

Böbinger Heimatblättle

Walter Wörz erzählt
– die Geschichte der Firma Märklin

– von Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland

– die Geschichte der Mutlanger Heide



Heft 6 – Februar 2012
Geschichts- und Heimatverein Böbingen e.V.

EUR 3,-

Impressum

Herausgeber:
Geschichts- und Heimatverein Böbingen an der Rems e.V.

Vorsitzender: Dr. Egon Dick

Texte: Walter Wörz

Bilder: Walter Wörz

Bildbearbeitung und Gestaltung:
Karl Degendorfer

Druck: bzw.dobler
Schorndorf

Preis: EUR 3,-

Böbingen, Februar 2012

Neuaufgabe: Februar 2013
mit freundlicher Unterstützung der Gemeinde Böbingen

Märklin – Fabrik der Träume

Der Name „Märklin“ löst heute bei den meisten von uns die verschiedenartigsten Assoziationen aus:

Name eines weltbekannten Unternehmens in Göppingen, Gattungsbegriff für Modellbahnen, Erinnerung an die Kindheit



Bild 1, Katalog-Titelbild, 1928

und das Spiel mit der Märklin-Eisenbahn oder an die ersten Versuche als „Mechaniker“ mit dem legendären Metallbaukasten



Bild 27, Dampflokomotive, Spur 1, 1929, 20 Volt

Aktuell waren jedoch auch die Probleme, mit denen das Unternehmen zu tun hatte: Hohe Verschuldung, Insolvenz, Suche nach einem finanzkräftigen Käufer. Im Vorwort zum Katalog von 1928 [Bild 1] warb Märklin mit folgenden Worten für



Bild 84, Puppenwagen,

seine Produkte: „Das Zeitalter der Technik ist auch am Spielzeug nicht vorübergegangen, ohne ihm seinen Stempel aufzudrücken. Unsere Jugend von heute lebt mit den Errungenschaften der Technik auf viel vertrauenswürdigerem Fuße als dies früher der Fall gewesen ist; tagtäglich hat sie Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Motoren und viele sonstige technische Neuerungen, die das Alter nur langsam heranreifen sah, als etwas Selbstverständliches vor Augen und so ist es begreiflich, wenn sie alle diese schönen Sachen, die sie im Großen sieht, gern im Kleinen teils zum Spielen, teils zum Lernen sich wünscht.“

Wenn man einmal von den damaligen „Errungenschaften der Technik“ absieht, passt dieses Vorwort auch in die Gegenwart. Einige der „schönen Sachen“, die sich die Jugend damals wünschte, sehen Sie hier: Puppenwagen [ca. 1895-1919/ Wiederauflage 1996] [Bild 84]– Dampfmaschine [1919/Wiederauflage 2005] – Dampfmaschine/Metallbaukasten [1919-

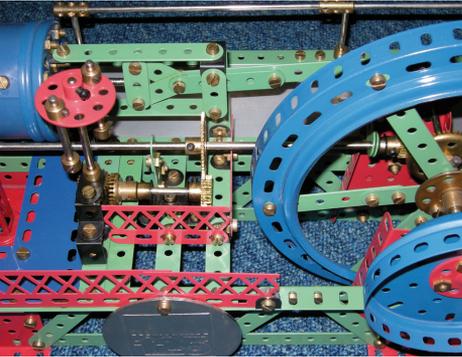


Bild 86, Dampfmaschine

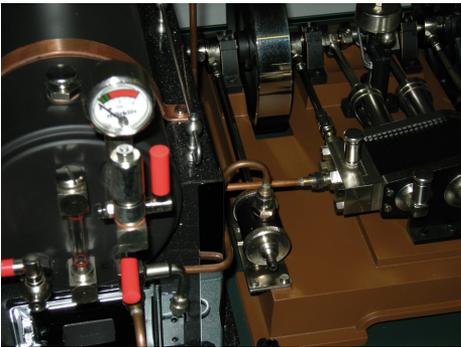


Bild 82, große Dampfmaschine, 2005

er im gleichen Jahr geheiratet hatte. Sie, Nachfahrin des Nationalökonomen Friedrich List, hat jedenfalls mit großer Energie und glänzendem Organisationstalent zum erfolgreichen Aufbau des Geschäftes beigetragen. Ein schwerer Schlag für das Unternehmen war 1866 der Unfalltod des Firmengründers, und nur die Tatkraft und der feste Wille seiner Witwe bewahrten es vor dem Zusammenbruch. Sie wollte das Geschäft ihren drei Söhnen erhalten. Doch zu allem Unglück schienen die Kinder zunächst kein Interesse an Spielwa-



Bild 5, „Ulmer Bundesfestung“, Lutz

1999] [Bilder 82 und 86]– Autobaukasten [um 1950/1989] – Flugzeug Ju52 [1932/ Wiederauflage 1996] – LKW-Baukasten- auto – EE64 Dampflokomotive [1929/ Hand- u. Fernumschaltung/20V seit 1926] [Bild 27]

Sie sehen, Modellbahnen standen keineswegs am Anfang der Entwicklung von Märklin.

Als sich der seit 1840 in der königlich-württembergischen Oberamtsstadt ansässige Flaschnermeister Theodor Friedrich Wilhelm Märklin im Jahre 1859 entschloss, Zubehör für Puppenstuben aus lackiertem Weißblech herzustellen, ahnte er sicher nicht, damit eine Weltfirma zu gründen. Möglicherweise stammte die Idee auch von seiner Gattin Caroline, die

ren zu zeigen. Nur zögerlich und vorerst nebenberuflich nahm Sohn Eugen Märklin [1861-1947] die Fäden in die Hand. Schließlich fasste er mit seinem Bruder Karl den Entschluss, zum 1.3.1888 eine offene Handelsgesellschaft zu gründen und in diese das elterliche Geschäft einzubringen. In diese Aufbauphase gehört noch jener kluge und im positiven Sinne folgenreiche Entschluss Eugen Märklins, im Jahre 1891 die Ellwanger Blechspielzeugfabrik Ludwig Lutz zu übernehmen [Bild 5], deren Erzeugnisse wegen ihrer Schönheit und Solidität begehrt waren. Wegen veralteter Produktionsmethoden war Lutz auf die Dauer nicht mehr konkurrenzfähig. Den Mitarbeitern von Lutz bot Märklin an, nach Göppingen umzu-

ziehen und dadurch ihre Arbeitsplätze zu behalten. Natürlich kam das „Know-how“ dieser erfahrenen Fachkräfte ihrer neuen Firma zugute. Eugen Märklin fand für sein Unternehmen einen Mittelweg zwischen billiger maschineller Massenproduktion mit Lithographiedruck und teurer, kunstgewerblicher Handarbeit. Jedenfalls trug die Übernahme der Ellwanger Firma zum raschen Aufstieg der Göppinger Firma bei, die sich von 1892 an „Gebr. Märklin & Co.“ nannte. Man konnte als Kompagnon den aus Plochingen stammenden Emil Friz gewinnen. Inzwischen hatte Märklin zur Leipziger Frühjahrsmesse 1891 mit der Ausstellung eines schienengebundenen, von einem Uhrwerk angetriebenen Eisenbahnzuges für Aufsehen gesorgt. Zwar hatte es schon vorher Eisenbahnzüge auf Schienen gegeben, indes, Märklins erfolgreiche Neuerung bestand in der Präsentation einer ausbaufähigen Systembahn mit Schienen, deren Spurweiten eine Art Normung aufwiesen, die bald von anderen Herstellern aufgegriffen wurde und

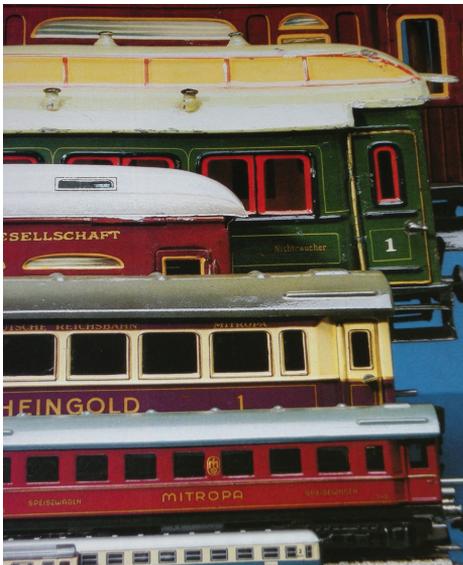


Bild 12, verschiedene Spurweiten

bis heute im Wesentlichen ihre Gültigkeit behalten hat. Die folgenden Spurweiten sind heute gebräuchlich: Spur 1/45mm/1:32, Spur 0/32mm/1:45, Spur H0 [halb null, seit 1935]/16,5mm/1:87, Spur Z [Miniclub, seit 1972]/6,5mm/1:220.

Auf weitere Spurweiten [2, 2m/LGB, S, TT, N] will ich hier nicht eingehen. [Bild 12]

1891 also – und der große Durchbruch beim Eisenbahnspielzeug war geschafft. Nun gab es genormte „Spuren“, es würden von jetzt an in Millionen von Wohnungen Spielzeugeisenbahnen kommen, bei denen ein Teil zum anderen passte und wo man sich darauf freuen würde, immer schönere und immer dekorativere Anlagen aufzubauen. Allerdings hörte mit diesem Erfolg die damals permanent vorhandene Geldknappheit noch lange nicht auf. Illustriert wird das durch einen Brief von Bertha Märklin, der Frau von Eugen Märklin, vom 6. Juli 1892 an Emil Friz, der mit dem Satz beginnt: „Wir sind in peinlichster Verlegenheit, da Freitag Zahltag ist und wir kein Geld besitzen.“ 1905 endlich wird als Reingewinn des Geschäftsjahres 1903 die Summe von 10191,85 Mark ausgewiesen, und nachdem 1907 Richard Safft als weiterer Teilhaber in die Firma eingetreten ist, schreibt Eugen Märklin ein Jahr später



Bild 13, Werksgebäude in Göppingen



Bild 16, Karussell um 1900

an Emil Friz zu dessen Geburtstag und nennt dabei das „hoherfreuliche Ergebnis der Bilanz mit 223000 Mark“. Emil Friz selbst hatte den Ehrgeiz, „die erste und größte Spielwarenfabrik der Welt zu besitzen“ – und Märklin schaffte es: die Zahl der Mitarbeiter wuchs auf 600; ein neues Werksgebäude [bis heute Sitz des Unternehmens!] wurde 1912 an der Stuttgarter Straße bezogen. [siehe Katalogbild 1931] [Bild 13]. In dieser Zeit vollzog sich ein immer rascher werdender technischer



Bild 18, Postwagen in Spur 1

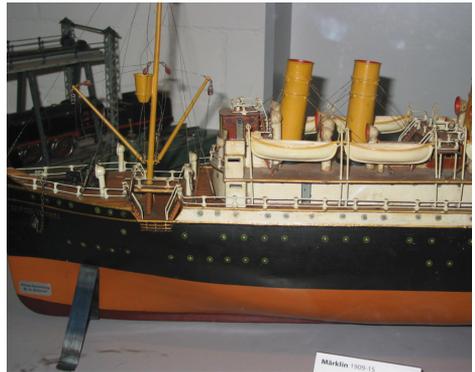


Bild 18a, Dampfer „Augusta Victoria“ im Museum „Technorama“ in Winterthur

Wandel – und die Märklin-Produktion spiegelte dies wieder in „interessanten und lehrreichen Konstruktionsspielen“:

Vom Spielzeug für Mädchen [Puppenwagen] über das reichhaltig ausgestattete Karussell mit Musikwerk [Bild 16] zum Spielzeug für Jungen [Postwagen in Spur 1 [Bild 18]; Schranke und Zubehör in Spur 1, Schiffe] [Bild 18a]

Die Zeit des 1. Weltkrieges und auch die schwere Nachkriegszeit überstand Märklin recht gut, hatte man doch im Gegensatz zu vielen anderen Spielzeugherstellern den Inlandsmarkt nie vernachlässigt. Mit der Einführung des 20-Volt-Systems im Jahre 1925 konnte die Entwicklung der elektrischen Eisenbahn erst richtig begin-

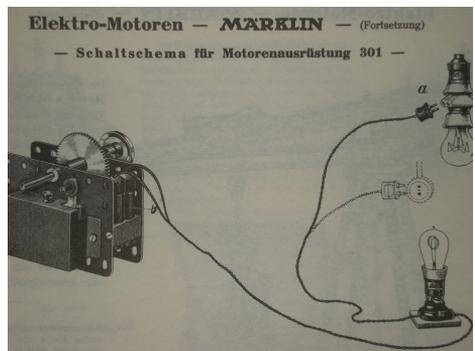


Bild 23, Schaltschema mit Starkstrom [!]



Bild 25, „Netzanschlussapparat“

nen. Die bis dahin mit Starkstrom betriebenen Spielzeugbahnen waren nicht ganz ungefährlich. Mancher Schrei im Kinderzimmer wird nicht nur ein Freudenschrei gewesen sein [Bild 23]. Der Kohlenfadenwiderstand reduzierte die Netzspannung zusammen mit dem Elektromotor der Lokomotive etwa auf 40V [Bild 25]. Wenn die Lok in einer Kurve umkippte, durfte man nicht das Gleis berühren...

Die immer deutlicher sichtbar werdende Tendenz zu größerer Vorbildtreue [siehe EE64, weißes Krokodil für den amerikanischen Markt [Bild 28a], Baukastenauto der 30er-Jahre [Bild 28b)] verhilft der Firma zu einem starken Aufschwung [1929: 900 Mitarbeiter]. Seit 1919 gehörte auch der Metallbaukasten zum Sortiment.



Bild 28a, weißes „Krokodil“, um 1930



Bild 28b, Baukastenautos

Ursprünglich eine Erfindung des englischen Tüftlers Frank Hornby, wurden die Metallbaukästen nun „in ganz bedeutend verbesserter Ausführung“ geliefert. Aus dem zunächst schwarz gehaltenen Programm entstand 1929 das auch den meisten von uns noch bekannte farbige Sortiment [grün, blau, rot, schwarz] [Bild 31]. Über die Jahrzehnte gehörten nun jene ernsthaft blickenden Jungen, schon ganz fertige Ingenieure, zu den Titelblättern der Konstruktionshefte [Bild 32] und zu den Deckelbildern.

Leider gab Geschäftsführer Wolfgang Topp auf der jährlich stattfindenden Pressekonzferenz 1999 bekannt: „Aus unserem derzeitigen Sortiment von etwa 3000 Einzelartikeln streichen wir etwa 450 her-

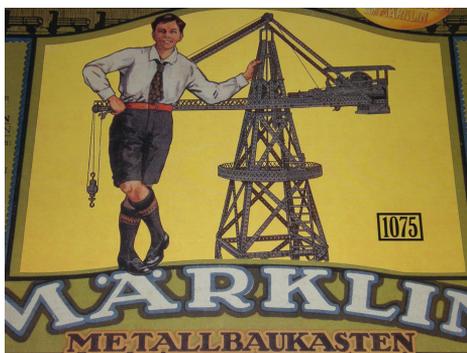


Bild 31, Deckel des Metallbaukastens



Bild 32, Deckel Autobaukasten

aus. Wir wollen erreichen, dass die Verfügbarkeit der besonders nachgefragten Artikel steigt." Dies bedeutete das Ende



Bild 33, erste elektr. HO-Bahn, 1935

für den Metallbaukasten, denn er wurde inzwischen nicht mehr „besonders nachgefragt“ – ein Phänomen, das bald auch

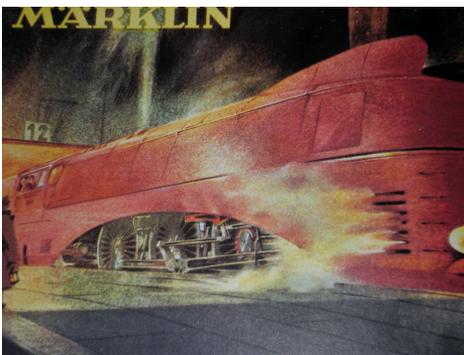


Bild 38, Titelbild Katalog 1947

andere Märklin-Artikel betreffen sollte. Noch aber befand sich Märklin im Aufwind. 1935 – mittlerweile war die Belegschaft auf über 1000 angewachsen – präsentierte die Göppinger Spielwarenfabrik eine bahnbrechende Innovation; die erste elektrische Tischeisenbahn in der 16,5mm Spurweite 00 bzw. HO = halb null. [Bild 33] Diese Neuheit erfreute sich rasch so großer Beliebtheit, dass ihr Programm bis 1939 erheblich ausgeweitet werden konnte. Die Spur 1 [Produktionsende 1937] und das Nicht-Eisenbahnspielzeug wurden dafür reduziert bzw. ganz aus dem Sortiment gestrichen. HO gehört bis heute zum Kerngeschäft der Firma.

Den Zweiten Weltkrieg überstanden die Fabrikanlagen in Göppingen unbeschadet, so wollte man bald wieder mit der Produktion fortfahren – zunächst jedoch nur für den Export. 1947 erschien der erste Märklin-Katalog nach dem Kriege [Bild 38]. Aus Gründen der Papierknappheit war er nur für Händler bestimmt. „Verglichen mit den farbenprächtigen, reichhaltigen Ausgaben früherer Zeiten“, heißt es da „ist es ein bescheidener Wiederanfang. Die Produktion ist vorläufig noch für das Ausland bestimmt. Die durch den Export geschaffenen Mittel sollen die Einfuhr von Lebensmitteln fördern und mithelfen, die Not der Bevölkerung zu lindern.“ [Verkauf vorwiegend in den „PX-Läden“ der US Armee] Aber zur Produktion fehlten die dringend benötigten Rohstoffe. Ein früherer Handelsvertreter kannte den französischen Gouverneur des Saarlandes, der behilflich sein wollte und sogar deswegen nach Göppingen reiste.

Die Amerikaner ließen den „Ausländer“ zunächst jedoch nicht durch das Werkstor. Zum Glück wurde die Panne rechtzeitig bemerkt, und mit Genehmigung der US Besatzungsbehörde konnte Blech aus dem Saarland geliefert werden. Aber womit

die Kessel für den Zinkspritzguss beheizen? Es ging das Gerücht, dass man in Waldshut Karbid bekommen könne. Die US Armee stellte sogar einen Lastwagen mit Fahrer zur Verfügung. Zink wurde bei einer Nürnberger Firma bezogen, allerdings von schlechter Qualität: Viele der damals hergestellten Radsätze zeigten später Zerfallerscheinungen, die sogenannte „Zinkpest“. Als das Gerücht umlief, in Regensburg lägen Schiffe fest, die mit Kupfer beladen seien, machte sich der Einkaufsleiter auf den Weg. Mit dem dortigen Besitzer wurde ein Tauschgeschäft vereinbart: Modellbahnen gegen Kupfer. Den Transport bewerkstelligten wieder die Amerikaner mit ihren LKWs. Nun hatte man Kupfer, aber keinen Kupferdraht. Diesen gab es in der britischen Zone bei Köln. Übrigens: Die Belegschaft in Göppingen wurde, wenn Material fehlte, geschlossen in den Wald zum „Stumpen ausgraben“ geschickt. Denn wer so etwas hatte, konnte im Winter seine Fabrik beheizen. – Zehn Jahre später werden in einem Jahr 487 000 Lokomotiven in Göppingen hergestellt. Welch ein Aufschwung, ein wahres „Wirtschaftswunder“!

Da ich gerade den Katalog von 1947 angesprochen habe – die ersten Kundenkataloge wurden Mitte der 20er-Jahre gedruckt. Sie waren im Innenteil meist

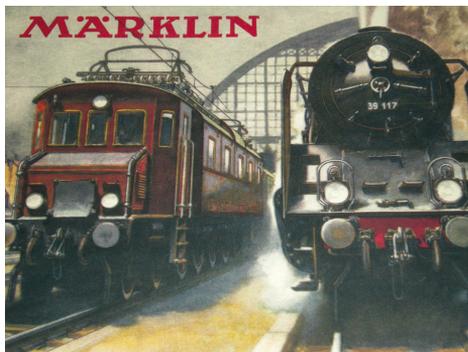


Bild 49, Titelbild von Josef Danilowatz

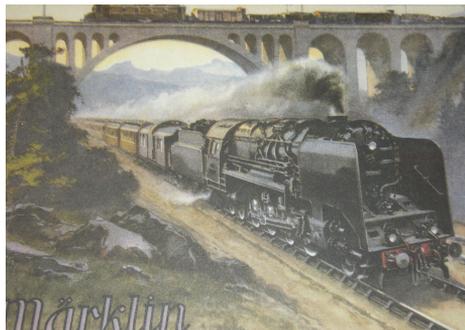


Bild 50, Titelbild von Josef Danilowatz

einfarbig und schlicht gehalten. Seit 1929 kamen emotionale Gestaltungselemente zum Einsatz: Heroische Vorbildszenen spannten die Brücke zum abgebildeten Modell. Sie sind Ausdruck der Faszination Eisenbahn und trugen erheblich zum Erfolg der Märklin-Verkaufskataloge bei. Kaum einem anderen gelang es, die Emotionalität der echten Eisenbahn so eindrucksvoll wiederzugeben, wie Josef Danilowatz [Bild 49]. Der Wiener Künstler prägte das Aussehen der Märklin-Kataloge zwischen 1929 und 1939 [Bild 50]. Danilowatz zeichnete mit Kohle und kolorierte in Aquarelltechnik.

Die Titel der 1950er- und 60er-Jahre waren illustrativ bunt in Tempera-Technik gehalten [Bild 65] und gaben Bahn motive mit besonderer Dynamik wieder, auf den



Bild 65, Titelbild Katalog 1955



Bild 66, Titelfoto Katalog 1981

Innenseiten hielt allmählich die Fotografie Einzug. Das Katalog-Titelfoto von 1981 [Bild 66] schließlich zeigt eindrucksvoll eine große Auswahl verschiedenster Loks, zusammengefasst in einem Motiv.

Beginnend mit den 60er-Jahren machte Märklin nun in praktisch jedem Jahrzehnt mit erfolgreichen Innovationen auf das Produkt Modellbahn aufmerksam:

Neue technologische Verfahren [Metall-druckguß und Kunststoff] lösen die „Tin Plate Ära“ ab [Bild 68].

Weitere Stationen in der technischen Entwicklung der Märklin-Produkte sind: 1969 Rückkehr der Spur 1; 1972 Einführung der „Miniclub“ im Maßstab 1:220, der kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt [Bild 72]; 1984 erstes elektronisches Steuerungssystem „Märklin digital“; 1996



Bild 68, Baureihe 41 in Spur H0, 2004

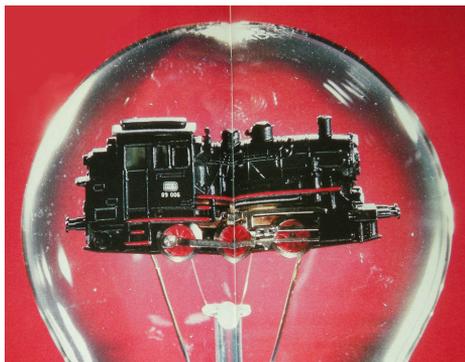


Bild 72, Die „Kleinste“, Maßstab 1:220

C-Gleis und Übernahme des Nürnberger Modellbahnherstellers Trix; 2007 Übernahme von LGB, Nürnberg, und Hübner,



Bild 76, „Realismus“ pur, Spur 1

Tuttlingen. Besonders realistische und detailgetreue Modelle – und hier handelt es sich eindeutig nicht mehr um



Bild 80, „Krokodil“ in Spur 1



Bild 81, Baureihe 64 in Spur 1

Spielzeug – entstehen über die Jahrtausendwende im Spur 1 – Bereich. [Bilder 76, 80, 81] Ende 1998 erreicht Märklin einen Jahresumsatz von 300 Mio Mark. In Deutschland [Göppingen, Sonneberg] sind 1885 Mitarbeiter beschäftigt, im Ausland [Ungarn] 336.

Doch die Stabilität Märklins – während die gesamte Spielzeugbranche in Folge der Auswirkungen des Geburtenrückganges in der Krise steckt – ist nur scheinbar. Es kommt zu ersten Entlassungen, und als 2006 die Inhaberfamilien ihre Anteile an den brit. Investor Kingsbridge verkaufen, ist die Märklin-Welt nicht mehr „in Ordnung“. Schon zwei Jahre später verlässt der neue Geschäftsführer Axel Dietz die Firma wieder, da keine ausreichenden Gewinne erzielt werden.

Dank erfolgloser Unternehmensberater erreichen die Schulden den Betrag von 61 Mio Euro. Im Februar 2008 muss zeitgleich mit der Eröffnung der Nürnberger Spielwarenmesse Insolvenz angemeldet werden.

Dem Insolvenzverwalter Michael Pluta gelingt schließlich – auch dank des Verzichts der Belegschaft auf Tariferhöhungen und Zulagen – eine Neustrukturierung der Betriebsabläufe. Dennoch müssen



Bild 79, „Krokodil“, Neuauflage in Spur 1

nochmals 400 Mitarbeiter entlassen werden. 2009 werden endlich wieder Gewinne erzielt. Zahlreiche Neuheiten erscheinen zum 150-jährigen Firmenjubiläum [Neuauflage des weißen Krokodils in Spur 1] [Bild 79]. In 2010 akzeptieren die Hauptgläubiger eine Erstattung von 45% ihrer Forderungen, der Rest muss sich mit 10% zufrieden geben. Damit hat Märklin die Insolvenz überwunden. Ein finanzstarker Käufer kann jedoch nicht gefunden werden.

Und es bleibt ein strukturelles Problem: Märklin „gehen die Kunden aus“ [Wirtschaftswoche-Redakteur Hans-Jürgen Kiese]. Schon 2007 waren 85% der Kunden Sammler zwischen 40 und 50 Jahre alt; Kinder lassen sich heute lieber von Video-Spielen faszinieren als von naturgetreu nachgebildeten kleinen Eisenbahnzügen.

Einige Modellbahnhersteller wie z. B. Arnold, Fleischmann, Trix, LGB, Roco haben in der Folge ihre Eigenständigkeit verloren.

Dennoch: Auf der Nürnberger Spielwarenmesse Anfang Februar 2011 war viel Optimismus zu spüren. Und wer einmal die gewaltigen Dimensionen der naturgetreuen HO-Miniaturbahnenwelt in Ham-

burg erlebt hat, ist fasziniert. Wollen wir hoffen, dass die Modellbahnhersteller, insbesondere unser heimisches Unternehmen Märklin, das Systemspielzeug und Erwachsenenhobby Modellbahn auch in den kommenden Jahren kontinuierlich weiter entwickeln können.

Walter Wörz

[Vortrag am 24.2.2011 im Bürgersaal Böbingen anlässlich der Jahreshauptversammlung des Geschichts- und Heimatvereins Böbingen]

*Verwendete Literatur:
Märklin Magazin, Jubiläumssonderheft, Göppingen 1984;*

*Märklin Jubiläumsbroschüre 140 Jahre Märklin, Göppingen 1999
E. Nitschke, Märklin 125 Jahre, Göppingen 1984
Spielzeug antik Revue, 5/2001, Alba-Verlag Düsseldorf
Klaus Eckert, Die Legende lebt, 150 Jahre Märklin, Essen 2009
Märklin Broschüren und Kataloge*

*Bildquellen:
Fast alle Bilder stammen aus der privaten Sammlung Wörz; einige Bilder sind Märklin-Katalogen bzw. mit Genehmigung des Klartext-Verlages dem Buch „150 Jahre Märklin“ entnommen.*

Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland

Eine Zeitreise zurück in die 50er-Jahre des vergangenen Jahrhunderts: Industrie- und Technikgeschichte am Beispiel von mechanischem Spielzeug

Als Angela Merkel 2010 die Nürnberger Spielwarenmesse besuchte, zitierte sie den amerikanischen Mediziner und Schriftsteller Oliver Wendell Holmes [1809 – 1894] mit den Worten: „Der Mensch hört nicht auf zu spielen, weil er älter wird. Er wird alt, weil er aufhört zu spielen.“ Ganz im Sinne dieser Äußerung präsentiert die Süddeutsche Zeitung vom 13. August 2011 das neueste Lego-Spielzeug, einen Unimog im Maßstab 1 : 12,5 – den man allerdings erst aus 2048 Einzelteilen zusammenbauen muss. Auf der Verpackung des Unimogs ist als Altersempfehlung „11 bis 16 Jahre“ abgedruckt, aber das ist natürlich Unfug. Welcher Elfjährige bekommt schon ein Spielzeug in

die Hand, das knapp 200 Euro kostet? Und welcher 16-Jährige würde noch zugeben, mit Legosteinen zu spielen? Der Riesen-Unimog zielt ganz klar auf das Kind im Manne ab. Tatsächlich ist Spielen mit Spielzeugen aller Art längst ein ernstzunehmendes gesellschaftliches Phänomen. Noch nie war es möglich, so lange jung zu sein und sich auch so zu benehmen. Wie grenzenlos dieser Spieltrieb erwachsener Männer sein kann, erlebt z. Zt. der Betreiber eines Spielwarenladens in Hannover, der zu einem „Männerspielabend“ einlud, zum Spielen mit Carrera-Rennbahnen, Funkautos, Modell-Hubschraubern, Märklin-Eisenbahnen. Mittlerweile findet diese Veranstaltung jeden Freitagabend statt und ist auf Monate ausgebucht.

Nun möchte ich Sie mitnehmen in eine Zeit, als Spielzeug [fast ausschließlich] für Kinder und vorwiegend aus Blech her-

gestellt wurde. Bei der Vorbereitung dieses Vortrages und nicht zuletzt aufgrund der fast unüberschaubaren Literatur zum Thema wurde mir schnell klar, dass ich in der Darstellung vieles nicht berücksichtigen konnte. Dazu zählen z. B. typische Mädchenspielwaren und die Produkte der Firma Märklin, denn darüber habe ich im Februar bereits referiert. Außerdem beschränke ich mich auf die Firmen Schuco [Schreyer & Co], Arnold, Gama [Georg Adam Mangold], Distler und da auch nur auf einige herausragende Produktionsbeispiele. Um keine Urheberrechte zu verletzen, weise ich darauf hin, dass annähernd alle Bilder und Unterlagen aus meiner eigenen Sammlung stammen.

Ausverkauf

Blechspielzeug gehörte noch bis in die 70er-Jahre zum ganz normalen Warenbestand des Spielzeug-Handels. Auffälliger Unterschied zu allen anderen Spielwaren war jedoch der zuletzt verschwindend geringe Anteil dieser Produkte an der Gesamtwarenmenge. Aufziehartikel wie z. B. das Schuco-Motorrad „Curvo“ [Bild 7] und Autos aus Blech galten als altmodisch und waren – im Vergleich zu modernen



Bild 7, Schuco-Motorrad „Curvo“

Produkten aus Kunststoff – oft nicht maßstabsgetreu und vorbildgerecht. Manche Kaufhäuser boten ihre letzten Bestände an Blechspielzeug zu Schleuderpreisen an oder verschenkten sie als Dreingabe beim Kauf von aktuellen Produkten. Schuco, in den 50er-Jahren weltgrößter Spielwarenproduzent mit fast 1000 Mitarbeitern, versuchte gegenzusteuern: Die berühmte „Constructions“-Feuerwehr wurde zwar schon 1957 zum Ladenrichtpreis von DM 70,- angeboten, aber so gut wie gar nicht verkauft, denn für die meisten Familien [Wochenlohn eines Arbeiters in den 50er-Jahren etwa 70 bis 80 DM] war sie einfach zu teuer. Schuco reduzierte den Preis 1960 auf DM 49,50. Da die Firma damit aber fast keinen Gewinn erzielen konnte, nahm sie die Feuerwehr schließlich ganz vom Markt. Und heute ist sie wieder da – als teures Sammlerobjekt [bis zu 2000 EUR – und in zwei Neuauflagen der neuen Firma Schuco [Preis 300–500 EUR] [Bilder 22, 132, 129]. Die Kunden dafür sind natür-



Bild 22, „Constructions“-Feuerwehr, Elektroantrieb, Neuauflage 2003



Bild 132, „Constructions“-Feuerwehr



Bild 25, Ford Thunderbird, ca. 1963



Bild 129, Der New Yorker Künstler James Rizzi gestaltet eine Feuerwehr von Schuco, 2004



Bild 27, elektrisch betätigtes Verdeck

lich nicht Kinder, sondern seit Beginn der 90er-Jahre Erwachsene, Sammler aller Altersgruppen, Liebhaber, Investoren.

Sie erinnern sich: Für den Rückgang der Blechspielzeugproduktion Ende 1960 bis Anfang 1970 hatte ich vorhin das altmodische Design verantwortlich gemacht. Tatsächlich trifft dies nur teilweise zu; Hauptgrund dafür sind in Deutschland sicher die höheren Herstellungskosten bei steigenden Löhnen und fehlender Rationalisierungsmöglichkeiten. So konnte sich z. B. noch einige Jahre lang preiswertes und technisch hochwertiges japa-

nisches Blechspielzeug am Markt etablieren. [Cragstan und Alps] Und manch deutscher Hersteller verpasste einfach den Anschluss an die Plastik-Produktion. [Bilder 25 und 27]

Neubeginn nach dem Zweiten Weltkrieg – Spielzeug als „Zeuge der Zeit“

Noch im beginnenden 20. Jahrhundert konnten sich nur Kinder und Käufer aus gehobenen Kreisen mit Blechspielzeug beschäftigen. Erst durch neue Techniken [Lithografie-Druck, einfache Uhr-



Bild 33, US-Parade, Sebaldplatz, 1964



Bild 34, Gama-Panzer mit Uhrwerk, 1955

werke] und durch den wirtschaftlichen Aufschwung Mitte der 30er-Jahre wurde Spielzeug-Massenproduktion möglich.

In Deutschland hatte sich die Blechspielzeugfertigung auf den Nürnberger Raum und auf Göppingen konzentriert. Und diese Artikel, allen voran die mechanischen Blechspielwaren, hatten international den besten Ruf.

Kaum war der Zweite Weltkrieg beendet, wurde die Produktion mit Genehmigung der Alliierten wieder aufgenommen. Da Nürnberg und Göppingen nun in der von den USA verwalteten Zone Deutschlands lag, trugen die Spielsachen aus diesem Gebiet die Aufschrift „Made in US Zone Germany“ – und sie durften zunächst nur exportiert werden, um Devisen für die Lebensmittelversorgung der Bevölkerung zu beschaffen. Der allgemeine wirtschaftliche Aufschwung nach der Währungsreform 1948 in Westdeutschland brachte bald hochwertige Blechspielzeuge in ihrer schönsten Form hervor. Aber wenden wir uns zunächst der ersten Nachkriegsproduktion zu. Noch eben als Feind mit der Waffe bekämpft, jetzt der freundschaftliche Besatzer: die US Army! Auf der noch fast autofreien Goethestraße in Schwäbisch Gmünd spielten wir Jungs



Bild 35, Gama-Panzer mit Uhrwerk, 1955



Bild 36, Bedienungsanleitung

„Cowboy und Indianer“. Und wenn US-Militärkolonnen mit dröhnenden Motoren die Olgastraße hinauffuhren, standen wir am Straßenrand und winkten begeistert unseren amerikanischen Freunden auf den Panzern und Trucks zu [Bild 33]. US-Militär gehörte zum Alltag in Schwäb. Gmünd und natürlich in der gesamten US-Zone. Gerne spielten wir mit den Aufziehpanzern von Gama mit Feuerstein-MGs [Bilder 34, 35, 36], mit Kanonen von Hausser und mit dem originalgetreuen MP-Jeep von Arnold [Bild 40]. Hausser und Gama hatten schon vor dem Krieg militärisches Spielzeug hergestellt. Diese ursprünglichen Wehrmachtsfahrzeuge [Bild 39] wurden nun

„amerikanisiert“ und noch einige Jahre erfolgreich verkauft. In erster Linie montierten Frauen das Spielzeug, z. B. den US-Jeep bei Arnold in Nürnberg. Übrigens ist niemand von uns durch das Kriegsspielzeug zum Militaristen geworden. Besonders begehrt waren wenige Jahre später andere Spielzeuge der genannten Firmen: Gama Planierraupe von 1958 [Bild 47], Gama Opel Kapitän von 1956 [Bild 48], Gama Bagger von 1957 [Plastik-Gehäuse!] [Bild 49], Arnold-MAN Diesel-LKW von 1955 [Bilder 57 und 59]: Fahrwerk aus Blech, starker Uhrwerkantrieb, Führerhaus und Ladefläche aus hochwertigem, stabilem Kunststoff, besonders schöner Karton!



Bild 40, Arnold-Jeep, 1953, Uhrwerk



Bild 47, Planierraupe mit Elektroantrieb



Bild 39, Hausser-Elastolin, 1949



Bild 48, Opel Kapitän mit Elektroantrieb

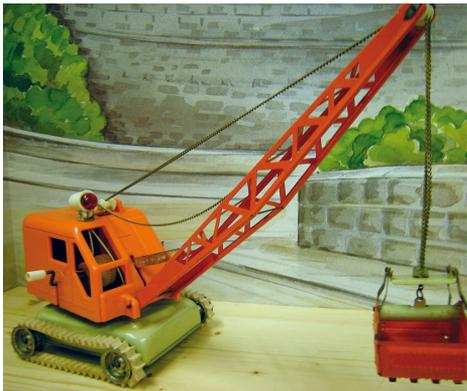


Bild 49, Bagger mit Plastikgehäuse



Bild 63, Verpackung des Arnold-LKW



Bild 57, Arnold-Diesel-LKW, 1955

[Bild 63] Die Ladefläche konnte über ein Schneckengetriebe bewegt werden.

Mit diesem technisch und optisch eindrucksvollen Spielzeug möchte ich überleiten zum Kapitel...

Spielzeug als Spiegelbild der technischen Entwicklung

Im deutschen Blechspielzeug waren wirklichkeitsnahe, aber keine maßstabsgetreuen Spiegelbilder einer Epoche entstanden, die im heutigen Rückblick die damalige Zeit und deren Wandel sehr eindrucksvoll dokumentieren. Zu den 50er-



Bild 59, Arnold-Diesel-LKW, 1955



Bild 65, „brav“

Jahren gehörte die Idealvorstellung vom sauberen, anständigen, wohlgezogenen Kind. Der brave Junge trug kurzen Fasonschnitt [Bild 65], steckte in Hochwasser- oder in kurzen Hosen und hatte bei jeder Begegnung mit Erwachsenen einen schönen Diener zu machen.

Es gab nichts Schöneres als die sonntägliche Spazierfahrt mit den Großeltern. Und wir Buben spielten danach mit unseren Blechautos.

Das Schuco-Examico [Bild 69] war ein richtiger kleiner „Roadster“ [Vorbild könnte ein BMW gewesen sein] mit Uhrwerkantrieb, einer 4-Gang-H-Schaltung [Bild 70] mit Leerlauf und Rückwärtsgang, richtiger Lenkung, Handbremse und



Bilder 69 und 70, Schuco, Examico



Bild 71, Distler-Porsche

Kupplung. Leider musste das Auto immer wieder aufgezogen werden, denn das Uhrwerk hatte natürlich nur eine begrenzte Laufzeit. Aber der technische Fortschritt brachte die Lösung: Das Spielwarengeschäft Böttinger in der Kornhausstraße [Es existiert heute noch.] präsentierte 1954 ein „rassiges Porsche-Cabriolet“ [Bild 71] mit „neuem Hochleistungs-Batterie-Motor“ im Schaufenster: den Distler ELEKTROMATIC 7500 FS.

Das Auto hatte ein richtiges [Synchron-] Getriebe mit zwei Vorwärtsgängen, Rückwärtsgang, Knüppelschaltung. Der Clou jedoch war der Zündschlüssel [Bild 74]... Es gab verschiedene Varianten: viele Farben [Bild 75], später eine belgische Fer-



Bild 74, Bedienungsanleitung für Porsche



Bild 75, Porsche aus Belgien

tigung, einen Polizei-Porsche. Das Auto ist unter Sammlern so begehrt, dass der Schweizer Karl Iseli seit 1987 wieder sämtliche Teile herstellt [außer der Karosserie] und mit Gewinn verkauft. Selbst „restaurierte“ Distler-Porsche lassen sich gut verkaufen.

Als mein Großvater die Borgward Isabella kaufte [Bild 68], war die Lenkrschaltung neueste technische Errungenschaft. Die Spielzeugindustrie hatte längst darauf reagiert: Schon 1951 fertigte JNF [Johann Neuhierl Fürth] den Duplex [Bild 78]: ein schönes amerikanisches Cabriolet mit Hardtop, Lenkrschaltung... richtigen Scheinwerfern. Der Name „Duplex“ wurde



Bild 78, JNF „Duplex“, 1951

gewählt, weil das Auto „doppelt“, nämlich innen über das Lenkrad und außen über ein Rad im Kühler, gesteuert werden konnte.

Auch die neuesten Schuco-Autos hatten nun die Lenkrschaltung, hier z. B. der Elektro Phänomenal [1955–1969] [Bild 81]. Das Cabriolet war dem Mercedes 190SL nachempfunden und damit schon recht originalgetreu.

Die leere Batterie des Elektromotors konnte über eine Tanksäule mit 4 Volt-Trafo wieder „aufgefrischt“ werden [Bilder 82 und 105]. Kaum vorstellbar für uns damals in Deutschland waren Autos mit Automatik-Getriebe. Aber die Ame-



Bild 68, meine Großeltern mit „Isabella“



Bild 81, Schuco „Elektro Phänomenal“



Bild 82, „Stromtankstelle“



Bild 89, Druckknopfschaltung



Bild 105, Katalogabbildung



Bild 104, Katalog-Abbildung



Bild 84, „Elektro Synchromatic“

rikaner hatten sie. Im Jahr 1958 brachte der amerikanische Autobauer Packard ein Acht-Zylinder Cabriolet mit 244 PS auf den Markt. Er schaffte leider nur eine Auflage von 588 Stück, denn Packard ging in Konkurs. Für Schuco jedoch war dies eine Herausforderung, den amerikanischen Traum zu verwirklichen und sei es nur als Kinderspielzeug. Der „Elektro Synchromatic“ [Bild 84] – so hieß der Packard bei Schuco – erreichte in seiner elfjährigen Produktionszeit die beachtliche Stückzahl von ca. 100 000, obwohl die DM 29,95

[1960] für ein einzelnes Spielzeug für den Normalvater beinahe unerschwinglich waren. Dieses Automodell war eines der am aufwendigsten gestalteten Spielzeuge überhaupt: Es besteht aus 190 Einzelteilen; mehrere Maschinen und einige hundert Arbeitsgänge wurden benötigt, um das Auto fertig zu stellen [Bild 89]. Funktionen: Drucktastenschaltung und vollautomatischer, mechanischer Schaltvorgang, Auftanken und Wiederaufladen der Batterien mit Tankstelle und Trafo [Bild 104]...

Die Firma Schuco

Werfen wir nun einen Blick auf wirtschaftliche Aspekte der Metallspielzeugfertigung des vergangenen Jahrhunderts und betrachten wir insbesondere die Entwicklungsgeschichte der Firma Schuco.

Der Autor des 1964 erschienenen Buches „Das Spiel mit Stahl“ stellt u. a. fest: „Da die Zahl der Kinder in den einzelnen Spielaltersgruppen keinen allzu großen Schwankungen unterworfen ist, bleibt auch der Verbrauch an Spielzeug ziemlich konstant. Er verschiebt sich lediglich mit dem Wohlstand der Gesellschaft.

Trotzdem ist aber der Gesamtbedarf nur gering. Die Statistik weist ziemlich niedrige Werte für den Aufwand pro Kind und Jahr für Spielzeug aus. Ein Mehrfaches davon wird im Durchschnitt pro Kopf für Alkohol und Tabak ausgegeben.

Selbst die Aufwendungen für Kinobesuche übersteigen die für Spielzeug noch um mehrere hundert Prozent...“ Die Probleme des Geburtenrückgangs kannte man damals noch nicht.

Von den 135 damals vorhandenen Betrieben lagen fast 90% im Raum Nürnberg, Fürth. In der gesamten deutschen Spielwarenindustrie waren 1962 insgesamt 23 169 Personen beschäftigt, davon etwa die Hälfte in der Metallspielwarenindus-

trie. Eine Automation der Fertigung war wohl nur in der Halbfertigung möglich. Eine planmäßige Rationalisierung konnte nur ansatzweise verwirklicht werden, da die begrenzten Stückzahlen eine Bandfertigung einfach nicht zuließen.

Handarbeit, vorzugsweise durch Frauen, teilweise auch in Heimarbeit, und der damit verbundene hohe Anteil an Lohnkosten haben den Betrieben schon damals Probleme bereitet. Schuco produziert daher heute fast ausschließlich in China.

Die größte und bekannteste Spielwarenfabrik war und ist sicher die Firma Schuco in Nürnberg [heute in Fürth].

Was Schuco-Fabrikate immer so begehrtenwert machte, war neben erstklassiger, formvollendeter Ausführung ihre Mechanik. 1912 hatte Heinrich Müller [1887 -1958] zusammen mit Heinrich Schreyer die Firma gegründet.

Während des Ersten Weltkrieges ruhte der Betrieb, beide Inhaber wurden eingezogen.

Aus dem Krieg zurückgekehrt, glaubte Heinrich Schreyer nicht mehr an die Zukunft der Spielzeugfertigung und schied aus der Firma aus.

Heinrich Müller aber machte unbeirrt weiter. Sein Erfindertalent sowie das



Bild 93, „Studio“-Rennwagen

finanzielle Engagement eines weiteren Teilhabers Adolf Kahn verhalfen der Firma schnell zu hohem Ansehen und brachten einen gewaltigen Aufschwung: 1921 400 Mitarbeiter, 1936 dann 1000! Inflation und Weltwirtschaftskrise hatten kaum Auswirkung auf die Produktion, da der größte Teil exportiert wurde und der jüdische Teilhaber Kahn internationale Beziehungen nutzen konnte.

Nachdem Schuco anfangs mechanische Figuren aller Art gefertigt hatte, ging Heinrich Müller ab 1935 neue Wege: Er entwickelte das Wendeauto [Bild 93], das nicht vom Tisch fällt, den Studio-Rennwagen, der bis heute kaum verändert hergestellt wird.

Die Firma hatte in der Fürther Straße neue, weitläufige Fabrikgebäude bezogen mit einer Raumfläche von 5000qm und modernen Produktionsanlagen.

Darüber kann man in der Deutsche Spielwarenzeitung lesen: „Gerade so muss die Stätte aussehen, wo das heitere, anmutige Volk der Schucos entsteht. Noch ist in lebhafter Erinnerung, dass hier allein vom Artikel Pickender Vogel 1928 pro Tag 42 000 Stück hergestellt werden konnten.“

Es müssen Räume voll Licht, Luft und hellen Farben sein und voll von einem emsigen Getöse, das sich in dieser Weite zum Klang der fröhlichen Arbeit beschwingt. Im neuen Musterzimmer lachen uns auf weißen Regalen die bunten Spielsachen entgegen, gehoben durch die Tönung der Wände und durch das helle gleichmäßige Licht der modernen Beleuchtungskörper.

An die Mustermacherei im 1. Stock schließen sich die Flaschnerei, Zapferei, die Probiererei und die Lackiererei an. Hier stehen auch die Trockenöfen.

Im Maschinensaal arbeiten etwa 80 große mechanische Pressen und 20 Werkzeugmaschinen. Jede Maschine und

jede Stanze hat ihr eigenes Licht.“ [Februar 1929]

1939 hatte der Teilhaber Adolf Kahn aus der Firma ausscheiden müssen, weil er jüdischer Abstammung war. Offiziell durfte er nur 10 RM mitnehmen, aber dank seiner Exportverbindungen konnte Müller seinen Teilhaber voll auszahlen und die Anteile nach New York transferieren, wo Kahn ein Vertriebssystem für die USA aufbaute. Deswegen durfte Schuco auch unmittelbar nach dem Krieg in der US Zone sofort wieder mit der Produktion beginnen. Heinrich Müller war jetzt bereits 64 Jahre alt, doch seine Arbeitskraft und Erfindungsgabe schienen unerschöpflich. Wegen sehr starker Rückenschmerzen litt er unter Schlaflosigkeit und arbeitete bis spät in die Nacht an neuen Spielzeugentwürfen. 1957 wurde ihm im Alter von 70 Jahren das große Bundesverdienstkreuz verliehen. Über 1000 Patente hatte er bis dahin für sich anmelden können und Jahrzehntlang den Weg der deutschen Spielwarenindustrie maßgeblich mitbestimmt. Mit zum Besten gehörte in den 50er-Jahren die vollständig demontierbare „Ingenico“- und „Construction“-Serie [Bilder 108, 119, 113]. Diese Baukasten-Autos [ein amerikanischer PKW und ein LKW] hatten Uhrwerk- oder Elektromotoren, Kabelfernsteuerung, Scheinwerfer, Blinker und viele weitere Funktionen [Bilder 120 und 124]. Der LKW konnte umgebaut werden in einen Abschleppwagen und in die schon erwähnte Feuerwehr mit elektrisch ausfahrbarer Leiter. Nach dem Tod Heinrich Müllers begann der Niedergang, der 1976 mit dem Konkurs endete. Die Firmenleitung hatte es versäumt, rechtzeitig Neuheiten [in Kunststoff] zu entwickeln und sich der veränderten Marktlage anzupassen. Den Geschäftsführern fehlte es an Ideen, und eine der letzten wirklichen Neuheiten, das funkferngesteuerte Auto,



Bild 108, Katalog-Abbildung „Ingenico“



Bild 120, „Ingenico“-Motorboot



Bild 119, „Ingenico“ in der Verpackung



Bild 124, „Construction“-Neuaufgabe



Bild 113, technische Ausstattung

überforderte das Unternehmen vollkommen, die Reklamationsrate überstieg zum Schluss den Verkauf.

1980 kaufte GAMA den Firmennamen sowie einige Werkzeuge: In beschränktem Umfang kam es zu ersten Neuaufgaben von früheren Spielzeugen. Der Markt reagierte begeistert und die Nachfrage nach solchen „Repliken“ stieg.

Seit 1996 bis 99 ist Schuco eigenständige Marke, die Fertigung wird allmählich nach China verlagert. 1999 erfolgt die Übernahme durch die Unternehmensgruppe Simba/Dickie. Es ist schon beacht-

lich, was alles seit 1996 neu entwickelt wurde. Der Katalog von 2009 hat 130 Seiten! Geschäftsführer Uwe Weiler baut kontinuierlich das Sortiment weiter aus.

Walter Wörz

[Vortrag im Bürgersaal Böbingen am 19.11.2011 anlässlich des Heimatabends des Geschichts- und Heimatvereins Böbingen]

Verwendete Literatur:
*Kataloge der Firma Schuco
Huber, Schuco, Legendäres Spielzeug,
Battenberg-Verlag 2007;*

*Huber, Blechspielzeug Autos-Motorräder,
Battenberg-Verlag 1982
Warnecke, Blechspielzeug Nutzfahrzeuge,
Battenberg-Verlag 1997
Harrer, Lexikon Blechspielzeug,
Alba-Verlag 1982
Walter, Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland,
Verlag Walter 1996
Braun, Das Spiel mit Stahl, Nürnberg
1964*

Bilder:
*alle Bilder und Unterlagen stammen aus
der privaten Sammlung Wörz*

Die Mutlanger Heide – vom Army Airfield über das Pershing II-Depot zum friedlichen Wohnpark heute

„Pershing“ – das ist heute nur noch ein Begriff von historischer Bedeutung, für manchen unter uns verbinden sich damit jedoch dramatische Ereignisse in

unmittelbarer Nachbarschaft, Ereignisse, die schließlich weltpolitische Veränderungen bewirkt haben. Darauf möchte ich zunächst kurz eingehen. In den spä-



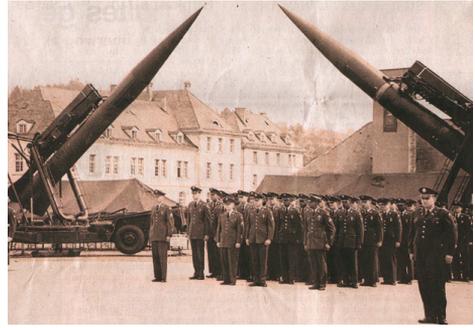
*Bild 1, 155mm-Kanone,
Bismarck-Kaserne, 50er Jahre*



*Bild 2, M-109 Panzerhaubitze,
Bismarck-Kaserne, 60er Jahre*



*Bild 3, 56. Feldartilleriekommando
in der Bismarck-Kaserne*



*Bild 4, Pershing 1a,
60er Jahre*



Bild 5, Pershing 1a, 60er Jahre



Bild 6, Pershing, 60er Jahre

ten 50er Jahren forderte die US Armee ein Nachfolgermodell für die veraltete Redstone-Rakete, die noch mit flüssigem Treibstoff betankt werden musste. Das Rüstungsunternehmen Martin Marietta in Orlando, Florida, entwickelte nun die Pershing I-Rakete, ein zweistufiger Flugkörper, dessen Motoren mit festem Treibstoff angetrieben wurden.

Die seit 1951 in Schwäbisch Gmünd stationierte 56th Field Artillery Group, die zunächst mit Geschützen und Selbstfahrlafetten ausgerüstet war, erhielt 1964 die ersten, mit atomaren Sprengköpfen ausgerüsteten Pershing I-Raketen. Sie dienten damit im Rahmen der NATO-Strategie der atomaren Abschreckung gegenüber der Sowjetunion. Nachdem die UdSSR in ihrem Machtbereich seit Mitte der 70er

Jahre die technisch besseren SS-20-Mittelstreckenraketen stationiert hatte, reagierten die USA, dem NATO-Doppelbeschluss von 1979 folgend und nach vorangegangener Entscheidung des Deutschen Bundestages 1983 mit der Stationierung der Pershing II. Diese Rakete [Stückpreis 3,8 Mio \$, Gesamtkosten einschl. Logistik 3,8 Mrd. \$] hatte eine Reichweite von 1800 Kilometern.

Erster Stationierungsort wird Mutlangen. Die weiteren Ereignisse sind bekannt: die Entstehung der Friedensbewegung, die 1987 unterzeichnete Vereinbarung zwischen Ronald Reagan und Michail Gorbatschow zur Abrüstung der atomaren Mittelstreckenwaffen, 1991 der Abzug der US Armee aus Schwäbisch Gmünd. Vor einigen Jahren entdeckte ich bei einer Auktion



Bild 7, Pershing II-Modell

zwei interessante Militär-Modelle: eine Pershing II-Lafette mit MAN-Zugmaschine und ein dazu gehörendes Kommandofahrzeug, beide im Maßstab 1:24. Ich konnte beide Modelle ersteigern. Ihre Geschichte macht sie zu einer besonderen Rarität:

Die Modelle wurden in den 80er Jahren auf dem Höhepunkt des Kalten Krieges im Auftrag der Nationalen Volksarmee der DDR für militärische Museumszwecke gebaut. Sie dienten als Lehr- und Anschauungsobjekt für Soldaten sowie zur Darstellung des westlichen Bedrohungspotenzials für zivile Museumsbesucher. Die Detailgenauigkeit ist überraschend. Allenfalls die silberne Farbgebung des Flugkörpers mitsamt mächtig vergrößertem Gefechtskopf entspricht nicht dem Original.

Die Modelle, die sich in einem hervorragenden Zustand befinden, verdeutlichen auch das Produktions- bzw. Rohstoffproblem in der früheren DDR. So sind sie keineswegs – wie bei uns üblich – aus Kunststoff, sondern überwiegend aus Holz gefertigt. Ich konnte außerdem in Erfahrung bringen, dass die Produktionsstätte für solche Militärmodelle 1992, also drei Jahre nach der Grenzöffnung, geschlossen wurde. Die Rems-Zeitung veröffentlichte



Bild 8, Pershing II-Modell

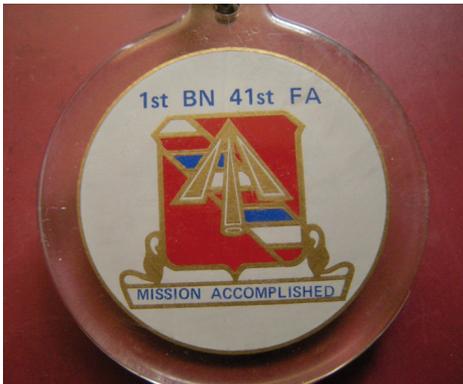
diese Geschichte. In der Folge erhielt ich zahlreiche Anrufe von Zeitzeugen, die die Ära des Pershing-Standortes Mutlangen miterlebt hatten. U. a. schenkte mir ein ehemaliger Mitarbeiter einer Metallwarenfabrik in Schwäb. Gmünd diese Auszeichnung [Bild 10] für US-Offiziere, die im Auftrag der US Army in Gmünd hergestellt wurde. Das Display präsentiert zwei Pershing Raketenmodelle aus massivem Messing sowie zwei Medaillen, die das fachliche Können des Offiziers hervorheben. Eine Rarität ist auch der Schlüsse-



Bild 10, Auszeichnung für Offiziere des Pershing-Kommandos



Bild 11 und 12, Schlüsselanhänger
56. Feldartilleriekommando



lanhänger mit der Aufschrift „MISSION ACCOMPLISHED“ des 1. Bataillons der 41. Feldartillerie. Diese Einheit war eines von drei Pershing II-Bataillonen, die dem 56th Field Artillery Command in Schwäbisch Gmünd unterstanden. Teile davon befanden sich in ständig wechselnder Einsatzbereitschaft u. a. nördlich von Sigmaringen, auf der „Waldheide“ östlich von Heilbronn [84th Field Artillerie] und natürlich auf der Mutlanger Heide [Pershing II Depot].

Gemäß der Strategie wurden die Raketen nicht an einem Ort stationiert, sondern auf mobilen Abschussrampen mit Sattelschleppern umherbewegt und tags-

über auf der Schwäbischen Alb und im Welzheimer Wald versteckt. Dabei kam es auch zu Verkehrsunfällen, z. B. kommt im November 1982 ein Transporter wegen Bremsversagens von der Fahrbahn ab und landet in einem Gartengrundstück [Bild 15]. Gerade noch rechtzeitig löschen konnte die Feuerwehr den Tankwagenbrand beim Gmünder Güterbahnhof [Bild 16]. Von nun an übten deutsche und amerikanische Feuerwehr gemeinsam. Bild 18 zeigt einen fast typischen Vorgang jener Tage: Wegen eines technischen Defekts steht ein Transporter im Juli 1983 am Straßenrand nach Mutlangen. Erst mit der Umrüstung der Raketenlafetten auf MAN-Zugmaschinen gelang es, den Sicherheitsstandard deutlich zu erhöhen.

Nun sind wir bereits mittendrin im Thema „Mutlanger Heide“ und ich weiß natürlich, dass die wenige mir zur Verfügung stehende Zeit nicht annähernd



Bild 13, MAN-Pershing-Transporter



Bild 14, Übung im Welzheimer Wald



Bild 15, Bremsversagen



Bild 16, Tankwagenbrand

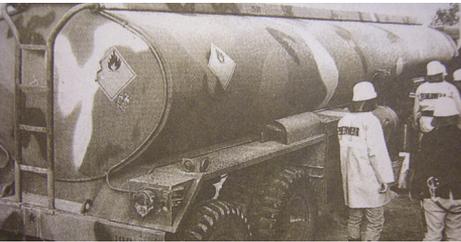


Bild 17, Brandbekämpfung, Übung



Bild 18, Technischer Defekt

reicht zu einer vollständigen Darstellung. Ich möchte mich daher beschränken auf Streiflichter und persönliche Eindrücke, die insbesondere die frühen fünfziger und sechziger Jahre bei mir und meinen Freunden geprägt haben. Grundsätzlich ist mein Vortrag auch kein Beitrag zur Diskussion über Abrüstung und Gewaltfreiheit. Es geht ausschließlich um einen Rückblick auf zeit- und ortsgeschichtliche Ereignisse, die wir Älteren – damals als

Kinder und dann als Erwachsene – erlebt haben und begleiten durften.

Nach dem 2. Weltkrieg ist Schwäbisch Gmünd US-Garnisonsstadt mit bis zu 6000 Soldaten und deren Angehörigen. Das Army Airfield „Mutlanger Heide“ ist ein Teil davon.

Begeben wir uns also auf Spurensuche, zunächst nach Mutlangen: Die Mutlanger Heide heute – und vor 50 Jahren [Bild 19-37]: Bild 19 zeigt den heutigen



Bild 19, Mutlanger Heide heute

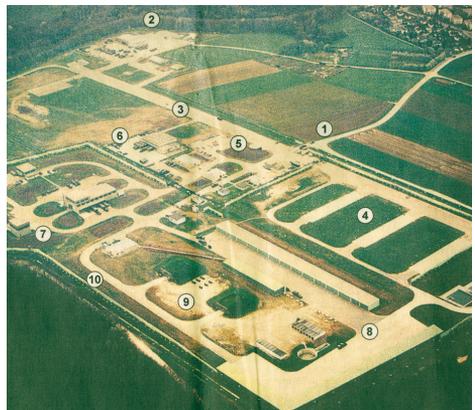


Bild 20, Pershing-Depot um 1985



Bild 21, Start- und Landebahn heute...

Wohnpark „Mutlanger Heide“. Die Ziffern weisen auf die früheren militärischen Einrichtungen hin: 1=Start- und Landebahn,



Bild 22, ... und vor 50 Jahren

Kaserne. Bild 20 zeigt das Pershing-Depot Mitte der 80er Jahre: 1=Hauptzufahrt, 2=Fuhrpark der Fahrschule, 3=ehem.



Bild 23, Erinnerung an den Limes

2=Hangar, 3=Hubschrauber-Abstellplatz, 4=Bunker, 6=Raketenhallen, 7=Bismarck-

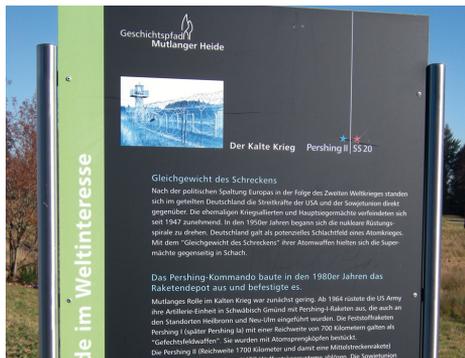


Bild 24, Informationstafel

Start- und Landebahn, 4=Abstellplätze für neun Pershing-Raketen, 7=Wartungs-



Bild 25, Bunker: Lüftung



Bild 26, ehem. Bunker heute

hallen, 9=Bunker. Begeben wir uns auf einen Rundgang: [Bilder 21-37]. Besonders interessant sind die Bilder 21/22, 28/29, 30/31, 34/35 und 36/37; zwischen den einzelnen Aufnahmen liegen

ca. 40-50 Jahre! Damals, in den frühen fünfziger Jahren, waren wir „Fans“ der in Gmünd stationierten Amerikaner. Nicht nur uns Kinder faszinierte das US Militär. Die Gmünder waren stolz auf ihre Ameri-



Bild 28, Abstellplatz heute...



Bild 29, ... und 1985



Bild 30, Start- und Landebahn heute...



Bild 31, ... und 1965



Bild 32, Fundament der Pisten-Beleuchtung



Bild 33, Start- und Landebahn in Richtung Westen



Bild 34, ehem. Rollfeld heute...

kaner. Wenn auf der Mutlanger Heide, auf dem Lindenfeld oder auf dem Rechberg



Bild 35, ... Hangar 1963

schaute zu – und ich begann zu fotografieren. [Bilder 38-46] So entstanden bei



Bild 36, Blick zum Rechberg heute...

Übungen stattfanden, wenn die Amerikaner ihre Fahrzeuge vorführten oder durch Gmünd marschierten, eilten wir dorthin,



Bild 37, ... und beim Flugtag 1965

Radtouren 1958/59 die ersten Fotos des Army Airfields. 1953 hatte die US Army eine befestigte Start- und Landebahn



Bild 38, Funkstation auf dem Rechberg



Bild 40, US Waffenschau im Stadtgarten



Bild 44, US Parade am Sebaldplatz

bauen lassen [Länge 670 Meter], ein Rollfeld, einen kleinen Flugzeughangar, einen

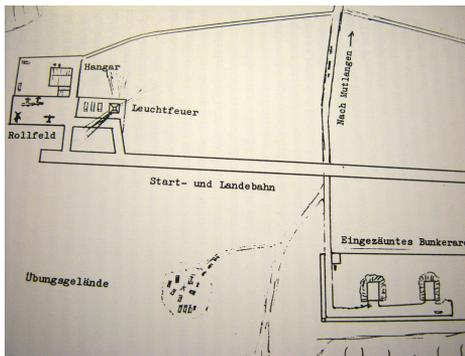


Bild 47, Airfield Mutlanger Heide

maschinen stationiert, die Aufklärungs- und Verbindungsflüge durchführten. 1956



Bild 48, Hangar und Rollfeld 1963

Holzturn, dessen Leuchfeuer [weiß und grün] nachts über Mutlangen und Gmünd kreisten. Hier waren zunächst Propeller-



Bild 49, Holzturn mit Leuchfeuer

wurden zwei Munitionsbunker gebaut, die heute noch vorhanden sind. Ende der 50er Jahre ergänzten Hubschrauber den



Bild 50, Tanklager 1965



Bild 51, Aufklärungsflugzeug



Bild 53, Sikorsky S-58 Hubschrauber

Flugzeugpark: S58 und Bell. Da der Flugbetrieb relativ bescheiden war, konnten



Bild 55, Bell UH-1H Hubschrauber 1965

im Landeanflug war ...Jeweils am ersten Septemberwochenende standen von 1959



Bild 56, „Skyblazers“ 1963

Radfahrer und Spaziergänger die Piste ungehindert überqueren; jeder musste selbst aufpassen, ob gerade ein Flugzeug



Bild 62, Flugtag

bis 1965 Gmünd und Mutlangen ganz im Zeichen der Großfluggtage. Niemals vorher und nachher gab es Veranstaltungen,



Bild 59, Lufthansa beim Flugtag 1965



Bild 61, Lufthansa beim Flugtag 1965



Bild 63, Flugtag



Bild 66, Flugtag

die die Menschen so in den Bann zogen. Etwa 50 000 begeisterte Zuschauer aus dem ganzen Land versammelten sich auf der Mutlanger Heide. Die Fliegergruppe Schwäbisch Gmünd [Hans Walz] stellte gemeinsam mit einer Vielzahl weiterer Vereine und natürlich mit Unterstützung durch die US-Army, die das Gelände zur Verfügung stellte, diese Großveranstaltungen auf die Beine. Die Faszination jener Tage resultierte aus der Technik- und wieder erwachten Militärbegeisterung. Verärgert schien seinerzeit lediglich der Wallfahrtspfarrer vom Hohenrechberg gewesen zu sein. Denn unglücklicherweise fiel der Termin der Flugschau mit dem Auftakt der Rechberger Wallfahrtswoche zusammen. Der enorme Fluglärm

unterbrach immer wieder die andächtige Stille. Mahnende Worte des Pfarrers wurden sodann hinüber zur Mutlanger Heide geschleudert, wenn der Geistliche auf das Thema Düsenjäger einging. Doch genau diese waren die Stars. Die „Skyblazers“ [Kunstflugstaffel der US AIR FORCE] donnerten im Tiefflug über die Mutlanger Heide. Ein weiterer Höhepunkt war die leibhaftige Präsentation des seinerzeit größten Passagierjets der Welt. Die Luft-hansa schickte unter waghalsigen Sichtbedingungen [Regenschauer] eine Boing 707 nach Mutlangen. Der Pilot hatte Mühe, den kleinen Flugplatz zu finden. Schließlich gelang doch noch der simulierte Landeanflug dicht über den Köp-



Bild 68, Pershing I in den 60er Jahren



Bild 69, Schließung der Start- und Landebahn beim Pershing-Depot



*Bild 70, Pershing-Depot,
Umzäunung ca. 1985*



*Bild 71, CH-47 Hubschrauber fliegen
1983 Pershing-Teile in den Stützpunkt*

fen der hellauf begeisterten Menschenmenge. Ein Sicherheitsdenken schien damals absolut kein Thema gewesen zu sein. Auch Fallschirmsprünge, Kunstflüge [Ladislav Bezak, Prag] und Hubschraubervorführungen begeisterten die Zuschauer. Fluglehrer Ludwig Pflanz kommentierte jeweils über Lautsprecherwagen der Firma Radio Nothardt.

1964 erfolgte die Stationierung von Pershing I – Raketen. Häufig fanden nun auf der Mutlanger Heide Bereitschaftsübungen statt. Zunächst dienten träge Kettenfahrzeuge als Transportmittel, die sich dröhnend, von der Bismarckkaserne kommend, die Mutlanger Steige hinaufquäl-

ten. Die Alarmstellungen waren nur vereinzelt mit Stacheldrahtrollen gesichert, zwischen Kindern, Spaziergängern und den Soldaten gab es keinerlei Berührungängste.

Allmählich änderte sich nun die Situation: Zwar wurden bis 1985 nochmals Hubschrauber stationiert, die Start- und Landebahn verlor jedoch ihre ursprüngliche Bedeutung und wurde zur Hauptverbindungsstraße zum Raketendepot, das nun mit Stacheldrahtzaun und Türmen befestigt wird. Noch einmal herrscht gewaltiger Fluglärm, als Ende 1983 Transporthubschrauber Pershing II-Raketenteile einfliegen. Nachrüstungsgegner und



*Bild 72, Typische Sitzblockade in der
Hornberger Straße vor dem Haupttor*



*Bild 73, „Prominenten-Blockade“
Herbst 1983*

Anhänger der immer stärker werdenden Friedensbewegung demonstrieren inzwischen fast täglich und blockieren zeitweise auch die Zufahrt zum Depot [September 1983 „Prominentenblockade“ und an Ostern 1984 größte Demonstration mit 40 000 Teilnehmern]. Dennoch blieb das Verhältnis zwischen der deutschen Einwohnerschaft und den inzwischen 3200 Soldaten und Soldatinnen freundschaftlich geprägt, trotz der ablehnenden Haltung vieler Demonstranten. Allenfalls die Verstärkung der Bewachung und die Angst vor terroristischen Anschlägen sorgten für Distanz. Mutlangen war zum Kristallisationspunkt der Friedensbewegung geworden. Aber das ist eine „andere



Bild 76, 14.10.1985, Bombenanschlag auf die Daimler-Benz-Niederlassung



Bild 74, US Soldatinnen



Bild 77, Demontage einer Pershing II



Bild 75, Sperrung der Hardt-Wohnsiedlung



Bild 78, Am 31. Mai 1991 wird die Truppenfahne eingeholt



Bild 79, Blick zurück: Parade 1960

Geschichte“, die ich heute Abend nicht erzählen kann. Tatsache ist, dass 1985 das schon erwähnte Gipfeltreffen zwischen Reagan und Gorbatschow das „Tauwetter“ im Ost-West-Konflikt einläutete. In der Folge zogen die Amerikaner 1988 ihre Pershing-Raketen ab. Zum 31. Mai 1991 wurde auf der Mutlanger Heide das 56th Field Artillery Command feierlich aufgelöst, mit Parade und Salutschüssen. Für Gmünd war dies gleichzeitig das Ende als Garnisonsstadt. Aus der Bismarck-Kaserne wurde die „University of Maryland“.

Walter Wörz



Bild 80, „University of Maryland“ 1998

[Vortrag im Bürgersaal Böbingen am 23.2.2012 anlässlich der Jahreshauptversammlung des Geschichts- und Heimatvereins Böbingen]

Verwendete Literatur:
*Zeitgenössische Ausgaben der
 Rems-Zeitung Schwäbisch Gmünd
 Mutlanger Heide – Ein Ort macht
 Geschichte, Schwäbisch Gmünd, 1990*

Bildnachweis:
*Bilder aus zeitgenössischen Ausgaben
 der Rems-Zeitung Schwäbisch Gmünd:
 Bild 1–5, 13, 19, 20, 29, 68, 79, 80.
 Bilder aus dem Buch Mutlanger Heide –
 Ein Ort macht Geschichte:
 Bild 6, 14–18, 69–78.
 Alle anderen Bilder befinden sich im
 Besitz des Autors.*

Böbinger Heimatblättle



DIE RÖMER IN BÖBINGEN

HERAUSGEGEBEN VOM
GESCHICHTS- UND HEIMAT-
VEREIN BÖBINGEN E. V.

Ausgabe 2 – Mai 2006

Böbinger Heimatblättle

Altes Handwerk in Böbingen

Böbingen anno dazumal



Heft 4 – Mai 2008
Geschichts- und Heimatverein Böbingen e.V.

Böbinger Heimatblättle



Herausgegeben vom Geschichts- und Heimatverein Böbingen e. V.



Herzog
Christoph
von
Württemberg

Franz Kreuser
und die

Reformation
in Böbingen

Ausgabe 3 – Juni 2007

Spuren



der



Geschichte



Historischer Spaziergang
durch Böbingen an der Rems



Beitrittserklärung

Geschichts- und Heimatverein Böbingen

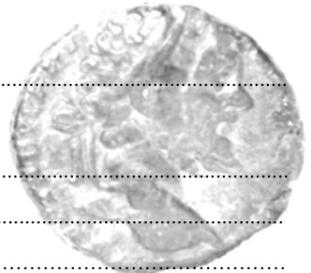
NameVorname.....

Geburtsdatum

Anschrift / Straße.....

PLZ / Ort.....

Telefon/ Fax.....E-Mail



Der Mitgliedsbeitrag beträgt 10 € pro Kalenderjahr. Für Jugendliche unter 18 Jahren ist die Mitgliedschaft beitragsfrei.

Kinder, soweit diese mit aufgenommen werden sollen:

VornameGeburtsdatum

VornameGeburtsdatum

VornameGeburtsdatum

Hiermit erkläre ich durch meine Unterschrift, dass ich mit der Satzung des Geschichts- und Heimatvereins Böbingen sowie den Mitgliedbeiträgen einverstanden bin.

Ort / Datum.....

Unterschrift.....

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung bitten wir Sie dem Lastschriftverfahren zuzustimmen.

Vielen Dank!

Ermächtigung zum Lastschriftverfahren

Hiermit ermächtige ich den Geschichts- und Heimatverein Böbingen, Mitgliedsbeiträge bei Fälligkeit zu Lasten meines Kontos mittels Lastschrift einzuziehen:

Kontoinhaber

KontonummerBLZ.....

Bank.....

Ort / Datum.....

Unterschrift.....

**Werden Sie Mitglied im Geschichts- und Heimatverein Böbingen e. V.
Schicken Sie diese Beitrittserklärung bitte an:
Dr. Egon Dick, Germanenweg 19, 73560 Böbingen / Rems
Sie können sie auch auf dem Bürgerbüro im Rathaus abgeben!**



Böbingen



Ein Lese-
und Bilderbuch
der Gemeinde

Dieses Böbinger Heimatbuch können Sie,
neben unseren Heimatblättern,
zum Preis von EUR 16,-
im Bürgerbüro käuflich erwerben.