

Märklin – Fabrik der Träume

Vortrag am 24.2.2011 im Bürgersaal Böbingen anlässlich JHV des GHV

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 und das Spiel mit der Märklin-Eisenbahn oder an die ersten Versuche als „Mechaniker“ mit dem legendären Metallbaukasten
- Aktuell sind jedoch auch die Probleme, mit denen das Unternehmen zu tun hat: hohe Verschuldung, Insolvenz, Suche nach einem finanzkräftigen Käufer

Im Vorwort zum Katalog von 1928 warb Märklin mit folgenden Worten für 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 vertrauenerem 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) – Dampfmaschine (1919/Wiederauflage 2005) – Dampfmaschine/Metallbaukasten (1919-1999) – Autobaukasten (um 1950/1989) – Flugzeug Ju52 (1932/Wiederauflage 1996) – LKW-Baukastenauto – EE64 Dampflokomotive (1929/Hand- u. Fernumschaltung/20V seit 1926) – Schnellzuglokomotive 18

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 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 Spielwaren 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, 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 umzuziehen 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.“ nannten. Man konnte als Kompagnon den aus Plochingen stammenden Emil Friz gewinnen.

Inzwischen hatte Märklin zur Leipziger Frühjahrmesse 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 bis heute im Wesentlichen ihre Gültigkeit behalten hat.

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.

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 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)

In dieser Zeit vollzog sich ein immer rascher werdender technischer Wandel – und die Märklin-Produktion spiegelte dies wieder in „interessanten und lehrreichen Konstruktionsspielen“:

Vom Spielzeug für Mädchen (Puppenwagen, handlackierter Kaufladen um 1900) über das reichhaltig ausgestattete Karussell mit Musikwerk zum Spielzeug für Jungen (Feuerwehr um 1900; Postwagen in Spur 1; spiritusbeheizte Dampflokomotiven in Spur 1; Schranke und Zubehör in Spur 1)

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 beginnen. Die bis dahin mit Starkstrom betriebenen Spielzeuggleise waren nicht ganz ungefährlich. Mancher Schrei im Kinderzimmer wird nicht nur ein Freudenschrei gewesen sein. Der Kohlenfadenwiderstand reduzierte die Netzspannung zusammen mit dem Elektromotor der Lokomotive etwa auf 40V. 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, Baukastenauto der 30er Jahre) verhilft der Firma zu einem starken Aufschwung (1929: 900 Mitarbeiter).

Seit 1919 gehörte der Metallbaukasten zum Sortiment. 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). Über die Jahrzehnte gehörten nun jene ernsthaft blickenden Jungen, schon ganz fertige Ingenieure,

zu den Titelblättern der Konstruktionshefte und zu den Deckelbildern. Leider gab Geschäftsführer Wolfgang Topp auf der jährlich stattfindenden Pressekonferenz 1999 bekannt: „Aus unserem derzeitigen Sortiment von etwa 3000 Einzelartikeln streichen wir etwa 450 heraus. Wir wollen erreichen, dass die Verfügbarkeit der besonders nachgefragten Artikel steigt.“ Dies bedeutete das Ende für den Metallbaukasten, denn er wurde inzwischen nicht mehr „besonders nachgefragt“ – ein Phänomen, das bald auch 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. H0 = halb null. 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. H0 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. 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 Wiederaufbau. 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 Zerfallserscheinungen, 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 487000 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 zwanziger Jahre gedruckt. Sie waren im Innenteil meist 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. Der Wiener Künstler prägte das Aussehen der Märklin-Kataloge zwischen 1929 und 1939. Danilowatz zeichnete mit Kohle und kolorierte in Aquarelltechnik. Die Titel der 1950er und 60er Jahre waren illustrativ bunt in Tempera-Technik gehalten und gaben Bahn motive mit besonderer Dynamik wieder, auf den Innenseiten hielt allmählich die Fotografie Einzug. Das Katalog-Titelfoto von 1981 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 (Metalldruckguß und Kunststoff) lösen die „Tin Plate Ära“ ab.

1969 Rückkehr der Spur 1

1972 Einführung der „Miniclub“ im Maßstab 1:220, der kleinsten elektrischen Eisenbahn der Welt

1984 erstes elektronisches Steuerungssystem „Märklin digital“

1996 C-Gleis und Übernahme des Nürnberger Modellbahnherstellers Trix

2007 Übernahme von LGB, Nürnberg, und Hübner, Tuttlingen

Besonders realistische und detailgetreue Modelle – und hier handelt es sich eindeutig nicht mehr um Spielzeug – entstehen über die Jahrtausendwende im Spur 1 – Bereich.

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 €. 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 nochmals 400 Mitarbeiter entlassen werden. 2009 werden endlich wieder Gewinne erzielt. Zahlreiche Neuheiten erscheinen zum 150-jährigen Firmenjubiläum (Neuaufgabe des weißen Krokodils in Spur 1). 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 Jahren; 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 war viel Optimismus zu spüren. Und wer einmal die gewaltigen Dimensionen der naturgetreuen H0-Miniaturbahnenwelt in Hamburg 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

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