivo, orologeria (a molla), alta tensione (definita "starkstrom" e molto pericolosa, in quanto la tensione sui binari era quella della rete domestica - 110 o 220 V - con regolazione della velocità tramite la resistenza di una lampadina!), bassa tensione ("schwachstrom", letteralmente "corrente debole") fornita da accumulatori all'impianto in miniatura.



passionati rappresentano il "biglietto da visita" dell'azienda, entrando in città. Già nel 1898 Märklin è in grado di offrire modelli nelle scale 0, 1, 2, 3. I modelli per le scale 2 e 3 erano prodotti in lotti molto ristretti (specialmente per la scala 3), sovente i modelli non erano nemmeno a catalogo, e occasionalmente erano prodotti come esemplari unici per fortunati clienti. I modelli nelle scale 2 e 3 erano mossi da meccanismi a orologeria o con la forza

del vapore. Nel 1904 Märklin stupisce il mondo con la presentazione, per la sola scala 1 (scart. 48 mm), del treno completo di elettromotrici e carrozze per la ferrovia Colonia-Bonn, un pregevole e notevole modello in latta verniciata a mano e mosso come il prototipo, da un motore elettrico a tensione elevata (alimentato dalla tensione della stessa rete domestica; un modello tanto bello quanto pericoloso). La produzione si accresce nel tempo, soprattutto per le scale 0 (scartamento tra le

Arrivano i trasformatori

Nel 1926 finalmente avviene la svolta e

In basso: locomotiva di foggia inglese tipo T1030 nei colori LNER, realizzata in scala 0, prodotta nel biennio 1929-30; dietro una carrozza a carrelli tipo 2873 in teak (sempre in lamiera litografata e stampata).





Märklin lancia sul mercato il sistema a 20 V in corrente alternata con alimentazione da trasformatore (per le utenze domestiche in alternata, mentre per le reti in continua tra la rete domestica ed il trasformatore andava interposto un apposito convertitore offerto a catalogo). Ora giocare coi treni elettrici non rappresentava più un pericolo per i ragazzi!

Nel 1914 gli occupati alla Märklin erano 600, nel 1928 passeranno a 900. Märklin nel 1935 lancia sul mercato i treni in scala 00 (zero zero o doppio zero) mossi da motore elettrico a 20 V in corrente alternata (ricordiamo che la norma 00, oggi definita come rapporto di riduzione 1:76 e scartamento di 16,5 mm, venne introdotta

In basso: locomotiva elettrica RS12990 di chiara ispirazione svizzera, con motore a 20 V in corrente alternata, prodotta tra il 1928 ed il 1932. La cassa e il telaio sono ancora in lamiera litografata, stampata e piegata.

già nel 1914 dalla Bing, altra grande ditta tedesca produttrice di apprezzatissimi treni e giochi in miniatura) che, nonostante la rivalità con i coevi modelli della Trix Express, riscuotono un notevole successo commerciale, e i cui modelli di locomotori e carrozze sono in principio copie in scala ridotta di rotabili Märklin provenienti dal catalogo della ditta in scala 0. Contestualmente viene abbandonata la produzione dell'ormai obsoleta scala 1, che richiede spazi abitativi molto grandi e investimenti ingenti da parte delle famiglie: tutto ciò, mal si accordava con la situazione economica e politica della Germania negli anni '30. La scala 0 invece resisteva, con un ricco assortimento di locomotive mosse da motore elettrico in corrente alternata, con inversione di marcia comandata a distanza mediante relè mosso da sovratensione, per i modelli più raffinati.

In alto: automotrice TW930 in scala 0, con motore a orologeria, e nel riquadro, particolare del sottocassa. Una automotrice simile, la TWE700 fu prodotta successivamente anche in 00 (TWE700, collezione Petropulacos) mossa da motore elettrico (foto sopra, di A. Pedrini).

Nel 1940 la Germania dichiarava guerra al mondo, e le raffinate produzioni della Märklin nella Stuttgarter Strasse cessavano, per lasciare il posto alla riconversione bellica degli stabilimenti, così come era già successo nel 1914.

Dal 1941 al 1946 Märklin non pubblica cataloghi (il catalogo del 1947, di sole 36 pagine in bianco/nero è una assoluta rarità per collezionisti), e la produzione nel secondo dopoguerra riprende con nuova linfa vitale e splendidi modelli in scala H0 (stesso scartamento della 00, ma normalizzata come scala 1:87, dopo qualche incertezza diverrà standard nell'Europa continentale), tra cui il celebre coccodrillo CCS800. Contestualmente viene ridotta l'offerta di materiale in scala 0 (uscirà definitivamente da catalogo nel 1955) per aumentare sempre più l'offerta nella scala cadetta.

La serie 800 in H0, oggi collezionata da migliaia di appassionati in tutto il mondo, sarà sviluppata nel corso degli anni '50 (rotabili celebri che non hanno bisogno di presentazione, e che per tanti appassionati oggi coi capelli bianchi hanno rappresentato un vero mito, spesso inarrivabile per il prezzo dei modelli: i vari SET, SEW, GN, RSM, SK e tante altre meraviglie...).

La filosofia produttiva di Märklin, così differente da tutte le altre ditte produttrici di ferrovie in miniatura dell'epoca, trova ampi consensi nel mercato europeo: es-





sere fermodellista o collezionista di Märklin è un segno distintivo, le robuste macchine in tutto metallo, in corrente alternata col relè di sovratensione per l'inversione di marcia, per molti sono il massimo dell'espressione tecnica applicata alla miniaturizzazione. Parallelamente Märklin propone modelli che esulano dal mondo del fermodellismo, quali le costruzioni metalliche (Baukasten, che tante ditte di giocattoli proponevano al tempo col proprio marchio) e modelli di auto e camion in pressofusione in scala 1:43,5; d'altronde Märklin fin dalla nascita, ha affiancato l'offerta dei treni in miniatura a quella di bam-

In alto: locomotiva R950 in scala 0, di ispirazione inglese e nel riquadro a lato l'interno della cabina con i pomelli di comando per l'inversione.

bole, cucine economiche, armi giocattolo, navi, automobili modello, costruzioni, caldaie a vapore, e oggi molti di questi splendidi esemplari sono esposti nelle collezioni o musei di giocattoli d'epoca in tutto il mondo.

Nel 1968 a sorpresa, Märklin riprende la produzione di materiale rotabile in scala 1, lanciando sul mercato le riproduzioni della BR 80 a vapore e



della Diesel DHG500, oltre a svariati carri e carrozze in plastica e ad un sistema di binari. Si tratta sempre di modelli in corrente alternata, ma il sistema in questo caso è a 2 rotaie. Per l'H0, il binario M con massicciata in metallo viene affiancato dal binario K in plastica nel 1969. Si inizia a pubblicare la bella rivista "Märklin Magazin", che tratta aspetti della ferrovia reale e del fermodellismo.

A fine anni Sessanta la scala H0 ormai non è più la più piccola sul mercato. Nel 1972, il colpo: Märklin reagisce alle produzioni in scala N da poco sul mercato (Arnold, Fleischman Piccolo e Minitrix) ed esordisce sul mercato con la più piccola ferrovia in miniatura al mondo, ovvero la scala Z (rap-



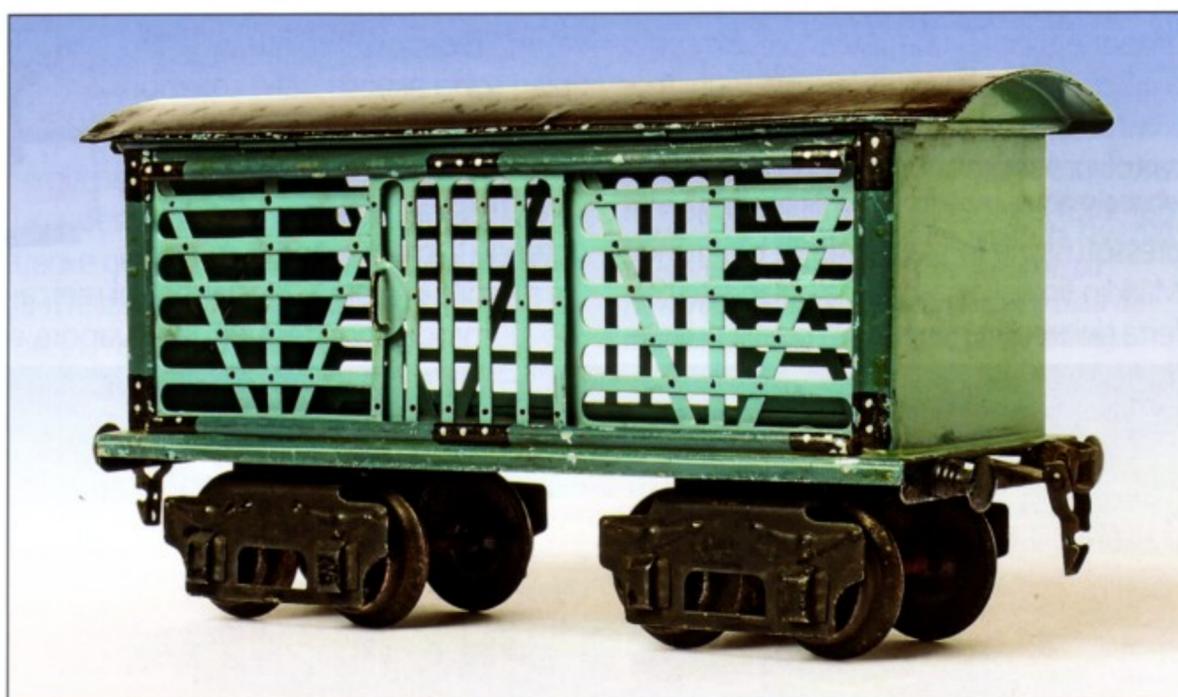
Al centro e a lato: un classico Märklin, la locomotiva elettrica ispirata alle locomotive Ae 3/6 svizzere. Fu prodotta in 0 (a lato, la RS910, qui nella versione mossa da meccanismo ad orologeria) e in 00 con motore elettrico (in alto, modello RS700, collezione Petropulacosal, foto A. Pedrini).





In alto: dal grandissimo al piccolissimo. La locomotiva BR 91 in scala 1:32 (norma 1) giganteggia a fianco della BR 74 in scala 1:220 (Z), in colore blu per il 140° anniversario di Märklin nel 1999. A lato: una rarità, il carro trasporto bestiame in scala 1 della Pennsylvania R.R., prodotto per il mercato statunitense tra il 1904 ed il 1920.

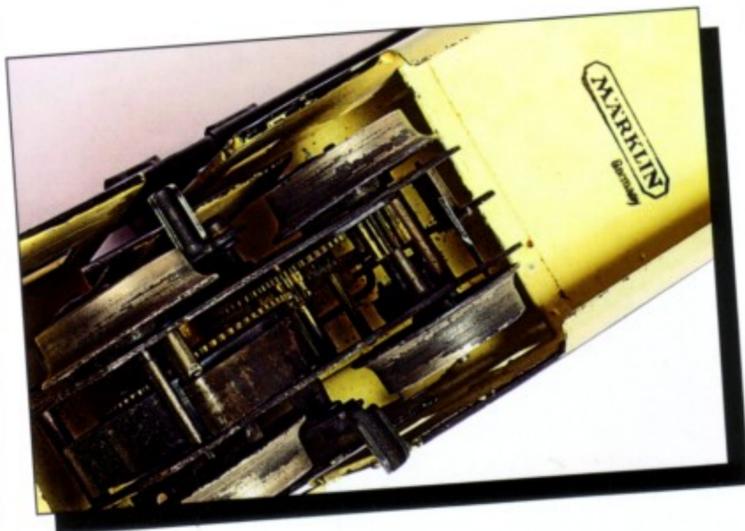
porto di riduzione 1:220). Sarà un successo clamoroso ed il catalogo in questa scala si arricchirà di anno in anno. Ancora oggi ad ogni fiera di Norimberga, Märklin porta novità in questa scala, che è costituita da un "popolo" di appassionati che si entusiasmano –non a torto– nel veder correre su un impianto queste dettagliate e minuscole locomotive, che trainano treni di composizione realistica. Nel 1984 Märklin lancia con successo il sistema di controllo digitale della ferrovia in miniatura, consentendo il comando di molte locomotive differenti su un singolo impianto, di scambi e segnali. Il sistema Märklin Digital può essere utilizzato sia su impianti a corrente alternata che su impianti in continua e con locomotive di



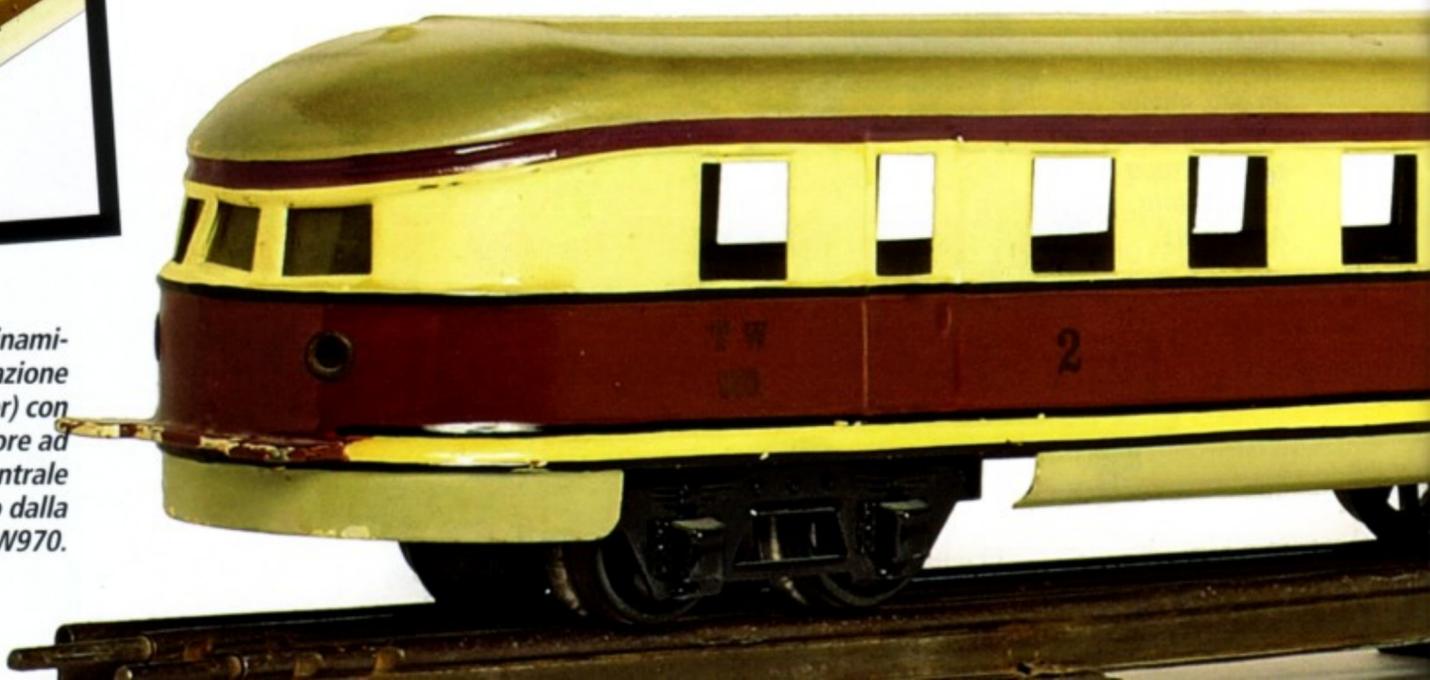
qualsiasi produttore, basta installare un apposito decoder all'interno del rotabile. E' l'inizio di una nuova rivoluzione! Nello stesso anno viene festeggiato il 125° anniversario della fondazione, con molteplici iniziative, tra le quali l'organizzazione di un treno speciale dalla Svizzera per Göppingen, trainato da un Coccodrillo svizzero (Be 6/8 13302 SBB) e uno tedesco (BR 194 155-8 DB) in doppia trazione simmetrica. Le stesse locomotive sono poi offerte da Märklin in scala H0, in un ele-

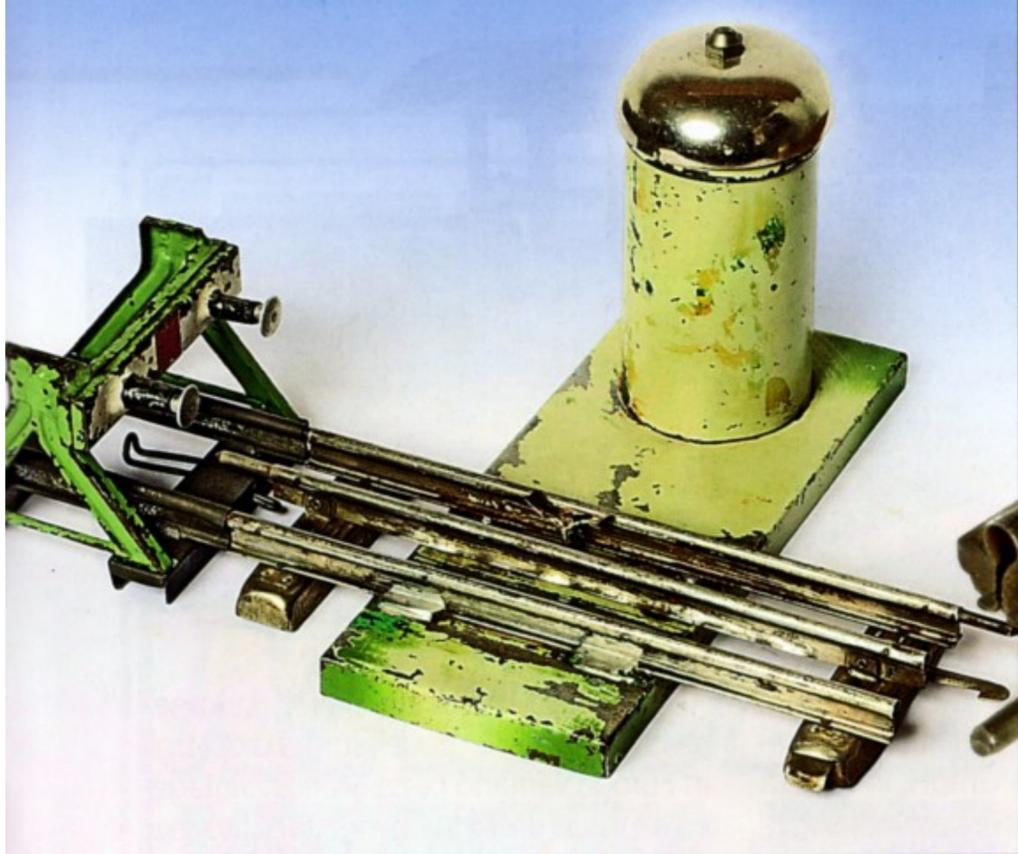
gante cofanetto commemorativo. Come particolarità, ricordiamo che per consentire la circolazione della Be 6/8 SBB sotto catteria tedesca, le furono sostituiti gli striscianti.

Con la caduta del muro di Berlino, all'inizio degli anni '90 Märklin impianta uno stabilimento per la sola produzione di materiale trainato (carri e carrozze) in scala H0 a Sonneberg (Turingia, ex DDR), che però avrà vita breve, e le traversie economiche riporteranno la produzione a Göppingen.



A lato: il treno automotore Diesel aerodinamico a due casse articolate di chiara ispirazione DRG (è l'SVT 877 Fliegender Hamburger) con carrello Jackobs, in scala 0, con motore ad orologeria collocato nel carrello centrale (si vede nel riquadro qui sopra), prodotto dalla Märklin a partire dal 1932 con codice TW970.



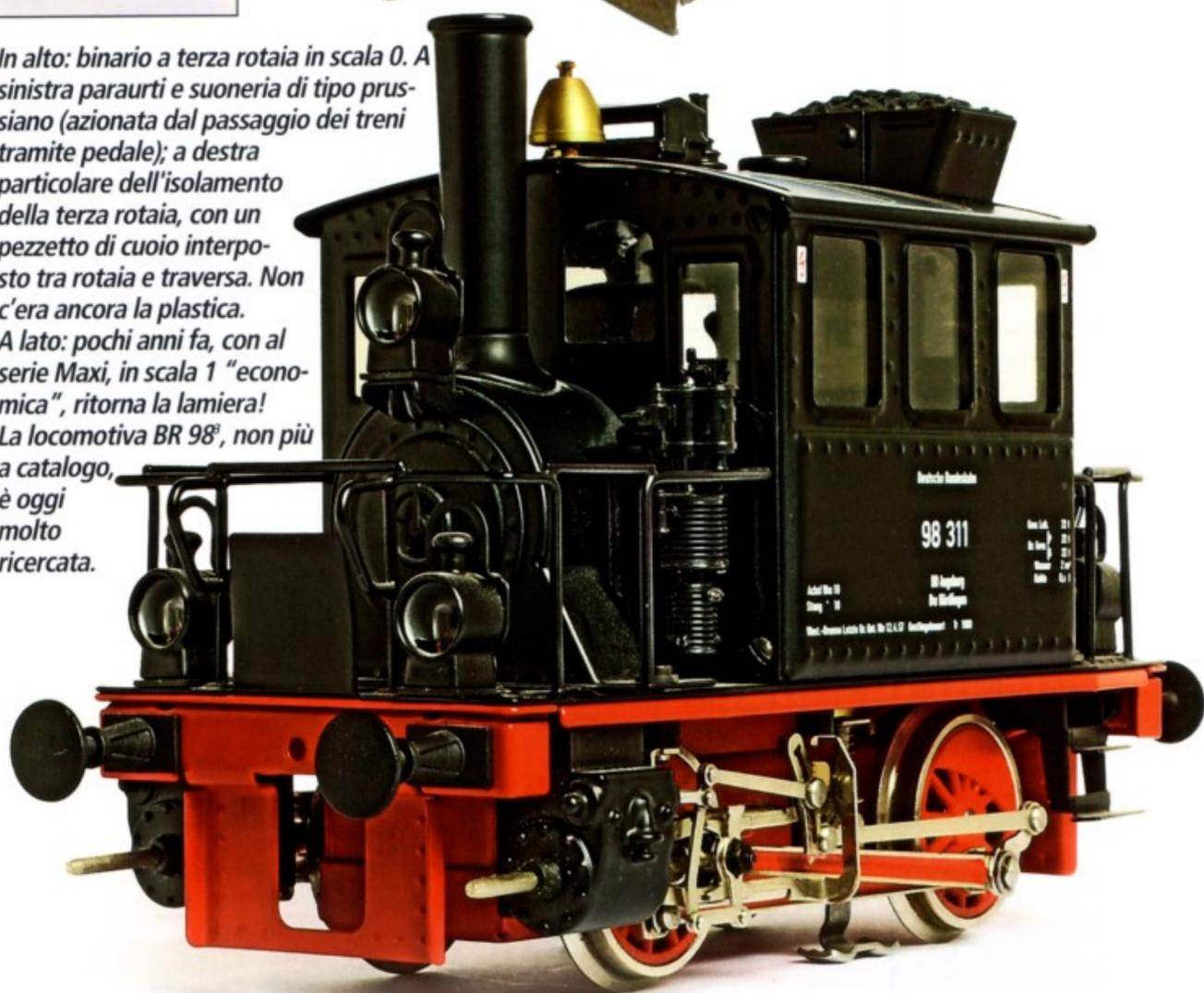


La nostra ditta, nel 1997, rileverà la storica concorrente Trix GmbH, che stava attraversando un periodo economicamente non facile, e insieme al marchio (che continuerà a vivere) ne acquisisce il sorprendente know-how tecnico; la ditta Trix è infatti specializzata (ed apprezzata in patria) nella produzione di splendidi modelli in H0 delle ferrovie regionali tedesche (Baviera e Prussia), ed ha creato il proprio sistema Minitrix in scala N nel 1964: in un sol colpo Märklin può offrire alla clientela un completo assortimento di treni modello in scala Z, N, H0 ed 1!

Nel 2007 Märklin acquisisce Hübner, piccola ditta semiartigianale specializzata in costose e belle riproduzioni di rotabili in scala 1, che d'ora in poi aumenteranno l'offerta di Märklin in questa grande scala. Nello stesso anno viene acquisita anche la (da poco) fallita LGB di Norimberga, specializzata nelle ferrovie da giardino in scala G: Märklin ora comprende anche questa ulteriore scala di riduzione.

Un nuovo stabilimento viene aperto in Ungheria, nei pressi di Győr, per la sola produzione dell'armamento; Märklin con il giro di boa del nuovo millennio, ha abbandonato il classico binario M con massicciata in metallo, in offerta fin dagli anni '30, per cimentarsi nella produzione del binario tipo C, con profilo realistico della

In alto: binario a terza rotaia in scala 0. A sinistra paraurti e suoneria di tipo prussiano (azionata dal passaggio dei treni tramite pedale); a destra particolare dell'isolamento della terza rotaia, con un pezzetto di cuoio interposto tra rotaia e traversa. Non c'era ancora la plastica. A lato: pochi anni fa, con al serie Maxi, in scala 1 "economica", ritorna la lamiera! La locomotiva BR 98^e, non più a catalogo, è oggi molto ricercata.

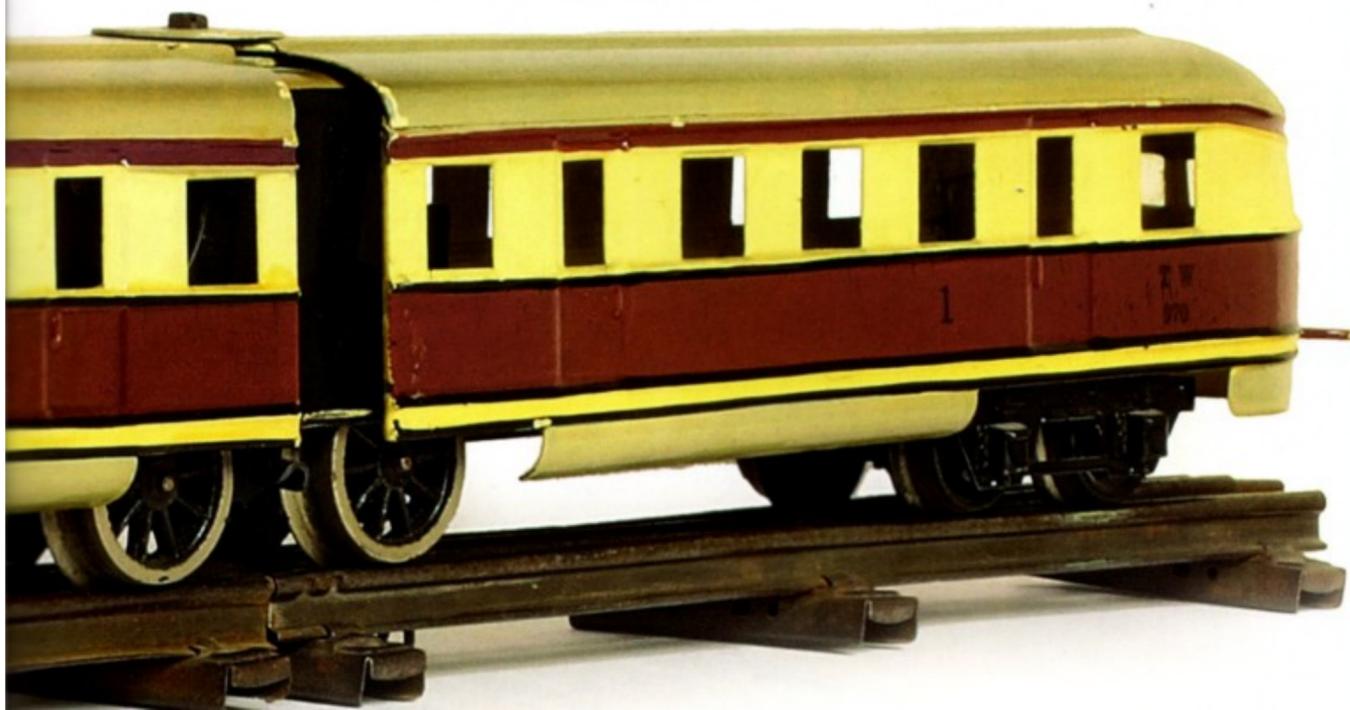


rotaia e massicciata in plastica. Nuovi sistemi digitali con consolle manuali prendono il posto del primo sistema Digital, lanciato a metà anni '80. E' l'evoluzione necessaria per stare al passo coi tempi.

E la famiglia Märklin?

A causa di una lunga malattia di Eugen Märklin, nel 1908 i fratelli Wilhelm e Karl, insieme a Emil Fritz von Plochingen, decidono di mettersi alla ricerca di un nuovo socio in affari, e la scelta cade su Richard Safft, entrato a far parte della ditta il 1° maggio 1908. Proprio le conoscenze linguistiche del nuovo socio permettono alla Märklin una maggiore capacità di esportazione sui mercati esteri (soprattutto gli Stati Uniti). Nel 1922 Emil Friz von Plochingen muore all'età di 64 anni; gli succederà il genero, Maximilian Scheerer, che manterrà la carica di terzo dirigente d'azienda fino al ritiro per sopraggiunti limiti di età nel 1956, a 75 anni.

Nel 1935, dopo 50 anni di attività, Eugen Märklin si ritira, designando il figlio Federico alla direzione dell'azienda; in luogo di Richard Safft, deceduto prematuramente



A lato: locomotiva in scala 1, in lamiera e pressofusioni, tipo R981. Il movimento è orologeria, ed è stata prodotta tra il 1925 ed il 1937.



nel 1945, subentra il figlio Herbert Safft, ingegnere elettrotecnico. Sono questi gli ultimi personaggi della famiglia a volersi cimentare direttamente nella gestione dell'azienda; i successori (figli e nipoti) metteranno l'azienda nelle mani di manager come Paul Adams, tedesco con origini britanniche assunto da Märklin qualche anno fa, e si limiteranno a godere dei dividendi che Märklin distribuisce annualmente ai soci. Purtroppo la situazione economica di Märklin nell'ultimo decennio non si è potuta definire rosea: nel 2005 i debiti ammontavano a circa 70 milioni di Dollari. Proprio per questo, l'11 maggio 2006 gli eredi delle famiglie Märklin, Friz e Safft decidevano di vendere l'azienda al gruppo britannico Kingsbridge Capital. La Kingsbridge rilevava Märklin al prezzo di 38 milioni di Dollari, con l'intento di ristrutturare la compagnia e renderla di nuovo appetibile sul mercato.

Ma il corso degli eventi si abbatte ancora pesantemente su Märklin, che è costretta proprio nell'anno dei festeggiamenti per i 150 anni, a chiedere l'amministrazione controllata, non riuscendo ad ottenere credito dalle banche: ne viene dichiarato il fallimento per insolvenza il 4 febbraio 2009; viene

chiamato ad occuparsi della questione Michael Pluta, della Pluta GmbH, in qualità di curatore, col compito invero non facile di traghettare Märklin verso la salvezza. Oggi tutte le produzioni Märklin sono



ricercatissime dai collezionisti di tutto il mondo, siano esse giocattoli, navi, treni o automobili; a ogni asta organizzata da Christie's a Londra (la famosa Train Galore prenatalizia) i modelli della nostra ditta raggiungono quotazioni da record. In Germania non si contano le case d'aste che trattano con regolarità i modelli Märklin, così come molti pezzi rari e pregevoli sono offerti anche in rete, su un noto

sito d'aste telematico. Innumerevoli musei di fermodellismo o giocattoli in Europa vantano pezzi Märklin vintage, ed il museo di Göppingen è divenuto, per quantità e qualità delle collezioni, una vera mecca per l'appassionato. Ci auguriamo quindi di poter quanto prima tornare a parlare di Märklin in termini positivi, e di poter mettere finalmente da parte argomenti tristi, per tornare a discutere e apprezzare solamente la qualità delle produzioni e l'innovazione tecnologica. Nella seconda parte ci concentreremo sulla storia dell'H0, di fatto una "invenzione" Märklin.

(continua...)

Al centro: due diversi marchi della "Gebrueder Märklin Württemberg" stampigliati o litografati sui rotabili in lamierino prodotti tra il 1918 ed il 1932. In basso: la ferrovia da tavolo!

Un plastico con materiale Märklin in scala 0, tutto in metallo (lamiera, pressofusione). In primo piano una favolosa Ae 3/6 delle SBB CFF (HS66/12920) mossa da motore elettrico di cui si vedono i vani per le spazzole sulla fiancata. (impianto di Paolo Panciroli, foto A. Pedrini - Märklinfan Club).

