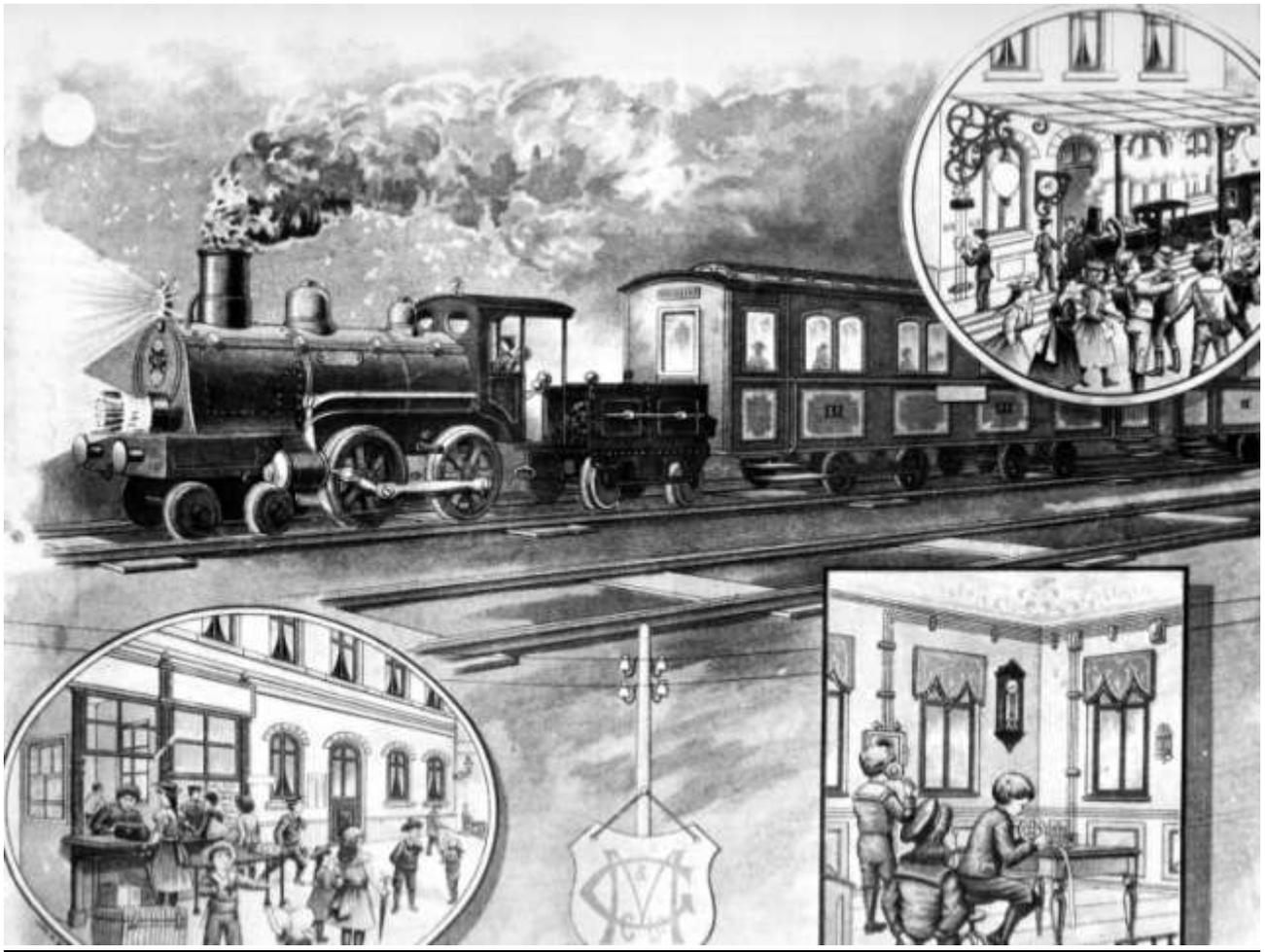


Märklin nei primi quindici anni del ventesimo secolo

Parte prima – Locomotive

Parte seconda – Materiale trainato ed accessori



Parte prima

Premessa

La passione per una certa Casa di fermodellismo, segnata da una così lunga vita produttiva come nel caso Märklin, determina inesorabilmente un interesse poco vivo verso i prodotti più lontani nel tempo.

Prerogativa del fermodellismo è però la possibilità di vagare nel tempo e nello spazio. Questo non viene meno, anzi l'interesse suscitato nel cercare di immergersi in atmosfere sociali così remote è vivificato dal fatto che non può sfuggire l'impressione che impulsi e passioni di chi si occupava di treni e relativi modelli di quei tempi non erano molto diversi da quelli di oggi.

Una difficoltà che spesso insorge a muoversi in questa direzione è che del passato lontano, esempio degli anni tra l'inizio del secolo ventesimo e la prima guerra mondiale (il periodo d'oro del fermodellismo in Europa, come si vedrà in seguito) ci manca una diffusa e radicata confidenza coi prototipi di locomotive e materiale trainato europeo o americano dell'epoca, ampiamente spiegabile per la carenza di documentazione fotografica e in genere illustrativa degna di questo nome arrivata fino a noi. In questo modo si fatica, ovvero si desiste facilmente ad assumere atteggiamenti di stabile interesse, non riconoscendo nei modelli che ci sono giunti i relativi, se non i più famosi, prototipi del periodo.

Una seconda considerazione è che il materiale illustrativo dei modelli, per tutto ciò che non è la nostra familiare scala HO, poco si presta ad un riconoscimento abbastanza diretto degli elementi caratteristici, ovvero di certe ingegnose prerogative. Si intende che spesso si è fuorviati in quanto l'esagerazione di alcuni dettagli rispetto ad altri, porta a conclusioni di giudizio determinate da tali sbilanciate particolarità, non in linea con le nostre aspettative odierne, relegando quindi il tutto ad un mondo che ormai pensiamo non abbia alcun aggancio con il tempo attuale.



Stazione elevata Märklin, con accessori, Collezione Jerni, New York Historical Soc., 1900

<http://www.nyhistory.org/exhibitions/holiday-express-toys-and-trains-jerni-collection>

I primi anni del XIX Secolo in Europa e l'industria del giocattolo

I primi quindici anni del novecento furono pervasi da un senso di ottimismo e spensieratezza del tutto particolari. In quegli anni divennero realtà invenzioni che cambiarono la vita quotidiana delle persone: l'elettricità, il cinematografo, l'automobile, l'aereo, e le parole "prosperità" e "progresso" sembravano le più adeguate e consone al benessere e alla vitalità che la società nel suo insieme esprimeva..

Il quadro ottimista, spensierato e felice di questa Epoca, detta in Inghilterra "Edoardiana", più comunemente "Belle Epoque", non corrispondeva naturalmente a tutta la realtà. Sul piano economico-sociale, le classi di cittadini non ebbero uguali benefici. Fu notevole il miglioramento delle condizioni di vita della borghesia, ma altre categorie continuarono a vivere in condizioni dure e ingrate. La migliorata situazione sanitaria determinò una crescita demografica, cui fece riscontro un impressionante aumento della produzione industriale e del commercio.

Nel suo piccolo, il nostro gioco, cioè il treno "tin-plate" ebbe un vigoroso sviluppo, diventando occasione ricercata di divertimento e in parte anche di ostentazione del raggiungimento di un certo benessere. Si alzarono significativamente gli standard di qualità dei prodotti in vendita e il giocattolo in lamierino, ebbe in questo periodo la sua età dell'oro.



Il “tin-plate” fu il materiale più usato nell’industria del giocattolo, impiegato per una svariato numero di oggetti: carrozze a cavalli, imbarcazioni, sottomarini, aeroplani, giostre e, assolutamente non ultime per importanza, anzi, le automobili, che erano agli albori ma che in pochi anni arrivarono al successo, dando vita, con le loro forme e colori differenti ad oggetti altamente desiderati dai bambini.

“Doll lighthouse” dalla collezione “tin-plates” Malcolm Forbes

<http://www.sothebys.com/it/catalogues/ecat/alogue.html/2010/the-malcolm-forbes-toy-collection-n08706#/r=/it/ecat.fhtml.N08706.html+r.m=/it/ecat.lot.N08706.html/77/>

La meccanica era evidentemente un fattore qualificante nell’industria del giocattolo. Nel periodo in questione i treni modello erano fatti funzionare dal vapore, da meccanismi a molla, e dai primi motori elettrici. Märklin introdusse il suo primo motore elettrico nel 1898, e, fin dagli inizi del secolo, poteva offrire diverse opzioni di motori a corrente continua, a corrente alternata, inclusi quelle a quattro o otto volt ed il potenzialmente pericoloso 110-250 volt, differenze che nascevano dai diversi sistemi di corrente AC/CC disponibili nelle case, non esistendo uno standard elettrico unificato. Le versioni di 110-250 volt potevano trasmettere l’intero voltaggio a danno dello sfortunato utente, qualora il resistore fosse andato in corto circuito, così che bulbi di lampadine elettriche furono aggiunte in funzione di riduttori di voltaggio.

L’industria del giocattolo tedesca era nell’Epoca edoardiana molto produttiva, con il mercato inglese, forte del suo stato di potenza imperiale, che poteva permettersi i prodotti più costosi e di alta qualità. Il principale concorrente di Märklin fu la Bing, di Norimberga, nata nel 1879, che, secondo alcuni studiosi della storia del giocattolo, nel periodo 1907-1914, per quanto produsse per il mercato inglese, fu maestra in questa industria.

Un importante sviluppo per Bing fu quando Stefan Bing, figlio del fondatore, incontrò l’uomo d’affari inglese Wenman Bassett-Lowke alla Fiera del Giocattolo di Parigi del 1900. A quei tempi Bassett-Lowke produceva forniture per i modelli ferroviari, ma con questa relazione di lavoro si svilupparono in sinergia da una parte le capacità artigianali di Bing e dall’altra quelle di marketing di Bassett-Lowke, che passò da ordinazioni a catalogo, ad un fiorentissimo negozio specializzato a Londra, nella sede di High Holborn Street. A tutto

questo si aggiunse, in Inghilterra, proprio in questo periodo la novità della nascita e organizzazione dei primi Club in assoluto di appassionati dediti al fermodellismo.

Il mercato americano, infine, prima di essere raggiunto dai prodotti tedeschi all'apice della loro fase di espansione, annoverava già importanti produttori come Lionel ed Ives, copiosi nell'offrire modelli di Scala 0, quella che per loro è rimasta la scala "Standard".

Produzione Märklin

Ciascuno dei componenti in lamierino veniva preparato a mano ed assemblato da esperti stagnai. Dopo una applicazione di prodotti anticorrosivi, i modelli erano verniciati a mano da squadre diverse di decoratori, con una cottura a forno tra ogni successiva fase di pittura.

Gli ultimi di questi artigiani, solitamente donne, si occupavano dell'ultima e più delicata rifinitura artistica, e della finale copertura con lacche smaltate necessarie per conferire la desiderata brillantezza. Fu attorno agli anni del passaggio del secolo che la stampa litografica permise poi la riproduzione di particolari complessi che aggiunsero dettaglio e realismo.

La varietà di prodotti del periodo dell'età d'oro fu immensa. I più semplici erano locomotive in scala 0 a due assi con caricamento a molla, generalmente verdi o nere, cabine guida aperte, alti fumaioli, duomi corposi, e tender abbastanza snelli.

All'estremo opposto della produzione, che non comprendeva come materiale solo il lamierino, ma anche ottone e ferro pressofuso, stavano le scale grandi (II, III e anche IV) spesso con funzioni promozionali e di dimostrazione delle capacità della Casa.

Nei modelli più costosi, il logo societario "Gebrüder Märklin" era riprodotto a sbalzo sullo sportello della camera a fumo, ma nella maggior parte dei casi gli acronimi GM o GMCo erano incisi su un pannello a lato della caldaia.

Gli agganci passarono da ovoidi con uncino a tipi con barre di accoppiamento già evolute, che non mutarono molto fino agli inizi degli anni '50.

Proprio con l'inizio del secolo, Märklin intensificò i suoi sforzi, diversificando il più possibile la produzione. Nel 1907 iniziò a disporre di un vero e proprio catalogo internazionale e venne creato un Dipartimento interno alla cui guida fu nominato Richard Safft, che si rivelò un esperto e creativo direttore di produzione. Questo non indusse comunque Märklin dal recedere da quelli che erano i propri valori qualitativi fondanti: solidità, pesantezza, propensione per lo stile tedesco.

Il mercato americano era tra i più attraenti, non si poteva evitare di assecondarlo, nacquero quindi, con variazioni improntate a solidi criteri di costo-efficacia, modelli americani che presentavano i classici cacciabuoi frontali, campane sulla parte frontale della caldaia, fumaioli a canna fumaria (stovepipe) e infine le insegne delle Compagnie

americane, tra le quali la New York Central che la Märklin fin da quegli anni, seguì con particolare attenzione. I numeri dettero presto ragione alla Märklin per queste scelte, nel 1909, già 17 diversi punti vendita erano impiantati sul territorio statunitense.

Il più semplice ma anche famoso primo treno Märklin in lamierino fu la loco con tender, scala I (ne fu offerta una replica nel 1989, per i 140 anni della Casa), entrambi a due assi, di un bel color verde e nero, con due dei tre duomi dorati. Il funzionamento meccanico a molla fu mantenuto anche nella replica.

MODELLI FERROVIE URBANE

La metropolitana di Londra

All'alba del secolo, la popolazione europea assisteva con piacere all'esordio di nuovi mezzi di trasporto cittadino, destinati a sostituire le carrozze a cavalli il cui eccessivo uso iniziava a creare fastidi ed eccessiva sporcizia.

Dal 1900 in poi Märklin produsse un elevato numero di carrozze tramviarie a due e quattro assi, con caricamento a molla. La loro sovraiscrizione era *Electrische Strassenbahn*, ma in realtà si rifacevano a prototipi definiti. Spesso erano forniti con ovali di rotaie per chiudere un circuito.

La prima metropolitana al mondo fu aperta a Londra il 10 gennaio 1863 (150 anni fa!). Märklin non mancò quindi l'occasione di modellarla con carrozze a quattro assi. Dopo un iniziale prodotto, apparso pochi anni dopo la cerimonia di apertura, nel 1906 apparve sul mercato quella che dovevano rappresentare le carrozze della "District Railway", con funzionamento molla. Le scale offerte erano 0 e I.



*Strassenbahnanlage
(1900 – 1906) Scala I*

Ferrovia sospesa di Wuppertal

La Wuppertal Schwebeban, o ferrovia sospesa, mirabile opera di alta ingegneria, aperta il primo marzo 1901, collega in 13 km i due sobborghi di Barmen ed Elberfeld.

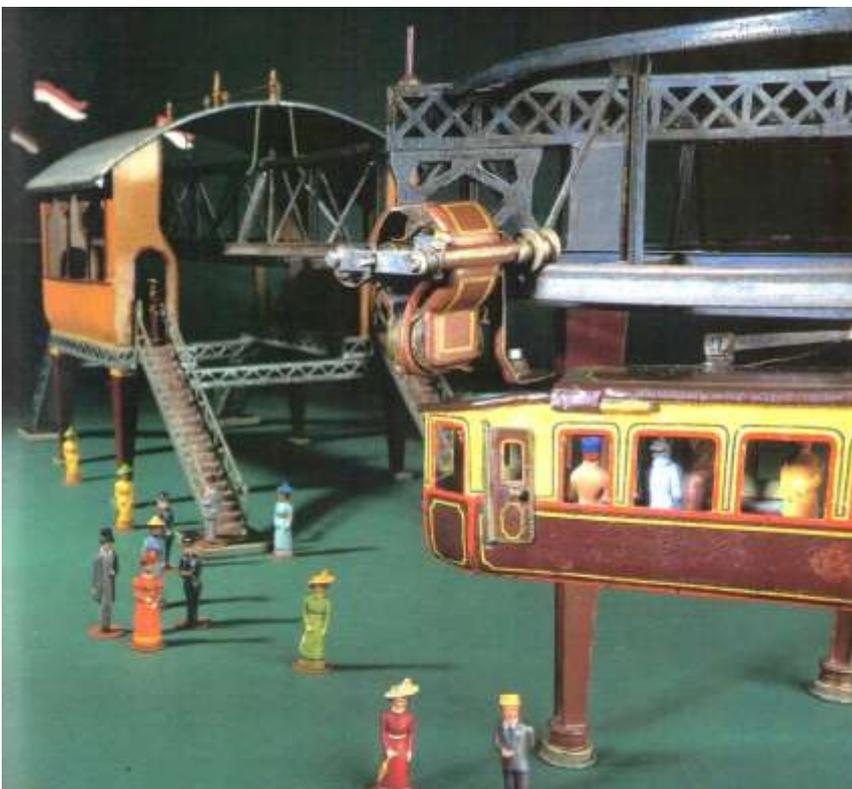


Schwebebahn Carette,

foto successiva, idem, dettaglio stazione e cabina

Sebbene sia esistita la versione Märklin di questa ferrovia, una configurazione planimetrica ad ovale, senza stazione, caricamento a molla, apparsa nel 1908, ai fini di una soddisfazione per così dire estetica, meglio riferirsi al modello Carette, anno 1914.

La configurazione del circuito fu a doppio laccio, al centro i fasci si avvicinavano per convergere in una stazione di sosta. Il tutto era sostenuto da sei colonnine (tre per laccio), mentre la stazione aveva i propri sostegni e scale di accesso.

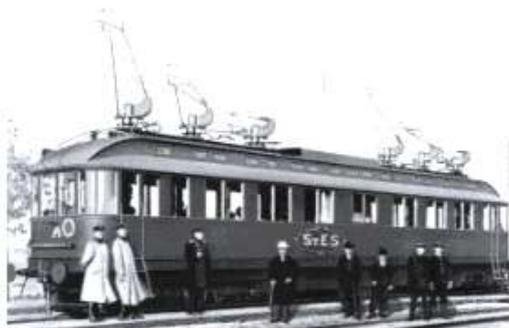


Il funzionamento era elettrico con motori inseriti nei bulbi dei bracci di sostegno, le carrozze erano color marrone e crema, una copiosa messe di personaggi in scala abbelliva il tutto. La base d'asta, per l'unico esemplare si pensa tuttora esistente (Christie's, 1996) fu 40.000-50.000 sterline.

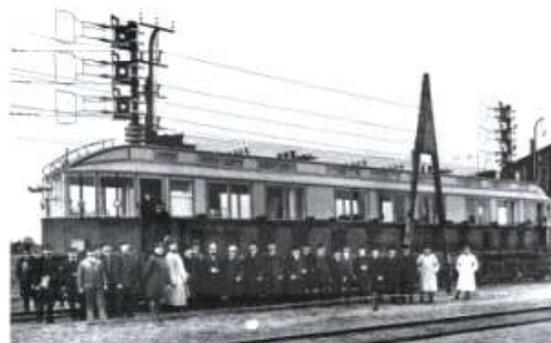
**Triebwagen von 1903
Höchstgeschwindigkeit:
210 km/h**

Die beiden Versuchstriebwagen, die 1903 über 210 km/h erreichten. Beim AEG-Wagen waren drei Stromabnehmer hintereinander, beim Siemens-Wagen auf einer gemeinsamen Säule übereinander geordnet. (SIES - Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen)

Drehstromlokomotive für Schnellbahnversuche zwischen Marienfelde und Zossen, 1902



27. Okt. 1903
210,2 km/h



23. Okt. 1903
206,7 km/h



Automotore elettrico Siemens/Halske

Nel 1899, Siemens insieme ad altre società, per migliorare il funzionamento dei treni, rimanendo nella categoria treni urbani, costruirono un treno automotore elettrico trifase. Nel 1903 tale treno raggiunse, sulla pista militare di prova Marienfelde-Zossen, vicino a Berlino, la velocità massima di 210 km/ora, record di velocità dell'epoca.

Si trattava del Siemens/Halske. Il modello Marklin (1904 – scala I, impossibile ricostruire dai soli disegni di catalogo superstiti se il prototipo fosse quello a sinistra o a destra in basso nella foto) possedeva già numerosi articolati dettagli dei pantografi per la presa di corrente dalla complessa linea aerea.

MODELLI TRENI ELETTRICI

Elektriche inglesi

La C.L.R, (Central London Railway), oggi Central Line, sperimentò Unità elettriche multiple fin dal 1903. Le vaporeiere fino allora in uso, tipo “camel-back” (cioè con cabina centrale) causavano così tante vibrazioni negli edifici circostanti che appena possibile furono eliminate e si usò la trazione elettrica

Le Unità. Multiple furono inventate dall'americano Frank Sprague. Consistevano in un treno con un certo numero di carrozze collegate da linee master di controllo per tutta la lunghezza del treno.

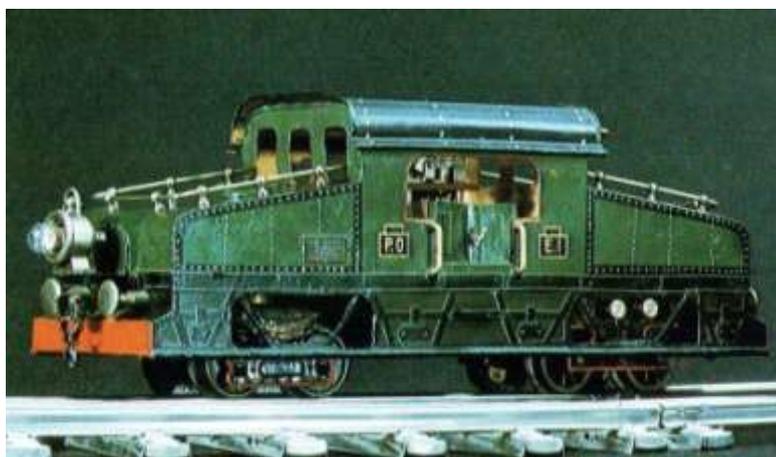


Steeplecar CLR Scala I cod. 1021 CLR

Il primo modello Märklin basato su questo prototipo era a due assi (poi gli assi furono portati a quattro), uscì nel 1901, e venne realizzato in scala 0, I e II. Il colore blu era errato, ne furono prodotti anche in marrone, verde e rosso.

Elektriche francesi

Le classi Paris-Orleans (PO) E 1-13, poi PO E 281-293, furono locomotive Bo'Bo' elettriche inizialmente costruite per una sezione sotterranea della linea parigina Stazione di Austerlitz-Quai d'Orsay. Ne furono consegnate otto, con equipaggiamento GE, tra il 1900 e il 1904.



Locomotiva elettrica Tunnellok

Scala I cod. CL 3021

La linea fu elettrificata a 600V DC tramite una terza rotaia, e un minipantografo sulla parte

superiore per la captazione della corrente (talmente piccolo da non essere visibile a volte nelle foto).

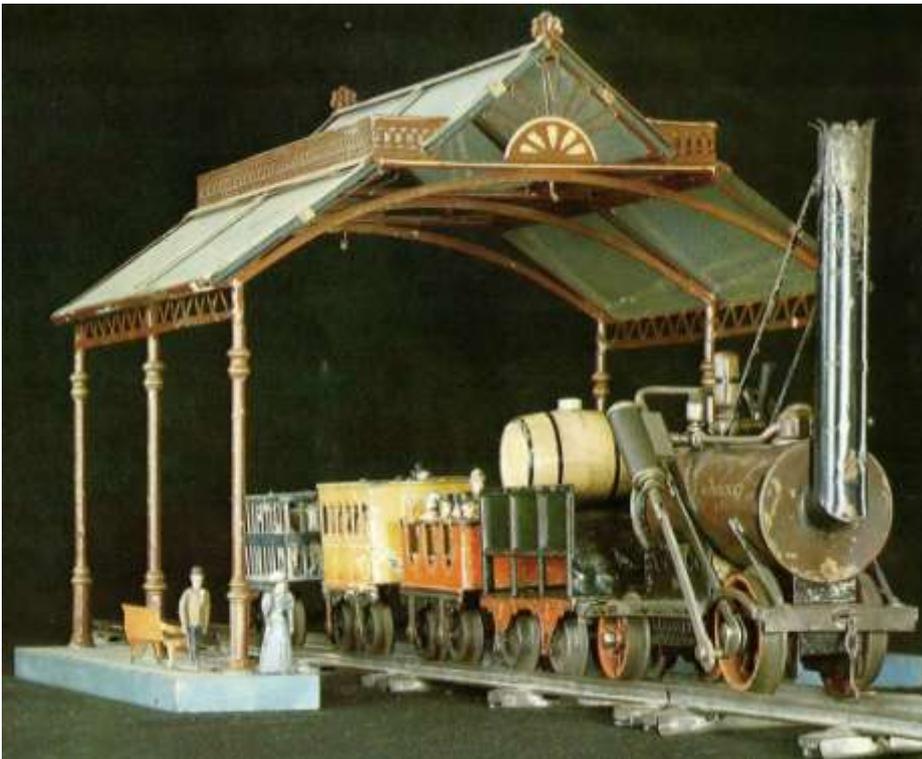
Il modello Märklin di questa "Tunnelok PO" uscì nel 1907, sia in scala 0 che I., con o senza pantografo.

MODELLI LOCOMOTIVE A VAPORE

Vaporiera storica "Rocket"

Dal 1909 Märklin offrì in vendita quella che per gli appassionati di ferrovia non può che essere una vera attrazione, la "Rocket" di George e Robert Stephenson. Dal numero ridottissimo di esemplari sopravvissuti, forse non fu venduta in grandi quantità, malgrado la nobiltà e celebrità di un tale prototipo. Il modello, a vapore vivo, venne costruito a scala I insieme a quattro piccole carrozze e occorre dire che fu raggiunta una ottima somiglianza con il reale. Il fumaiolo "stovepipe" e i cilindri montati a giusta angolazione, nell'insieme conferivano un aspetto credibile, malgrado le ruote fossero troppo piccole, in particolare sull'asse anteriore.

Rocket-zug Scala 1 cod 4021/1829



Vaporiera tedesca Kassel - Hannover

Una delle più rare locomotive in assoluto della storia di Märklin, fu offerta solo nell'anno 1904, contemporaneamente all'uscita del prototipo. Si tratta della Henschel Espresso Kassel-Hannover, una vaporiera prussiana "cab-forward" che, con le sue forme carenate e il frontale penetrante, precorreva di decenni l'età delle aerodinamiche. Costruita in due esemplari, venne presto ritirata, non conformandosi alle specifiche richieste. Il modello Märklin, in scala I e curiosamente senza tender, funzionava a vapore vivo ed era caratterizzata dai vistosi dettagli della rivettatura.

Locomotiva a vapore senza tender Scala1 cod. KH 4021



Vaporiera "Extragrosse" del Wurttemberg

La Locomotiva con tender 4-4-0 in scala III, a vapore vivo, 1913, fu la più grande e potente locomotiva Märklin di questa epoca, almeno tra quelle comparse a catalogo.

Questa finissima locomotiva, del 1912, era caratterizzata da molti dettagli in ferro pressofuso, cilindri funzionanti, disegnata ad una scala III.

Lokomotive mit tender "System Wurt" Scala III cod.4023W



Il tender a quattro assi incorporava un capace serbatoio dell'acqua, necessario per la caldaia, ed inoltre aveva uno scompartimento per la batteria richiesta per l'illuminazione (il modello della foto è mancante dei fanali). Valvole di sicurezza, fischi, e vetri ai finestrini della cabina completavano la dotazione.

La Wurttemberg 13.16 o 13.17, rispettivamente AD e ADh, dovrebbero costituire il prototipo di questa specialissima locomotiva. La base d'asta di questa rarità fu 30.000-40.000 sterline (Christie's, 2002)

Vaporiera francese "Coupe vent"

Intorno al 1894, la Paris-Lyon-Méditerranée (PLM), nell'ambito di propri programmi di sperimentazione, fece costruire una importante serie di 160 locomotive quattro cilindri "compound" del tipo 220, in due tranches successive: 40 unità dal 1894 al 1896, e 120 unità dal 1898 al 1901.

Lokomotive mit tender PLM Scala O cod. E 1020PLM

Più potenti, queste ultime furono battezzate "grosses C", in opposizione alle "petites C" della prima fornitura. Le "Grandi C", disegnate da Charles Baudry, erano caratterizzate da un fumaiolo dotato di un rivestimento profilato per aumentarne l'aerodinamicità, richiesta per contrastare i forti venti della Valle del Rodano. Questa almeno la spiegazione avanzata, non fu chiaro in effetti se essa si rivelò efficace.

Il modello Märklin, scala 0 e I, con tender a due o tre assi, fu disponibile dal 1906 al 1914.

MODELLI SPECIALI A SCALA III ED... OLTRE

Alcuni modelli Märklin, originati da particolari ordinazioni sono rimasti tuttora semisconosciuti ed anzi un po' misteriosi, così come altri, anch'essi spesso unici, che dovevano soddisfare esigenze promozionali, ovvero mostrare le capacità e il livello qualitativo delle produzioni di Goppingen.



Il treno "Gardiner" (dal nome della famiglia che lo acquistò nuovo attorno al 1906), Scala V, con uno scartamento di 120 mm e un rapporto al vero di 1:12 circa, era un treno che poteva

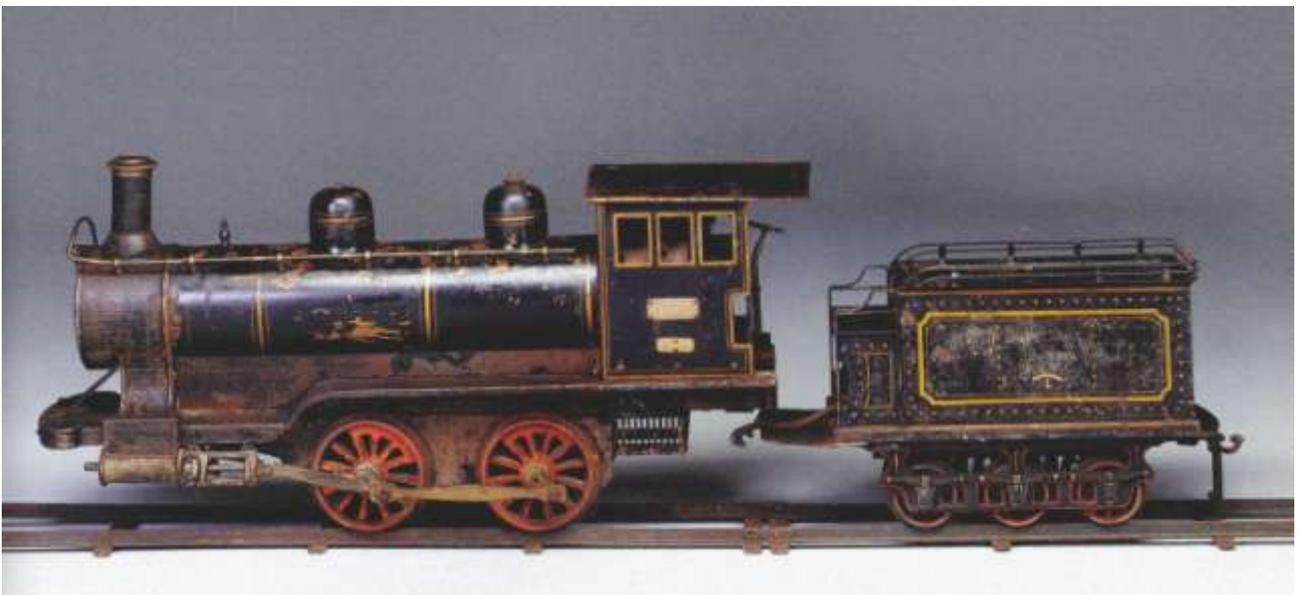
degnamente essere ospitato solo in una dimora principesca.

I pochissimi modelli sopravvissuti erano simili ai corrispondenti in scala II o III, col particolare delle monumentali dimensioni. Un litro di alcool metilico era necessario per riempire la caldaia di ottone, l'alimentazione dell'acqua alla caldaia era assicurata da un piccolo motore nella cabina.

113.000 sterline furono il prezzo di aggiudicazione del modello all'asta natalizia di Christie's del 2001.

Il modello rappresentato, accostato ad un "Cocodrillo" in scala I, prodotto per il mercato americano, mancante del caccia buoi frontale, misurava 132 cm col tender.

Lokomotive mit tender, idem la seguente



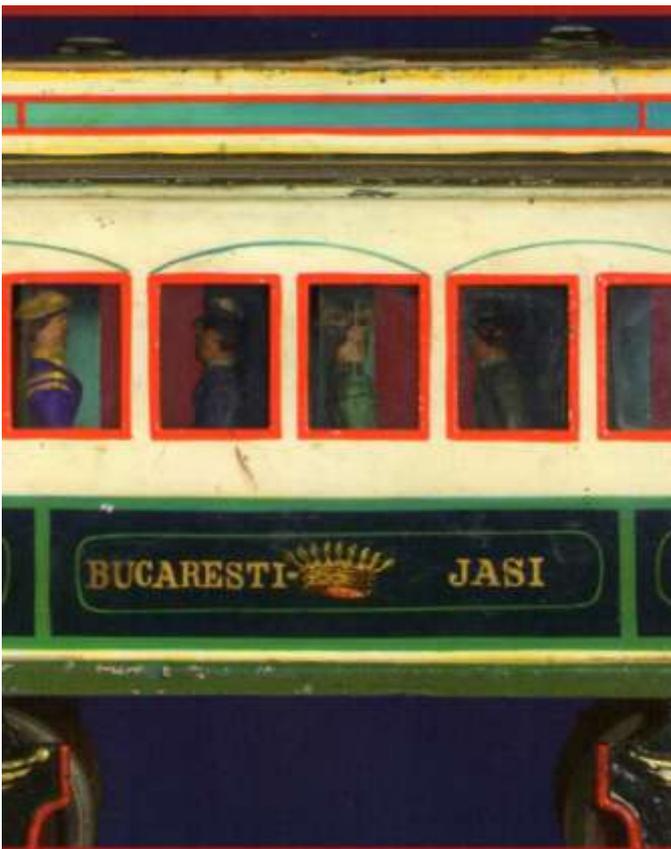
La locomotiva "E4023" 4-4-0 CFR (Caile Ferate Romane), con due carrozze e un bagagliaio, è un treno reale con funzionamento ad alcool, databile verso il 1902. Differiva in alcuni particolari dall'E4023 di catalogo, che per altro non recava alcuna insegna nobiliare.

Lokomotive mit tender, dettaglio di carrozza la seguente, Treno reale rumeno "Bucarest-Costanza" (scala III)



Parecchie sono le sovraiscrizioni che inducono a pensare che, sebbene il proprietario originale non sia noto, si trattasse comunque di un ordine speciale, di primissima qualità e rarità. “Romania” la scritta sulla locomotiva, CFR sul fianco della cabina, “Bucaresti-Jasi” su una carrozza, “Bucaresti-Constanta” sull’altra, e stemma reale su entrambe. Un treno reale risulta usato dalla famiglia reale romena nei decenni finali del XIX secolo. In particolare, il periodo cui fa pensare il convoglio ebbe a che fare con Carlo, Principe di Hohenzollern-Sigmaringen, un parente stretto della famiglia reale prussiana, dichiarato nel 1866 Re Carlo Primo della nuova indipendente Romania.

La locomotiva ed il tender misuravano 71 cm. 20.000 sterline fu la base d’asta di questo modello (Christie’s, 2002)



Note bibliografiche

Per quanto riguarda la numerazione a catalogo dei modelli Märklin che compaiono nelle didascalie delle foto, ai tempi furono usati codici alfanumerici, o anche solo numerici, prima o dopo i quali compariva a volte un acronimo avente a che fare col prototipo di riferimento (es. KH = Kassel Hannover, ChD. = Charles Dickens, famosa locomotiva per il mercato inglese del 1904). Le numerazioni differivano di una o due unità, se riferite allo stesso modello nelle diverse scale.

Un ordinamento della produzione su un arco di tempo cospicuo, appare alquanto temerario. Il catalogo Battenberg Vaterlein/Wagner, indispensabile per aggirarsi con cognizione di causa nella complessa materia, l'ha comunque tentato e ha sovrapposto una propria numerazione, seppur non so fino a che punto accreditata comunemente. Ha così rinumerato D1.....Dn (Dampflok) le locomotive a vapore (E1- ..En le elettriche, ecc.), con riguardo all'uscita in ordine di tempo dei modelli. Questo, col riferimento riportato all'originale codice di catalogo, permette una analisi e controllo incrociato per il riconoscimento dei modelli. Per la cronaca, le loco a vapore censite sono 346, dalle origini fino agli anni iniziali della scala HO, ma si tratta dei principali "capostipite", di moltissime sono esistite variazioni (inutile quindi lamentarsi della attuale inflazione di modelli).

Per quanto attiene la bibliografia, questo lavoro non sarebbe stato possibile senza la disponibilità ed un controllo incrociato sui seguenti quattro testi.

- *Battenberg Antiquitäten-Katalog – MÄRKLIN EISENBAHNEN, 1996*
- *Christie's Toy Trains – Hugo Marsh, 2002*
- *A Century of Model Trains – Allen Levy. 1975*
- *MÄRKLIN 1895-1914- New Cavendish Books, 1995*

Essendo tali volumi vincolati da copyright sul testo e sulle foto, si sono usati, oltre a fonti Internet, le illustrazioni dei cataloghi delle aste Christie's (in particolare "Trains Galore" degli anni '90 e primi anni 2000), sulle quali non ho rinvenuto restrizioni.

Si ringrazia Marco Grattieri per la collaborazione

Luigi Ceffa

05/01/2013