



SAMMLUNGSBEREICH HISTORISCHES SPIELZEUG

„Eiserne Pferde“

*Eine Fahrt mit der Spur-0-Spielzeuglokomotive
in die Welt der Fantasie*

Von Dieter Peschl

Samuel Homfray, Besitzer eines englischen Eisenwerks, wettete im Jahr 1804 um die stolze Summe von 500 Guinee, dass ein vom Konstrukteur Richard Trevithick gebautes und dampfbetriebenes „Eisenpferd“ zehn Tonnen Gusseisen über eine Strecke von 15,7 Kilometern transportieren könne. Er gewann die Wette auf der Grubenbahn-Strecke vom Eisenwerk Pennydarran in Merthyr-Tydfil nach Abercynon in Wales am 21. Februar 1804.¹ Trevithick selbst steuerte die nach dem Eisenwerk benannte Lokomotive und schrieb am nächsten Tag: „Sir, wir beförderten 10 Tonnen Eisen, 5 Wagen und 70 Menschen. Es sind etwa 9 Meilen, die wir in vier Stunden und fünf Minuten zurücklegten.“

Richard Trevithick gilt als Erfinder der schienengebundenen Dampflokomotive. Erste Fahrversuche mit einem Dampflok-Funktionsmodell gelangen ihm bereits 1797; sein mit Spiritus beheiztes Unikat war aber kein Spielzeug, sondern ein Versuchsmodell der späteren echten Lokomotive. Später wurden aus solchen Testexemplaren Schau- und Vorführmodelle der Konstrukteure und Lokomotivfabriken, die heute zahlreich in Museen ausgestellt sind, so auch im Museum Niederösterreich.² Nach der Premierenfahrt der ersten im Per-

sonenverkehr kommerziell eingesetzten deutschen Dampflokomotive „Adler“ (Achsfolge 1'A 1' mit Schlepptender) auf der Eisenbahnstrecke zwischen Nürnberg und Fürth am 7. Dezember 1835³ dauerte es nicht lange, bis die Eisenbahn als Spielzeug nachgebaut wurde. Nürnberg war die Stadt der Zinngießer, also wurden sogleich aus Zinn gefertigte Reliefmodelle produziert und erfolgreich verkauft. Diesen souvenirähnlichen Zinnstücken folgten bald die schienenlosen „Bodenläufer“ aus Holz oder aus Blech.

Bodenläufer wurden von Kinderhand durch die Zimmer gezogen, waren gut bespielbar und verfügten über die wichtigsten Merkmale, die es einem Kind ermöglichen, das Spielzeug als Lokomotive zu erkennen: einen liegenden Dampfkessel mit Schornstein, große Räder und ein Lokführerhäuschen. Nicht die detailreiche Verkleinerung des Originals, sondern die wesentlichen Bauteile waren wichtig, um der abstrakten kindlichen Fantasie die Möglichkeit zu geben, Brücken in seine Spielwelt zu schlagen. Auch heute werden Bodenläufer noch in großen Stückzahlen hergestellt, sie stammen meist aus asiatischer Produktion, sind batteriebetrieben, haben heulende Sirenen und blinken hektisch. >>

Foto: Landessammlungen NO

Ab zirka 1870 belieferten innovative Blechspielwarenhersteller aus dem Raum Nürnberg⁴ wie Johann Leonhard Hess, Ludwig Lutz, Johann Andreas Issmayer oder Ernst Plank, die auch verkleinerte stationäre Dampfmaschinen und Substitutionsantriebe erzeugten, betuchte Kunden mit gleisgebundenen Spielzeugbahnen. Diese konnten nur gerade fahren, da die Fahrwerke der dampfbetriebenen Züge starr ausgeführt und daher für Bogengleise nicht geeignet waren. Außerdem waren durch die unterschiedlichen Spurweiten die Erzeugnisse der verschiedenen Produzenten nicht kompatibel. Wie in der Realität steht auch im Modellbahnbereich der Begriff „Spurweite“ für den Abstand zwischen den Innenkanten der beiden Schienen⁵, der Begriff „Schiene“ für das Profil der Führungsvorrichtung und der Begriff „Gleis“ für zwei parallel laufende Schienen mit quer verbundenen Schwellen.

1856 machte sich Theodor Friedrich Märklin nach Erwerb des Meisterrechts im württembergischen Göppingen mit einer Flaschnerei selbstständig, wie man damals die Spenglerei nannte. Neben Haushaltswaren erzeugte er auch Blechspielzeug für Puppenküchen, die seine Frau als Geschäftsreisende in Süddeutschland zum Verkauf anbot. Märklins Nachfolger, seine innovativen Söhne Eugen und Karl, übernahmen 1891 die Spielzeugherstellung Lutz aus Ellwangen an der Jagst, die nach Einschätzung Eugen Märklins „das schönste an fein lackierten Metallspielwaren“ schuf.⁶ Diese Übernahme sollte sich als Glücksfall für die unter neuem Namen agierende offene Handelsgesellschaft „Gebr. Märklin & Cie“ herausstellen. Die auf der Leipziger Ostermesse 1892 vorgestellte Modelleisenbahn in Form einer Acht im Maßstab 1:32, einem Schienensystem mit Spurweite 48 Millimeter⁷, Märklin-intern „Spur I“ (die Erste) genannt, und die wohl erste Schienenbauanleitung⁸ gelten als Meilensteine. Durch die Einführung des Schienensystems war eine Erweiterung durch Zukauf von Gerade- und Bogengleise, Weichen und Kreuzungen möglich. Nun konnten neue Schienenfiguren aufgelegt werden, was das Spiel mit der Modelleisenbahn abwechslungsreich und spannend machte.

Die Märklin-interne Normung in Spur I (48 Millimeter), II (54 Millimeter) und III (75 Millimeter) hatte sich

durchgesetzt, wurde rasch von den anderen Herstellern übernommen und zur Verbandsnorm erklärt⁹. Diese einheitlichen Verkleinerungsmaßstäbe waren auch eine Folge der Bemühungen der Industrie, ihre Spielwaren so zu gestalten, dass die Käufer Produkte der verschiedenen Hersteller auf ihren Modelleisenbahnanlagen gemeinsam einsetzen können. Die technischen Entwicklungen ermöglichten eine weitere Verkleinerung der Modelleisenbahnen, die Spurweite schrumpfte auf 35 Millimeter, als Maßstab galt nun 1:45. Numerisch wurde diese Spurweite unter der „Ersten“ angesiedelt und erhielt nun die Bezeichnung Spur 0 (Null). Ab 1895 vertrieben, wurde sie bald zur dominierenden Baugröße bis in die beginnenden 1950er-Jahre.

1935 zeigte der Nürnberger Hersteller Trix eine Tischbahn mit Kunststoffgleiskörper und Lokomotiven aus Zinkdruckguss mit Spurweite 00 (16,5 Millimeter). Erst nach Ende des Zweiten Weltkrieges setzten sich diese Neuheiten durch und revolutionierten den Modellbahnmärkte, die Bezeichnung Spurweite 00 wurde ab 1950 auf H0 (Halb-Null) abgeändert. Zeitgleich endete damit auch die Ära der Blecheisenbahnen.

In Österreich etablierte sich die Beschäftigung mit der Spielzeugeisenbahn von Beginn an, die ausländischen Spielzeughersteller lieferten und bestimmten den Markt. Vermutlich war es den wirtschaftlich schlechten Perioden in der Zwischenkriegszeit geschuldet, dass sich kein österreichischer Hersteller ernsthaft behaupten konnte. Erst ab 1946 wurden einheimische Erzeugnisse an den Fachhandel geliefert: Unternehmen wie die Austria Vereinigte Emailierwerke AG mit ihren Ditmar Metallspielwaren, Richard Gnadler, Löma, Miro – Ing. Emil Rogozsarsky oder Herkules – Ing. Egon Friedrich Polzer erzeugten qualitätvolle Spur-0-Blecheisenbahnen.¹⁰

2021 konnte eine funktionstüchtige Herkules Elektrolokomotive E18, Typ Arlberg, Spurweite 0, aus der Fertigung von Ing. Egon Friedrich Polzer, Wien VII, Lindengasse 26¹¹, für den Sammlungsbereich Historisches Spielzeug der Landessammlungen Niederösterreich übernommen werden. Diese von 1948 bis 1952 gebaute, für den 20-V-Betrieb geeignete und sehr >>



Märklin Dampflokomotive R 1050 mit Tender R 1059 (Inv.Nr. SZ-EIS-B-19), Herkules Elektrolokomotive E18, Typ Arlberg, Fa. Ing. Egon Friedrich Polzer & Co (Inv.Nr. SZ-EIS-C-72), Ditmar Dampflokomotive EL 22.100 mit Tender ET 22.152 (Inv.Nr. SZ-EIS-C-67)



Märklin Dampflokomotive R 1050 mit Tender R 1059 (Inv.Nr. SZ-EIS-B-19), Signale eines Übergangsstegs (Inv.Nr. SZ-EIS-P-17)

Fotos: Landessammlungen NÖ



Ditmar Dampflokomotive EL 22.100 mit Tender ET 22.152 (Inv.Nr. SZ-EIS-C-67), Bahnsteiglampen (Inv.Nr. SZ-EIS-P-26)

detailliert ausgeführte Lokomotive mit Achsfolge 1'C 1' ist mit der damals üblichen Achsverkürzung ausgestattet, um auf allen Gleisen betriebssicher unterwegs sein zu können. Der Kasten wurde aus verzinktem und lackiertem Eisenblech, die Fenster wurden aus Kunststoff, Geländer und Türgriffe aus Messingdraht gefertigt. Der Pantograph und die Kupplungen bestehen aus verchromtem Eisenblech, die Kupplungsdämpfer aus gedrehtem Eisen.¹² Der Antrieb erfolgt mit einem Gleichstrommotor, der über ein Stirnradgetriebe mit Dreieckverzahnung die drei Antriebsräder antreibt, für die Motorumpolung sorgt ein Kommutator mit zwei Schleifkontakten. Eine realitätsnahe elektrische Beleuchtung der Lok sichern sechs Glühlampen.

Acht Exemplare des tatsächlichen Vorbilds dieser E-Lokomotive wurden 1937 im Lokomotivenwerk Wien-Floridsdorf in Lizenz für den Betrieb auf der elektrifizierten Westbahn zwischen Wien und Salzburg gebaut.

¹ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/Richard_Trevithick, Stand 20.10.2021, abgerufen am 8.11.2021.
² Museum Niederösterreich, Haus der Geschichte, Themenbereich 8, „Wirtschaft und Strukturwandel“, Schaumodell der Dampflokomotive „VINDOBONA“, der ersten Personenzuglokomotive der k. k. privilegierten Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Achsformel 1'A 1'; Leihgabe Technisches Museum Wien.
³ Vgl. https://de.wikipedia.org/wiki/LEG_%E2%80%93_Adler_und_Pfeil, Stand 15.10.2021, abgerufen am 9.11.2021.
⁴ Vgl. Wolf Kaiser, Carlnest J. Baecker: Blechspielzeug Dampfspielzeug. Augsburg 1991, S. 16.
⁵ Bis 1930 wurde die Schienenkopfmittle als Messpunkt verwendet, daher galt das heute so bezeichnete „alte falsche“ Spurweitenmaß, ein um drei Millimeter differenzierendes Weitenmaß.
⁶ Vgl. Kaiser/Baecker: Blechspielzeug, S. 87.
⁷ Gemäß alter Messmethode 48, gemäß neuer 45 Millimeter.
⁸ Vgl. Bodo Schenk, Fritz Rinderknecht: History of Tinplate Toys. Textliche Beilage zum Vortrag „Zur Geschichte der Firma Märklin“. Wabern 2009, S. 13.
⁹ Anfänglich genügte für die Bezeichnung der Spurweiten der Begriff der Spur (römische Zahlen); jener der Nenngrößen, verbunden mit einem entsprechenden Maßstab, etablierte sich erst später. Mit dem Aufkommen immer kleinerer Nenngrößen kamen zuerst die Zahl 0, dann die jeweils passend gewählten Großbuchstaben S, 00/H0, TT, N und Z hinzu.
¹⁰ Vgl. Kurt Parzer-Belmonte: Ewige Kinder. Spielwaren aus Wien und österreichischen Ländern. Ein Lexikon. Wien 1996.
¹¹ Vgl. ebd., S. 91.
¹² Dank an Nils Unger für die materialtechnische Beschreibung