



Rolf-Ulrich Kunze

Symbiosen, Rituale, Routinen Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre

KIT Scientific Publishing

„Weil das System so klar ist“ Märklin-Werbung der 1960er Jahre

Publisher: KIT Scientific Publishing
Place of publication: Karlsruhe
Year of publication: 2010
Published on OpenEdition Books: 15 janvier 2018
Series: KIT Scientific Publishing
Electronic EAN: 9791036501326



<http://books.openedition.org>

Electronic reference

KUNZE, Rolf-Ulrich. „Weil das System so klar ist“: Märklin-Werbung der 1960er Jahre In.: *Symbiosen, Rituale, Routinen: Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre* [Online]. Karlsruhe: KIT Scientific Publishing, 2010 (Erstellungsdatum: 08 septembre 2023). Online verfügbar: <<http://books.openedition.org/ksp/3954>>. ISBN: 9791036501326.

„Weil das System so klar ist“

Märklin-Werbung der 1960er Jahre

Abbildung 119



Wenn Sie im Sommer im Garten arbeiten, was machen Sie dann im Winter?

Wir wüßten etwas, was Ihnen gefallen würde: Bauen Sie sich doch Ihre eigene kleine Welt mit Gärten, Wiesen, Wäldern und Feldern, mit Dorf und Stadt, mit Berg und Tal.

Und mit einer MÄRKLIN-Modellbahn. Denn die brauchen Sie, um Leben in diese kleine Welt zu bringen. Das Leben, das Technik, Romantik und Betrieb zugleich ist, das Aufgaben stellt, deren Lösung Freude macht und deshalb sinnvoll verbrachte, entspannende Freizeit ist.

Die Modellbahn soll von MÄRKLIN sein. Warum? – Weil sie in den genauen Maßverhältnissen und naturgetreu nachgebildet ist, gut verständlich im technischen Aufbau und vor allem wirklich zuverlässig im Betrieb.

Denn das muß eine Modellbahn sein, wenn sie immer Freude machen soll.

Fragen Sie doch den MÄRKLIN-Berater im Fachgeschäft. Er gibt Ihnen über alle Einzelheiten gern Auskunft.

MÄRKLIN
weil das System so klar ist.

Märklin-Werbung der 1960er Jahre zeigt vor allem eines: Die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn war eine vernünftige, um nicht zu sagen: moralische Angelegenheit – nicht etwa Kinderei oder Zeitvertreib. Das Substantiv ‚Spaß‘ wurde in dieser Zeit ohnehin noch nicht im Sinne des amerikanischen *fun* verwendet: auf ‚Spaß‘ im Sinne individuellen Vergnügens kam es auch gar nicht an. Erholung für den Wirtschaftswundermenschen war sinnvolle Arbeit im selbstgeschaffenen Weinberg des Maßstabs 1 : 87. Dort war man selbst der Herr, und ein wenig auch Gottvater.

Märklin wusste den Ton dieser Moralität zu treffen und zugleich den Bezug zur Sinnstufungsebene des Jahreszyklus zu schaffen. Zur Winterzeit erholt sich der Mensch der industriell-

len Leistungs- und Konsumgesellschaft nicht bei produktiver Natur-, sondern bei produktiver Technikkultivierung. Die ‚kleine Welt‘ vertritt die ‚große‘, mit „Gärten, Wiesen, Wäldern und Feldern, mit Dorf und Stadt, mit Berg und Tal“.¹⁸⁰ Das war ein wenig übertrieben. Kaum etwas ist in HO in begrenzten Kellern und auf engen Dachböden von Siedlungs- und Reihenhäusern so schwer glaubhaft zu realisieren wie Wiesen, Wälder und Felder,¹⁸¹ erst recht aber Städte,¹⁸² wie auch das Bild der Märklin-Anlage in Abbildung 119 zeigt. Was hier zu sehen ist, erinnert eher am Jim Knopfs Lummerland: enge Gleisradien¹⁸³ die zu einem unmotivierten Haltepunkt im Nirgendwo¹⁸⁴ führen, maulwurfshügelartige, phantasievoll zugebaute Berge, dekorativ alpin bepflanzte und prunkend mit aufgetürmtem nacktem Fels oberhalb der Baumgrenze; gähnende Tunnellöcher im Talesgrund, rollendes Material aus drei Epochen der Eisenbahngeschichte, das sich höchstens auf den Gleisen einer Museumseisenbahn begegnen könnte. Aber diese klassischen Fehler der Modellanlagengestaltung¹⁸⁵ und Modellbahnpraxis sind zugleich das, was Märklin ganz im Geist des vitalen rheinischen Kapitalismus als „Leben“ anspricht: „Das Leben, das Technik, Romantik und Betrieb zugleich ist, das Aufgaben stellt, deren Lösung Freude macht und deshalb sinnvoll verbrachte, entspannende Freizeit ist.“¹⁸⁶ Wir halten fest: Leben im modellbahnerischen Sinn ist ‚Technik, Romantik und Betrieb zugleich‘. In der Tat stellt diese anthropologische Definition den Modellbahner vor ‚Aufgaben‘, denn die Überbrückung solcher Gegensätze fordert, wenn sie ‚Freude‘ machen und ‚sinnvoll‘ sein soll, den ganzen Mann. Hier wird nicht gespielt, sondern gestaltet. Nur das Sinnvolle kann ‚entspannend‘ sein. Zur Lösung derartiger Herausforderungen bietet Märklin ein technisches System, das den hohen Anforderungen sinnvoller Freizeitgestaltung gerecht zu werden weiß: „Weil sie in den genauen Maßverhältnissen und naturgetreu nachgebildet ist (...)“¹⁸⁷ – auch wenn die Kurvenradien straßenbahnartig, die Gleisbettung aus Blech spielzeughaft ist und der Detaillierung der Fahrzeuge

180 Abbildung 119.

181 Vgl. Gernot Balcke, Modellbahn-Landschaft. Viele praktische Tips für Planung und Gestaltung, Düsseldorf 1981 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 5), S. 7-17.

182 Bernd Schmid, Modellbahn Dörfer + Städte. Ideen, Planung und Ausführung, Düsseldorf 1985 (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 11), S. 7-14.

183 Gernot Balcke, Gleise, Weichen, Oberleitung, Düsseldorf 1988 (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 9), S. 7-10.

184 Peter Reinthaler, Hans-Joachim Spieth, Vorbildliche Modell-Bahnhöfe. Gleisplanung, Bau und Ausstattung, Düsseldorf 1983 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 66).

185 Gernot Balcke, Modellbahn-Anlagenbau. Praktischer Ratgeber für den richtiger Anlagen-Unterbau, Düsseldorf 1982 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 3).

186 Abbildung 119.

187 Ebd.

aufgrund der seriellen Formbarkeit des von Märklin bevorzugten Leitmaterials Metall Grenzen gesetzt sind. Über das Attribut der ‚Naturgetreueit‘ lohnt das Nachdenken: Welche Natur ist hier gemeint? Die der Vorbild-Artefakte der Eisenbahngeschichte? Die der Wirtschaftswundergesellschaft, in der die Bahn als Mobilitätskonzept bereits auf dramatische Weise durch den autogestützten Individualverkehr herausgefordert wurde und die oben abgebildete Traumlandschaft sicher schon nebenbahnfrei war? Aber das sind Fragen, deren Antworten späteren Phasen der Modellbahngeschichte vorbehalten bleiben, die den Maßstab HO dann sozialgeschichtlich-kontextualisierend und milieugetreu bis in die rissigen Fugen der zerbröckelnden Mietskasernen interpretieren und künstliche Bombenkriegsruinen im Modell anbieten werden. Noch herrscht unangefochten der Geist des technoiden Idylls, das aber stets „gut verständlich im technischen Aufbau und vor allem wirklich zuverlässig im Betrieb“¹⁸⁸ ist, sofern es um Märklin-Systemteile geht: ‚wirkliche‘ Zuverlässigkeit – ein Höchstwert *made in (West) Germany*. Es ist das Versprechen frustrationsfreier, menschenfreundlicher Technik, das Märklin hier macht, keineswegs zu verwechseln mit dem für Begriff *plug and play* einer anderen, medial codierten Zeit. Die Märklin-Produkte sind solide Hardware, vor allem aber: verständliche und damit exemplarische Technik. Sie erfordern nicht Spezialkenntnisse der Elektrotechnik für Modelleisenbahner,¹⁸⁹ sondern bieten evidente, demokratische Technik für alle. Kurz gesagt, Märklin ist so verlässlich wie die Deutsche Bundesbahn. Auf Märklins Blechgleisen verbinden sich die ‚deutschen‘ technischen Werte der Zuverlässigkeit und Präzision mit den *westernization*-Werten von Markt, Konsum und Individualität. Möglich wird das durch die Akzentuierung des in beiden Welten grundlegenden Habitus von Leistungsorientierung, Zweck-Mittel-Rationalität und innerweltlicher Erfolgsorientierung. In der Tat ist Märklin, wie der Werbeslogan unter dem Bild festhält,¹⁹⁰ ein ‚System‘: ein technisches Sachsystem mit systemischer Tendenz, aber zugleich auch systematischer Ausdruck der Leitmentalitäten einer Epoche.¹⁹¹ Tech-

188 Ebd.

189 Axel vom Heede u.a., Modellbahn-Elektronik. Einführung in die Elektronik-Praxis mit beispielhaften Schaltungen für die Modellbahn, Düsseldorf 1983 u. ö. (Alba Modellbahn-Praxis, Bd. 7); vor dem Durchbruch der Totaldigitalisierung und PC-Steuerung war der nächste Schritt zum Selbstbau elektronischer Schaltungen nur konsequent, wenn auch nur einer elitären Minderheit der Modellbahngemeinde vorbehalten; z. B. Harald Jungmann, Modelleisenbahn-Elektronik im Selbstbau. Wie elektronische Fernsteuerungen den vorbildgetreuen Mehrzugbetrieb ermöglichen, München 1983.

190 Abbildung 119: „Märklin weil das System so klar ist“.

191 Hermann Glaser, Deutsche Kultur 1945-2000, München/Wien 1997, S. 205-220; Arne Andersen, Der Traum vom guten Leben. Alltags- und Konsumgeschichte vom Wirtschaftswunder bis heute, Frankfurt am Main/New York 1999.



Abbildung 120

**Viele
sehr erfolgreiche Männer**

diskutieren gern und ausführlich über den Ausbau ihrer MÄRKLIN-Modellbahn-Anlage. Sie ist ihr Hobby, ihre »Aufgabe« für die Freizeit.

Sie haben das MÄRKLIN-System deshalb gewählt, weil es so gut verständlich und der Aufbau übersichtlich ist. Denn so erfreut, so befriedigt die »Arbeit«, die man sich zur eigenen Entspannung macht.

Mit einer MÄRKLIN-Modellbahn kann man Probleme oder Problemchen lösen, wie man sie gern hat und sich selber stellt. Man kann es aber auch lassen und sich dafür in die Romantik seiner kleinen, selbstgeschaffenen Welt hineindenken. Was man auch tut, man »schaltet mal ab«, man entspannt. Gehen Sie doch zum nächsten MÄRKLIN-Berater im Fachgeschäft. Schon das Ansehen der kleinen, fein ausgeführten MÄRKLIN-Modelle macht Freude.

MÄRKLIN
weil das System so klar ist.

nik erscheint hier nicht nur als ein nützlicher und notwendiger Teil des Lebens, sondern als eine identitätsstiftende, kreative Kraft. Wenn Märklin ‚Spielzeug‘ produziert, dann nur in dem höheren, kulturbegründenden Sinn, in dem der Kulturhistoriker Johan Huizinga vom Spiel und vom *homo ludens* gesprochen hat, der sich in seinen symbolischen Spielen Erfahrungsräume des Individuellen und Kollektiven erschließt.¹⁹²

Märklin-besitzende Männer sind nicht nur ‚erfolgreich‘, sondern ‚sehr erfolgreich‘. Was aber ist und bedingt Erfolg? Kennzeichen des Erfolgreichen – der hier auch einmal sein Jackett ablegen darf – ist seine Diskursfreudigkeit, das Bedürfnis des *system builders* und *professionals*, sich mit Gleichgesinnten auf Augenhöhe auszutauschen, und zwar „gern und ausführlich“.¹⁹³ Diskutierlust, die sich auf einen Freizeitgegenstand bezieht, ist alles andere ein preußisch-deutscher Wert. Sie passt eher zur angloamerikanischen Annahme, dass, wer im Beruf professionell agiert, dies auch in seiner freien Zeit tut. Auch der Vorstellungskomplex von männlichem

192 Johan Huizinga, *Homo ludens. Vom Ursprung der Kultur im Spiel* (1930), Reinbek 1956 u. ö.

193 Abbildung 120.

Abbildung 121



**Rezept für Männer
zum Jungbleiben**

Legen Sie sich eine MÄRKLIN-Modell-eisenbahn zu, bauen Sie sich eine schöne Anlage, ganz nach Ihren Wünschen.

Eine MÄRKLIN-Anlage löst Sie die Mühen des Alltags vergessen. Sie bringt Ihnen Ausgleich und Entspannung. — Sie werden ganz einfach »abschalten«. Viele erfolgreiche Männer machen es so und sind zufrieden — mit sich und mit ihrer MÄRKLIN-Anlage.

Und sie haben alle das MÄRKLIN-System gewählt, weil es gut verständlich, übersichtlich im Aufbau und zuverlässig im Betrieb ist.

Fragen Sie nur den MÄRKLIN-Berater. Er erklärt Ihnen gern alles, was Sie wissen möchten.

MÄRKLIN

weil das System so klar ist.

Erfolg und dem Hobby als „Aufgabe“ für die Freizeit¹⁹⁴ folgt unverkennbar amerikanischen Wertvorstellungen vom kompetenten, bewusst entscheidenden Marktteilnehmer. Erfolgreiche Märklin-Kunden bauen große Anlagen mit Viadukt, Oberleitung und Drehscheibe, Haupt- und Nebenstrecken als Ausdruck ihres überlegenen sozialen Habitus, durch die Lösung selbstgestellter Probleme zu entspannen. Und selbst derjenige, der sich noch nicht an derart komplexe modellbahnerische Leistungen heranwagt, kann am Nimbus vom Märklin partizipieren: „Schon das Ansehen der kleinen, fein ausgeführten MÄRKLIN-Modelle macht Freude.“¹⁹⁵

Märklin steht für einen intergenerationellen und zugleich einen innerhalb derselben Biographie mehrfach wirkenden Mythos, der den reifen Mann jung bleiben bzw. wieder jung werden lässt. Die Rückkehr der Jugend für den arrivierten Herren und anspruchsvollen Konsumenten ist hochgradig tröstend: „Eine MÄRKLIN-Anlage lässt Sie die Mühen des Alltags vergessen. Sie bringt Ihnen Ausgleich und Entspannung.“¹⁹⁶ Die Modellbahn übernimmt die Funktion ei-

194 Ebd.

195 Ebd.

196 Abbildung 121.



Abbildung 122

MÄRKLIN-Lokomotiven rauchen auch richtig

Es ist immer wieder besonders reizvoll zu sehen, wie die MÄRKLIN-Modell-Lokomotiven mit richtiger Rauchfahne ihre langen Züge durch eine kleine Landschaft ziehen.

Die MÄRKLIN-Schnellzug- und die schweren Güterzuglokomotiven gibt es serienmäßig auch mit Raucherzeugern. Das sind in die Maschine eingebaute, sinnreiche Vorrichtungen, die feinen, weißen Dampf entwickeln. Er kommt während der Fahrt in der modellgerechten Menge aus dem Lokomotiv-Schornstein.

Das ist jedoch nur eine der kleinen Feinheiten, die das MÄRKLIN-Sortiment bietet. Aber auch sie zeigt, daß wir alles tun, damit der Modellbahn-Betrieb möglichst naturgetreu gestaltet werden kann.

Diese MÄRKLIN-Modelle erklärt Ihnen der Berater im Fachgeschäft.

MÄRKLIN
weil alles so natürlich ist.

ner heilenden Gegenwart, in der alles „ganz nach Ihren Wünschen“¹⁹⁷ gestaltet und gestaltbar ist. Hier irritieren keine Widerstände, hier kollidieren keine Interessen. Hier kann man „ganz einfach ‚abschalten‘.“¹⁹⁸ Eskapismusgefahr droht nicht: „Viele erfolgreiche Männer machen es so und sind zufrieden – mit sich und mit ihrer MÄRKLIN-Anlage.“¹⁹⁹ Und wiederum gründet sich diese Zufriedenheit auf die technische Verlässlichkeit des gesamten Systems im ganzen und im Detail.

Abbildung 121 zeigt den eingreifenden Märklin-Besitzer, der den Stromabnehmer einer E-Lok vor einem gemischten Güterzug ausfährt. Warum er das auf freier Strecke macht, erklärt sich wohl nur dem Bildarrangement – denn sonst würde es ein ungutes Licht auf die mechanische Gestaltung des E-Lok-Modells werfen. Weite Jackett-Ärmel – wichtige Attribute des gesellschaftlichen Status – erweisen sich im übrigen im Umgang mit Oberleitungen als nur bedingt praktische Arbeitskleidung für den Modellbahner. Ansonsten zeigt das Foto, dass eine

197 Ebd.

198 Ebd.

199 Ebd.

Abbildung 123

Neu bei MÄRKLIN 1966

Mit Recht ist MÄRKLIN in der ganzen Welt bekannt und berühmt. Dies beweisen wiederum die neuen Modelle, von denen wir Ihnen hier nur eine kleine Auswahl zeigen können. Die MÄRKLIN-Neuheiten sind jedoch in wenigen Monaten bei Ihrem MÄRKLIN-Berater erhältlich.



Elektr. Schnelllokomotive - Mod. der Baureihe E03 der DB mit Achsfolge Co-Co - 6-achsig - 440000 mm - Länge 21,50 m



TEE-Berwagen - Modell der DB (ARD424) - Länge 24 cm



Verschlagwagen - Modell der DB (Vintex 62) - Länge 14 cm

Neu bei HAMO 1966

HAMO-Modelle von MÄRKLIN

für Zweischienen-Gleichstrom

Von Modellbahnfreunden wurden wir immer wieder gebeten, MÄRKLIN-Lokomotiven auch für das Zweileiter-Gleichstromsystem zu liefern, um hierdurch die nicht unbedeutenden Kosten für den Umbau von MÄRKLIN-Lokomotiven auf dieses System zu ersparen. Wir haben uns deshalb entschlossen, einige MÄRKLIN-Modelle für Zweischienen-Gleichstrom außerhalb unseres Wechselstrom-Sortimentes herzustellen und unter dem Namen „HAMO“ zu vertreiben.

Dieses Gleichstrom-Sortiment umfasst 8 Modelle. Ihr MÄRKLIN-Berater gibt Ihnen auch hierzu Auskunft.

HAMO-Lokomotiven

sind Erzeugnisse von MÄRKLIN

MÄRKLIN
weil das System so klar ist

„schöne Anlage“²⁰⁰ in erster Linie eine mit Bahntechnik vollgestellte Anlage ist. Zentrale Attribute der ‚Schönheit‘ in diesem Sinn sind die ferngesteuerte Drehscheibe, die Doppelkreuzungsweiche und der ebenfalls von Märklin hergestellte, elektrisch betriebene Kran.

Märklin brachte der Modellbahn das Rauchen bei. Der Kunde lernte, den symbolischen Qualm „besonders reizvoll“²⁰¹ zu finden. Dampf gehört nun einmal zum Dampflokzeitalter. Auf die Idee, auch Diesellokomotiven qualmen zu lassen, kam man erst gar nicht. Nur die suggestive Königstraktion, die Dampflok, durfte Rauch entwickeln – tatsächlich „in der modellgerechten Menge“,²⁰² nicht etwa vorbildgerecht. Das Bilddesign fängt die zur Sache gehörende Faszination recht gut ein, in der sich Besitzerstolz, die Souveränität des Technikbeherrschers und die spielerische Freude am Funktionieren mischen. Märklin-Besitz gehört zu den erlaubten, wenn auch nicht für jedermann bezahlbaren Versuchungen der Wohlstands- und Massenkonsumentengesellschaft. Die Zielgruppe sind junge männliche Teenager, nicht Kinder. Erst in

200 Ebd.

201 Abbildung 122.

202 Ebd.



Abbildung 124

**Muß man Signale auf einer
MÄRKLIN-Eisenbahn-Anlage
einbauen?**

Man muß es nicht. Denn jede MÄRKLIN-Bahn funktioniert selbstverständlich auch ohne Signale.

Wozu dann also Signale? Nur weil es hübscher aussieht? Nein, nicht nur deshalb. Obwohl die vorbildgetreue Gestaltung der Eisenbahn-Anlage auch eine Rolle spielen sollte.

Signale «machen die Sache spannend», um mit der Jugend zu sprechen. Ihr Einbau stellt nämlich schon etwas größere Aufgaben. Man muß ein bißchen genauer planen, etwas mehr Überlegen, muß sich ein wenig mehr mit Ordnung und Sorgfalt befreunden, um dann aber auch um so größere Freude am guten Gelingen zu haben.

Denn mit den Signalen kann man ja das Fahren und Halten der Züge koppeln, kann für den nachfolgenden Zug die Strecke sperren, kann die Signale mit den entsprechenden Weichen in Abhängigkeit bringen und damit Züge über freie Gleise dirigieren, kann auf Bahnhöfen die Ausfahrten von Rangier- und Fernzügen trennen, kurzum, man kann so ungefähr alles das, was die Bundesbahn mit ihren Signalen auch kann. Mit Signalen wird aus dem Spielen ein noch vielseitigeres, anregenderes und interessanteres Spiel. Und das ist es doch, was der Jugend zukommt.

Sprechen Sie doch einmal mit dem Berater im MÄRKLIN-Fachgeschäft über das MÄRKLIN-Signal-System.

MÄRKLIN
weil das System so klar ist

Märklin-Prospekten der 1970er Jahren werden auch Mädchen und jüngere Kinder auftauchen, die mit einer Märklin-Eisenbahn ‚spielen‘. Abbildung 122 zeigt die dominante modellbahnerische Grundhaltung der sinnerfüllten betrachtenden Kontemplation – man könnte durchaus auch von Anbetung sprechen.

Ein weltbekanntes Produkt darf für seine Innovationen Aufmerksamkeit fordern, vor allem, wenn es um ein Flaggschiff der Elektrifizierung beim Vorbild, der Deutschen Bundesbahn, geht: die legendäre E-Lok-Baureihe 03. Märklin hat stets prestigereiche Fernzüge auf die HO-Schienen gebracht, von deren Glanz und klingenden Namen – Rheingold, Trans-Europ-Express – etwas auf den Käufer fällt. Wer eine Schnellfahrlokomotive erwirbt, braucht einen TEE-Barwagen. Und auch für den zweiachsigen Verschlagwagen gibt es Bedarf in einer Modellbahnwelt, die nicht transportlogistischen Sachzwängen, sondern optischen Wünschen Gestalt gibt. In dieser Sicht gehören TEE-Barwagen und Viehwaggon zusammen. Der Text zeigt auch, dass Märklin schon 1966 auf die Notwendigkeit reagierte, mit einer eigenen Produktlinie anschlussfähig für den Zweileiter-Gleichstrombetrieb zu werden. Die Magie des Firmennamens Märklin strahlte das Kunstwort HAMO allerdings nicht aus.

Eine Sinnfrage: „Muß man Signale auf einer MÄRKLIN-Eisenbahn-Anlage einbauen?“²⁰³ Aber was heißt ‚müssen‘ im Märklin-Horizont? Das Müssen ist keine funktionalistisches, auch kein ästhetisches, sondern eine erzieherisch-moralisches Gebot. Die im Text der Abbildung 124 zitierte Jugendsprache mag Signalisierung auch ‚spannend‘ finden, aber darauf kommt es nicht an. Der moralische Nährwert liegt in der Gewöhnung an gründliches Planen und Arbeiten: „Man muß ein bißchen genauer planen, etwas mehr überlegen, muß sich ein wenig mehr mit Ordnung und Sorgfalt befreunden, um dann aber auch um so größere Freude am guten Gelingen zu haben.“²⁰⁴ Vor die Belohnung durch die Freuden des Mehrzugbetriebes mit Blockstellen hat Märklin die selbständige rational-konzeptionelle Orientierung und handwerkliche Gründlichkeit gesetzt. Das sind die Grundwerte der deutschen industriellen Revolution und der Industriegesellschaft.²⁰⁵ Wer also eine technische Großanlage auf seiner Anlage betreiben will, ‚muss‘ eben doch Signale einsetzen, um zu können, was die Bundesbahn auch kann: „(...) mit Signalen kann man das Halten und Fahren der Züge koppeln, kann für den nachfolgenden Zug die Strecke sperren, kann die Signale mit den entsprechenden Weichen in Abhängigkeit bringen und damit Züge über freie Gleise dirigieren, kann auf Bahnhöfen die Ausfahrten von Rangier- und Fernzügen trennen (...).“²⁰⁶ Das macht die Abbildung auch deutlich, vor allem aber zeigt das Foto die gute optische Wirkung von Vor- und Hauptsignalen, die trotz ihrer riesigen Schaltkästen die Szenerie beleben und die gezeigten schweren Schlepptenderlokomotiven erst richtig zur Geltung bringen. Auch ohne Rauch ist dieses Bild für den Connoisseur hochgradig suggestiv: Er wird die Anfahrgeräusche des Personenzuges im Vordergrund, der gerade freie Fahrt bekommen hat, im Ohr und den epochentypischen Grundgeruch von Metall, Öl und Rauch in der Nase haben. Die Authentizität des Eisenbahngeschehens braucht Signale. Sie sind Symbole der Steuerbarkeit dieser Technik. Zugleich stehen sie auch für die eigenartige Puralität von Rollen, die sich im Modellanlagen-‚Fahrer‘ verbindet: Dessen Blick ist niemals der des Lokführers, sondern viel eher der eines distanzierten Betriebsleiters u. a. mit Funktionen aus den Bereichen Stellwerk, Zugleitung und Energieversorgung. Der aus der Distanz steuernde ‚Fahrer‘ bleibt aber immer auch der Betrachter seines Tuns; er betreibt eine eigentümliche Sorte der aktiven Kontemplation. Kein Zug fährt ohne ihn; und ohne sein Eingreifen fahren alle Züge

203 Abbildung 124.

204 Ebd.

205 Zu deren kulturtragender Wirkung vgl. z.B. die in einer Reihe der Münsteraner Sozialforschungsstelle Dortmund an der Universität Münster erschienene Arbeit von Wilhelm Brepohl, *Industrievolk im Wandel von der agraren zur industriellen Daseinsform*, dargestellt am Ruhegebiet, Tübingen 1957.

206 Abbildung 124.



Abbildung 125

Das Märklin-System stellt keine Probleme in der Stromführung, gleichgültig, wie man die Gleisstrecke anlegt. Auch dann nicht, wenn man zum Beispiel an eine Gerade einen Bogen anschließt, der über eine Weiche wieder in die Gerade zurückführt, also eine «Kehrschleife» baut, durch die der Zug – immer mit der Lokomotive voraus – dahin zurückfahren kann, wo er hergekommen ist.

Mit Märklin-Gleisen ist auch diese Streckenführung im elektrischen Aufbau so einfach wie jede andere. Der Grund für diese Einfachheit liegt im Märklin-System: Bei dem liegt die Stromführung verdeckt in der Mitte des Gleisbettes. Aus der Mitte nimmt die Lokomotive den Fahrstrom ab. Die linke und die rechte Fahrachse leiten gemeinsam den Strom zurück. Wie gut.

Ander, wenn die beiden Fahrachsen zugleich auch Stromschienen wären. Bei Kehrschleifen und allen ähnlichen Gleisbildern muß dann nämlich die rechte Fahrachse mit der Stromzuführung in die linke Fahrachse münden, die den Strom jedoch abkühlt. Rechts tritt auf links, Plus auf Minus. Aus. Diese Komplikationen muß man erst durch besondere Kunstschaltungen beseitigen, sonst bleiben die Züge auf der kurzgeschlossenen Strecke stehen.

Beim Märklin-Gleissystem gibt es diese Kunstschaltungen und Potential-Probleme nicht. Mitte bleibt Mitte. Es spielt also keine Rolle, ob die rechte Schiene in die linke oder die linke in die rechte mündet.

Wir meinen, man muß es sich nicht kompliziert machen, wenn es mit dem Märklin-System einfach geht. Was meinen Sie? Lesen Sie sich vom Berater im Märklin-Fachgeschäft einmal in der Praxis erklären, warum das Märklin-System schon vom Prinzip her so übersichtlich ist.

MÄRKLIN
weil das System so klar ist

nur ewig im Kreis. Signale auf der Modellbahnanlage unterstreichen die Illusion der Selbststeuerung des bewegbaren und bewegten Materials – doch auch und gerade die Traktion wird vom *Deus ex machina* am Trafo gesteuert, nicht anders als die Weichen und die Signale. Erst die digitale Zugsteuerung hat daran graduell, wiederum nicht strukturell etwas geändert. Gott sitzt allerdings immer noch am Netzstecker und am Power-Schalter. Und aller Digitalisierung zum Trotz möchte er meistens auch am Trafo sitzen.

Die Sicherheit der Stromführung – Stichworte ‚Punktleiterkontaktsystem‘ und Kehrschleifensicherheit – ist ein klassisches Werbeargument der Märklin-Technik. Es soll die technische Überlegenheit der Stromaufnahme über den Mittelleiter gegenüber dem weiter verbreiteten Zweileiter-Gleichstrom-System herausstellen, in dem der Strom über die Schienen fließt. Indessen dürfte der Nachweis schwer zu führen sein, dass dieses Argument für sich genommen überhaupt jemals zur Bevorzugung von Märklin-Produkten geführt hat. Entscheidender ist die zum Image gehörende technikpädagogische Selbstgewissheit, mit der die Firma in dieser Frage stets auftrat und von den zumindest optischen Nachteilen des auffälligen Mittelleiters ablenken

Abbildung 126

Neu bei MÄRKLIN 1967

Die Heim-Rennbahn Sprint 1:32,
die Sie von MÄRKLIN
erwarten.



Die Rennstrecke ist rasch und kontaktsicher zusammengesteckt. Die Fahrbahnlücke bleiben dies auch beim härtesten Rennen, da sie durch klug angeordnete Anmietierung fest zusammengehalten werden. Temporegler können an fast allen Strecken angebracht werden. Die MÄRKLIN-Heim-Rennbahn Sprint kennt somit keine besonderen Anschlussstücke. Die Rennwagen sind vorbildgetreu nachgebildet, wie Sie dies von uns als Hersteller von Eisenbahn-Modellen erwarten dürfen. Auch die Stromabnahme ist so sicher wie bei der Modelleisenbahn. Durch den hocheffizienten MÄRKLIN-Motor sind diese Rennwagen sehr schnell. Dabei haben sie eine „Straßenlage“ und Kurvensicherheit, durch die diese Wagen überlegen sind.



Nach wie vor bleibt jedoch die MÄRKLIN-Modelleisenbahn in Führung. Neben der sehr beliebten Dampflokomotive der Baureihe 38 (P 8), die sowohl für das Wechselstromsystem als auch für Zweischienen-Gleichstrom angeboten werden wird, können Sie weitere vier neue Lokomotiven für das Wechselstromsystem, fünf Lokomotiven für Zweischienen-Gleichstrom, fünf D-Zug-Wagen und sieben Modellgüterwagen zum Teil in Größe in Ihrem Fachgeschäft bewundern und auch kaufen. Sie werden dann feststellen, daß das rasante Spiel mit der MÄRKLIN-Heim-Rennbahn zwar die vollkommene Ergänzung zu der Modelleisenbahn darstellt, daß jedoch erst das Spiel mit der MÄRKLIN-Modelleisenbahn den Höhepunkt der schöpferischen Tätigkeit bringt! Es lohnt sich, auf die diesjährigen MÄRKLIN-Neuheiten zu warten.

MÄRKLIN

führt auf Schiene und Straße

konnte. Märklin verstand und versteht sich als ‚guter Stern‘ auf allen HO-Schienen – zumindest denen des Mittelleiter-Wechselstromsystems.

Eine *translatio imperii* vom Maßstab 1 : 87 auf den Maßstab 1 : 32 sowie von der Eisenbahnwelt auf die des Autorennsports. Was das eine mit dem anderen Sachsystem verbindet, ist die Märklin-typische ‚Kontaktsicherheit‘. Der Kunde, dem 1967 die ‚Heim-Rennbahn‘ empfohlen wird, kennt schon jedes Argument, das für sie spricht: Zuverlässigkeit, Vorbildorientierung – der solide Lokantrieb ist zum „hocheffizienten MÄRKLIN-Motor“²⁰⁷ für Rennwagen hochgezüchtet worden – und die ‚Wertigkeit‘ in Ausführung und Handling. Doch eine Konkurrenz zum Modellbahnklassiker will die elektrische Rennbahn nicht sein, die versucht, einen anders gearteten, kompetitiven Spieltrieb anzusprechen, der sich mit der großen anderen Mobilitätstechnologie, dem Auto, verbindet. Der Erfolg sollte dauerhaft ausbleiben. Märklin blieb ein anderes Wort für Modelleisenbahn, „Höhepunkt der schöpferischen Tätigkeit“.²⁰⁸

207 Abbildung 126.

208 Ebd.



Abbildung 127

Vorausgesetzt, Sie wollen eine Modell-Eisenbahn anschaffen, worauf müssen Sie beim Kauf achten?

Wenn Sie nicht zufällig gerade Schwachstrom-Experte sind, wählen Sie am besten ein System, das übersichtlich in der Stromführung bleibt, auch dann, wenn Sie die Anlage mit allen Raffinessen ausstatten.

Übersichtlichkeit in der Stromführung bietet das Punkt-Kontakt-Mittelrelais-System von MÄRKLIN. Die Lokomotiven nehmen den Strom aus den Kontaktpunkten der verdeckt in der Mitte des Gleisbettes zwischen den Fahrchienen liegenden Stromführung. Sie nehmen den Strom also nicht mal aus der linken, mal aus der rechten Fahrchiene. –

Sondern die Loks geben über alle Räder ohne Haftreifen den Strom, nachdem er den Motor zum Arbeiten gebracht hat, in beide (!) Fahrchienen zurück. Wie kompliziert man die Gleisbilder auch ausdenkt, welche Gleisführungen man auch verlegt; die Stromleitung bleibt in der Mitte, die Ableitung erfolgt über beide Fahrchienen. Das ist einer der Hauptgründe dafür, weshalb das MÄRKLIN-System so bevorzugt wird.

Weiterhin sollen zwischen Lokomotive, Tender und den Wagen einerseits und den Schienen andererseits so viele Kontakte wie möglich bestehen, damit der Strom gleichmäßig und in voller Stärke fließen kann. –

MÄRKLIN-Loks sind deshalb mit einem Mittelschleifer in Skiform ausgerüstet. Er leitet den Strom aus den Punktkontakten der verdeckt liegenden Stromschiene in direkter Verbindung zum Motor. Der Strom durchläuft den Motor, bringt ihn zum Arbeiten und fließt nun – und jetzt kommt das Wichtigste – über alle Räder der Lok, des Tenders und die Räder aller angehängten Wagen in beide Laufschiene ab. Eine Ausnahme bilden lediglich die Antriebsräder mit Haftreifen. Apropos Haftreifen: Weil diese Fülle von Kontakten immer gegeben ist, kann MÄRKLIN es sich leisten, auch die kleinsten Loks mit den so wichtigen Haftreifen auszustatten.

Ebenso zuverlässig wie die Stromverbindungen zwischen Loks und Schienen sind, so zuverlässig sind sie auch von Gleisstück zu Gleisstück. Jedes MÄRKLIN-Gleis ist mit dem nächsten elektrisch dreifach verbunden: Jede der beiden Fahrchienen durch Laschen und jeder Punkt-Kontakt-Mittelrelais durch lange Schnappfeder-Zungen, die nicht nur den sicheren Anschluß herstellen, sondern überdies die Gleise auch zusammenhalten. Das waren nur einige wichtige Punkte, auf die Sie beim Kauf einer Modellbahn achten sollten. Die vielen weiteren Vorzüge sollten Sie sich im MÄRKLIN-Fachgeschäft ansehen und sich über alles informieren lassen.

MÄRKLIN weil die Kontakte so gut sind

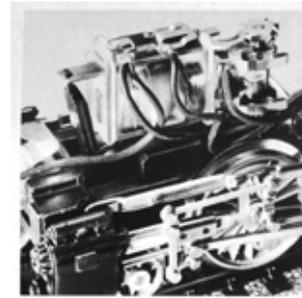
Übrigens: Bei der Gelegenheit sollten Sie sich auch die MÄRKLIN-SPRINT-Rennbahn ansehen; es könnte sein, daß Sie außerdem noch zum Rennfahrer werden.

Das repräsentiert das ambitionierte Modell der preußischen P 8, das in Abbildung 126 einen schönen Kontrast zum Rennwagen bildet. Bei Märklin würde sich die Eisenbahn dauerhaft gegen das in der Realität triumphal siegreiche Mobilitätskonzept des Autos behaupten können, ja mehr noch: das Modellauto zum Standobjekt und Deko-Gegenstand machen.

Die Texte in Abbildung 127 und Abbildung 128 spiegeln die Märklin-Philosophie besonders klar: Auch wenn die Bildsprache des Werbefotos etwas ganz anderes aussagte – so wie in Abbildung 127 Bewunderung für den Ausschnitt aus einer eindrucksvoll großen Modellbahnanlage nach großstädtischem Vorbild weckte – kultivierte der Text geradezu unabhängig davon die technischen Werte und den technoiden Habitus von Märklin. Dies geht so weit, dass dem überlangen Text auf der ganzseitigen Anzeige an sich nur noch die Bedeutung zukommt, bekannte Mentalitätsthemen der Märklin-Identität in Sprachbausteinen neu zu kombinieren; die Botschaft war ohnehin bekannt. Sie lautete: Märklin, und nicht „weil die Kontakte so gut sind“.²⁰⁹ Bei der Anlagengestaltung in Abbildung 127 lohnt das nähere Hinsehen. Märklin-

209 Abbildung 127.

Abbildung 128



**Das ist der Lokführer
in einer
MÄRKLIN-Lokomotive**

Der „Lokführer“ ist der Fahrtrichtungsschalter. Er schaltet die Maschine auf Vorwärts- oder Rückwärts-Fahrt, immer wenn Sie es wollen. Weil das MÄRKLIN-System Wechselstrom verwendet, kann es sich solchen eingebauten „Lokführer“ leisten. Deshalb kann die Fahrtrichtung in der Maschine geschaltet werden, deshalb kann dabei die Stromrichtung in den Schienen unverändert bleiben. Dabei können Sie so viele getrennte Stromkreise anlegen wie Sie möchten. Wenn die Netzstecker der Transfos in gleicher Pol-Richtung eingesteckt sind, fährt jede MÄRKLIN-Lok unbeirrt in der gleichen Richtung weiter oder – wenn Sie wollen – auch zwei Loks in verschiedenen Richtungen. So oder so. Eins kann's bei MÄRKLIN nie geben: Loks, die an den Trennstellen der Stromkreise ruckartig stehenbleiben (und Kurzschluß machen), weil Sie vergessen hatten, die gleiche Polarität herzustellen. Übrigens: mit dem „Lokführer“ kosten MÄRKLIN-Lokomotiven nicht etwa mehr als vergleichbare Maschinen ohne „Lokführer“.

Stellen Sie im MÄRKLIN-Fachgeschäft einmal folgende Frage: „Welches Modellbahn-System bietet beim Anlagenbau zwar alle Möglichkeiten, ist dabei jedoch am übersichtlichsten und einfachsten?“

MÄRKLIN
weil das System so klar ist

Fahren Sie gern schnell Auto? Dann tun Sie's sicherheitsvoller zu Hause auf der neuen MÄRKLIN-SPRINT-Rennbahn, die auch Erwachsenen Freude macht.

Anlagen zeigten häufig moderne Settings mit Attributen der jeweiligen Gegenwart: E-Lok-Traktion und überhaupt Elektrifizierung, hochmoderne Typen von Güter- und Personenwagen, moderne Bahnbetriebswerke. Die alte Leittechnologie Dampflok ist integriert, aber in den 1960er Jahren noch nicht weitgehend nostalgisiert – dafür fehlte es auch in 1 : 1 ungefähr zehn Jahre vor dem endgültigen Aus für Dampftraktion auf Bundesbahngleisen im Jahr 1977 noch an Ansätzen für Historisierung. Retro-Orientierung war und ist ein Phänomen, das man zumal auf großen Modellbahnanlagen auf kuriose Weise segmentär löst, indem es unterschiedliche epochale ‚Zonen‘ gibt. Diese sind gern durch Höhenlagen voneinander unterschieden. Die Bergeswelt eines angedeuteten Schwarzwalds oder Allgäus – dies übrigens eine der beliebtesten ‚Traumlandschaften‘ der Modelleisenbahn – ist eine Welt der Vergangenheit, z. T. von vor dem Ersten Weltkrieg, der die brummende Moderne und Gegenwart der Täler gegenübersteht. Bis heute lässt sich dieses den optischen Reiz erhöhende, Puristen mit Grausen erfüllende Phänomen auf Schauanlagen beobachten, bei den allerdings als Konzession an ein Minimum an Logik zumindest darauf geachtet wird, dass sich die Epochen nicht in einem Bahnhof begegnen. Dies ist nur bei der Realisierung des Themas ‚Eisenbahnjubiläum‘ statthaft.

Der Fahrtrichtungsschalter als „Lokführer in einer MÄRKLIN-Lokomotive“:²¹⁰ So sah sich die Firma in den 1960er Jahren. Dieses Hohe Lied der Wechselstrom-Technik – die jedenfalls im Maßstab HO zu diesem Zeitpunkt keine Verkörperung von Innovation mehr darstellte – mag man auch als Versuch einer Reaktion auf die Kybernetik- und beginnende Informatik-Begeisterung der zweiten Hälfte der 1960er Jahre sehen, die dem Thema der elektronischen Steuerung eine völlig neue Relevanz gab. Die Werthaltungen einer kommunizierenden Netztechnik, die sich in diesen Anfängen der digitalen und schließlich, wie wir heute wissen, der virtuellen Revolution verkörpern, vertragen sich nicht mit der haptischen Märklin-Welt und haben ihren in jeder Generation deutlicher werdenden Relevanz-Verlust mitbedingt. Die digitale Aufrüstung der Modellbahnwelt seit den 1990er Jahren hat das nicht aufhalten können, vielleicht sogar beschleunigt. Der *cultural code* der Märklin-Werte fand keine Akzeptanz mehr. Die Insolvenz des Traditionsunternehmens nach 150 Jahren zu Jahresbeginn 2009²¹¹ vor dem Hintergrund der Weltfinanzkrise drückt dieses Ende einer Epoche der ‚kleinen‘ Mobilitätsgeschichte lediglich auf dramatische Weise aus.

210 Abbildung 128.

211 Vgl. die Tagesschau-Ausgabe vom 5.2.2009: <http://www.tagesschau.de/multimedia/video/video445684.html>.