

Fürther Geschichts Blätter

herausgegeben vom
Geschichtsverein Fürth e.V.
3/2008 · 58. Jg. · B 5129 F · EUR 5,-



Karl Arnold
Fürther
Spielwaren-
produktion

3/08

Inhaltsverzeichnis

Titelbild: GÖSO-Spielzeuge

Karl Arnold, familiär mit der Fürther Spielwarenherstellung verbunden, sammelt seit seiner Kinderzeit Fürther Spielzeug und widmet sich seiner Geschichte.

Im nächsten Jahr wird er die Reihe mit einem Artikel über die Firma GAMA fortsetzen.

**Karl Arnold, Fürther Spielwarenproduktion
(Hammerer und Kühlwein, Josef Neuhierl, Robert Rühl, GÖSO)**

71

Impressum

Fürther Geschichtsblätter

Herausgeber: Geschichtsverein Fürth e.V., Schlosshof 12, 90768 Fürth
Schriftleitung: Barbara Ohm, Falkenstraße 21a, 90766 Fürth
Verfasser: Karl Arnold, Bergstraße 25, 53844 Troisdorf
Satz: Satzpoint Eckstein, Kapellenstraße 9, 90762 Fürth
Druck: R. Holler, Ihr Druckpartner, Kapellenstraße 9, 90762 Fürth

Verantwortlich für den Inhalt sind die Verfasser. Alle Rechte, auch die des Abdrucks im Auszug, vorbehalten.

Erscheinungsweise der Hefte vierteljährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten. Einzelhefte gibt es in der Geschäftsstelle.

Karl Arnold

Fürther Spielwarenproduktion Hammerer und Kühlwein, Josef Neuhierl, Robert Rühl und GÖSO

Die Metall- und Blechspielwarenfabrik Hammerer und Kühlwein

Die Ursprünge dieser kleineren unter den Fürther Blechspielwarenfabriken liegen zu Beginn des vorigen Jahrhunderts. Um 1909 begann der Vergoldergehilfe Johann Hammerer zusammen mit seiner Frau Margareta im Hinterhaus der Schwabacherstraße 164 mit der Herstellung von Blechspielwaren.¹ 1911 firmiert die Firma unter „Johann und Margareta Hammerer, Blechspielwarenfabrikation“. Die junge Firma war zu diesem Zeitpunkt bereits in die Holzstraße 44 umgezogen, wo sich die Fabrikation im ersten Stock des Hauses befand.²

Ob bereits zu dieser Zeit eine enge Verbindung mit der Kartonagenfabrik von Johann Kühlwein bestand, läßt sich heute nicht mehr mit Sicherheit nachweisen. Die Firma von Johann Kühlwein hatte ihren Sitz in der Marienstraße 7 und war wie die Blechspielwarenfabrikation von Johann Hammerer ebenfalls erst zu Beginn des vorigen Jahrhunderts gegründet worden.³

Durch die Folgen des 1. Weltkrieges gerieten Johann Hammerer und Johann Kühlwein in erhebliche wirtschaftliche Schwierigkeiten und mußten ihre Firmen verkaufen. Die Metallspielwarenfabrik Johann Hammerer wurde von dem jüdischen Kaufmann Moritz Saalheimer, die Kartonagenwarenfabrik Johann Kühlwein von Hermann Gutmann übernommen. Letzterer stellte jetzt, immer noch unter dem Firmennamen Kühlwein, in seiner Fabrik im Hof der Marienstraße 7 Papierspielwaren her.⁴

Mitte der zwanziger Jahre übernimmt Moritz Saalheimer von Hermann Gutmann auch die Firma Kühlwein. 1926 erscheint erstmalig der Firmenname Hammerer und

Kühlwein, Inhaber Moritz Saalheimer. Die Produktionsstätte befand sich zu diesem Zeitpunkt im Erdgeschoß der Lobitzstraße 7 im Fürther Osten.⁵ Der Eintrag in das Handelsregister erfolgte 1928.

Über die Spielwaren, die von der Firma Hammerer und Kühlwein in den 1920er Jahren nach der Gründung hergestellt wurden, ist nur wenig bekannt. Man scheint sich auf Groschenspielzeug für das Exportgeschäft, sogenannte Pennytoys, beschränkt zu haben. Da einfaches Spielzeug der damaligen Zeit in der Regel nicht gemarkt war, das heißt ein eindeutiges Herstellerzeichen trug, können Zuordnungen nur nach Musterbüchern, Katalogen oder Anzeigen vorgenommen werden.⁶

Bekannt ist bisher eine Serie einfacher, kleiner, schön lithografierter Fahrzeuge (ca. 19 cm) mit und ohne Uhrwerk, die es in verschiedener Ausführung u. a. als Limousine mit Chauffeur, Krankenwagen und Express-Lieferwagen (Abb. 1) gab. Gemarkt sind einige dieser Fahrzeuge auf dem Kühlergrill mit „JoHaKü“ und einer Artikelnummer als Nummernschild (z. B. Krankenwagen HK 323).⁷ Neben Autos sollen auch Schiffe sowie Lokomotiven und Flugzeuge hergestellt worden sein.⁸

Ende der 20er Jahre erfolgte die Verlagerung der Firma nach Nürnberg in die Gibitzenhofstraße.⁹ Da die Produktion in der Folgezeit weiter kräftig anstieg wurde ein erneuter Umzug in größere Räumlichkeiten in der Geisseestraße, die von Moritz Saalheimer angemietet worden waren, erforderlich. Zu dieser Zeit soll die Firma 30 bis 50 Arbeiter beschäftigt haben.



Abb. 1

Moritz Saalheimer, der vor dem Einstieg in die Firma Hammerer, ein Geschäft für Groß- und Einzelhandel in Fürth betrieb, hatte hervorragende Verbindungen vor allem nach England. Sein Bruder, Adolf Saalheimer, führte in London ein Im- und Exportgeschäft. Neben den günstigen Absatzmöglichkeiten für seine Spielwaren sollte sich diese Verbindung nach 1938 für Moritz Saalheimer noch als überlebensnotwendig erweisen.

In den 30er Jahren begann man den Schwerpunkt der Spielzeugproduktion auf Flugzeuge zu legen. Zu dieser Zeit wurde der Saltoflieger Artist (HK 546) entwickelt (Abb. 2), der Jahrzehntlang der Verkaufsschlager der Firma Hammerer und Kühlwein blieb.¹⁰

Das kleine zweirädrige Flugzeug besitzt ein Uhrwerk. Zieht man es auf rollt der Saltoflieger vorwärts und führt ein Startmanöver aus. Statt aber abzuheben erfolgt dann –

Abb. 2





Abb. 3 und 4

ausgelöst durch einen Bügel – ein Salto rückwärts, bevor das ganze von vorne beginnt. Weitere „Renner“ der Vorkriegsproduktion waren zwei- und viermotorige Propellerflugzeuge (HK 541 und 542) (Abb. 3 und 4), eine uhrwerkbetriebene Maus (HK 537) und ein Gepäckwagen mit Fahrer (HK 547)¹¹ (Abb. 6).

1938 erfasste die gnadenlose Arisierungspolitik der Nazis auch die Firma Hammerer und Kühlwein. Moritz Saalheimer, der dies vorausgesehen hatte, setzte alles daran, dass seine Firma nicht in unfähige Hände geriet. So drängte er einen seiner langjährigen Mitarbeiter Eduard Mödel, der es in der Firma vom Werkzeugmacher zum

Werkmeister gebracht hatte, die Firma zu übernehmen. Gemeinsam mit dem als Werkzeugmacher in der Firma beschäftigten Max Zeilein erwarb Eduard Mödel die Firma für den von der Arisierungskommission festgesetzten Kaufpreis von 40.000 Reichsmark nebst Übernahme der bestehenden Verbindlichkeiten. Das Geld für den Erwerb mussten sich die beiden zukünftigen Partner zuvor erst in ihrem Verwandtenkreis besorgen. Der Kaufpreis wurde auf ein Sperrkonto eingezahlt, Moritz Saalheimer hat von diesem Geld nie etwas erhalten.¹²

Nach Abschluss des Verkaufes gelang es Moritz Saalheimer rechtzeitig zu seinem Bruder Adolf nach London auszuwandern



Abb. 5

und so der Deportation in die Vernichtungslager zu entkommen.

Nach der Firmenübernahme durch die Herren Mödel und Zeilein erfolgte ein erneuter Umzug der Firma in die Solgnerstraße am westlichen Rand der Nürnberger Altstadt. Wie die meisten anderen Nürnberg/Fürther Spielwarenhersteller begann auch die Firma Hammerer und Kühlwein gegen Ende der 30er Jahre mit der Herstellung von Kriegsspielzeug. Bekannt ist u. a. ein Panzerwagen mit Kanone, aus der sich Erbsen abfeuern ließen (HK 544) (Abb. 5).

Während eines der verheerenden Bombenangriffe auf Nürnberg Anfang 1945 wurde das Betriebsgebäude und die Produktionsanlagen der Firma zerstört.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges begann Eduard Mödel, der aufgrund seines fortgeschrittenen Alters nicht mehr als Soldat eingezogen worden war, mit dem Wiederaufbau der Firma. Da die Betriebsgebäude in Nürnberg zerstört waren, suchte er neue Räumlichkeiten und fand diese am früheren Sitz der Firma in Fürth. Im zweiten Stock der Gebäude der Wickels Metallwerke in der Jahnstraße 34 - 36 begann der bescheidene Neuanfang der Firma.

Der Neuanfang war schwierig. Um mit der Herstellung von Spielwaren beginnen zu können, mussten zunächst Maschinen und Werkzeuge aus dem zerstörten Gebäude in Nürnberg geborgen und instandgesetzt wer-

den. Nachdem 1948 über Materialzuteilungen der Bezug von Eisenblechen möglich war, wurde die Produktion mit den Erfolgsmodellen der Vorkriegszeit wieder aufgenommen. Dazu gehörten der Saltoflieger, die Propellerflugzeuge und der Kofferfahrer (Abb. 6). Gemarkt waren diese Produkte mit „Made in U.S. Zone Germany“. Durch diese Kennzeichnung lassen sich die Spielwaren, die nach 1945 hergestellt wurden, von den Vorkriegsmodellen unterscheiden, die mit der Herkunftsbezeichnung „Germany“ oder „Made in Germany“ versehen wurden.

Nach seiner Rückkehr aus Kriegsgefangenschaft stieg auch Max Zeilein wieder in das Geschäft ein.

1947, nach Erlass des Rückerstattungsgesetzes, erhielt Moritz Saalheimer eine Entschädigung für seine 1938 enteignete Firma in Höhe von 40.000 DM. Da das Verhältnis zwischen Saalheimer und Eduard Mödel trotz allem gut war und dieser wusste, was er seinem früheren Betriebsleiter und Konstrukteur zu verdanken hatte, blieb man die folgenden Jahre in Kontakt und Saalheimer wurde der führende Exporteur für Spielwaren von Hammerer und Kühlwein in England.

Nachdem in den ersten Jahren nach Kriegsende aus der Not geboren mit den alten Werkzeugen beliebte und erfolgreiche Spielzeugartikel der Vorkriegszeit produziert wurden, konzentrierte man sich mit



Abb. 6

Beginn der 50er Jahre zunehmend auf neue Entwicklungen. Schwerpunkte der Produktlinie bildete figürliches Spielzeug u. a. ein Tanzbär, Schlittenfahrer (Abb. 7) und ein Eisverkäufer mit Fahrrad (Abb. 8). Ausgebaut wurde auch die Serie der bewährten Flugzeuge, jetzt ergänzt durch eine Anzahl an verschiedenen Hubschraubern.

1951 erfolgte ein erneuter Umzug in die Lange Straße 53 im Fürther Osten. In diesem Fürther Stadtteil, der im Zuge der rasanten wirtschaftlichen Entwicklung Fürths während der Jahrhundertwende des vorigen Jahrhunderts entstanden war, befand sich in der Nachkriegszeit das Herz der Fürther Blechspielwarenindustrie. Hier hatten die

Abb. 7





Abb. 8

großen Spielwarenfirmen Mangold (GAMA), Götz und Sohn (Göso) und Neuhierl (JNF später Carrera) ihren Sitz. Zudem befanden sich hier etliche Zulieferfirmen, u. a. die Druckerei Zeilein, die einem Onkel von Max Zeilein gehörte und die Kataloge für die Spielwarenfirmen herstellte.¹³

Nach dem Umzug in den Fürther Osten erlebte die Firma nochmals eine Blütezeit. Mit ca. 80 - 100 Beschäftigten wurde ein

Eduard Mödel in seiner Konstruktionswerkstatt



vielfältiges Sortiment produziert, das von Flugzeugen und Hubschraubern über verschiedenen uhrwerkbetriebenen Tierfiguren bis hin zu kleinen Straßenspielplateaus reichte. In dieser Zeit entstand auch der zweite erfolgreiche „Renner“ der Firma, der Motorradclown, der sich während der uhrwerkbetriebenen Fahrt mehrfach überschlägt.¹⁴ Insgesamt erreichte das Sortiment allerdings nicht mehr den Umfang der Vorkriegszeit.

Treibender Kopf und Konstrukteur vieler Spielzeuge der Firma war Eduard Mödel. Er hatte schon in den 30er Jahren, als die Firma noch Moritz Saalheimer gehörte, den erfolgreichen Saltoflieger geschaffen. Aus eigenen Ideen und den Entwürfen von Mustermachern, deren Modelle man angekauft hatte, entwickelte er neue Spielzeuge zur Serienreife. Otto Mödel, der Sohn von Eduard Mödel, erinnert sich noch heute daran, wie er viele Sonntage zusammen mit seinem Vater in der Werkstatt verbrachte und er mit den vielen in der Werkstatt herumstehenden Musterstücken spielen durfte während der Vater an immer neuen Entwürfen tüftelte.

Das „Handmuster“ war immer der erste Versuch, die Idee und zukünftige Gestaltung

eines Spielzeugs praktisch-technisch umzusetzen. Angefertigt wurde es von dem „Mustermacher“, einem der wichtigsten Mitarbeiter in einer Spielzeugfabrik. In kleinen Firmen war dies meist der Chef selbst. Der Mustermacher vereinigte in seiner Person die Fähigkeit, eine Zeichnung in ein Modell umzusetzen und dieses schließlich herzustellen mit seinen zum Teil hoch komplexen technischen Funktionen. Die Mustermacher waren die wahren Künstler der Blechspielzeugära.

In einem Zeitungsartikel zu Weihnachten 1952 wird die Bedeutung der Konstrukteure für die Spielwarenherstellung sehr anschaulich beschrieben: „Die Fürther Spielwarenfirmen gleichen das ganze Jahr über der Werkstatt des Weihnachtsmanns. Während in einem Raum das Personal noch dabei ist, in aller Eile die letzten Sendungen zusammenzustellen, damit sie noch rechtzeitig Ihre Empfänger erreichen, sind in anderen Räumen die Konstrukteure bereits mit den Neuheiten für die nächste Saison beschäftigt. Denn so ähnlich sich das Spielzeug auf der einen Seite auch bleiben mag, so verlangt unsere Jugend auf der anderen Seite doch ständig nach technischen Verbesserungen. (.....) Es ist eine bunte Pracht, die den Besucher in unseren Spielwarenfabriken empfängt. Ein paar Stückchen Blech, ein bisschen Lack und geschickte Frauenhände bauen dort Kinderwünsche zusammen, wie sie schöner nicht erträumt werden können. Und wenn man es recht bedenkt, dann sind diese Spielsachen auch Träume erdacht von Menschen, die sich immer wieder von neuem in die Psychologie des Kindes hineinfühlen und dann ihre ganze Arbeitskraft daran setzen, um den Buben und Mädchen in aller Welt zu jeder Weihnacht neue Überraschungen zu bereiten.“¹⁵

Auf Basis der Entwürfe erfolgte eine Kalkulation der Herstellungskosten und, wenn diese rentabel erschien, die endgültige Produktion. War die Entscheidung zur Serienproduktion gefallen, wurden aus den dreidimensionalen Musterstücken kolorierte Zeichnungen für die benötigten Blechteile hergestellt. Je nach Verformungsgrad des



Endfertigung des Raketenflugzeuges
HK 500

Blechteils stellen die grafischen Entwürfe, die anschließend auf Blechplatten gedruckt wurden, eine stark verzerrte Darstellung des geprägten Endproduktes dar. Bei der Anordnung der Einzelteile auf den Blechtafeln wurde darauf geachtet, dass die Fläche der Tafeln optimal genutzt wurde und möglichst wenig Verschnitt anfiel. Diese Tafeln stellen heute, wenn sie sich erhalten haben, begehrte Sammlerobjekte dar.

Die bedruckten Blechplatten wurden anschließend millimetergenau ausgestanzt und in einer Presse unter hohem Druck in ihre endgültige Form gebracht. Die Stanz- und Prägwerkzeuge dazu wurden von den Werkzeugmachern hergestellt, die zusammen mit den Mustermachern zu den wichtigsten Mitarbeitern einer Blechspielwarenfabrik zählten.

Da wegen der Gefahr der Beschädigung des Farbauftrages durch die Erhitzung ein Zusammenlöten der lithographierten Blechteile nicht mehr möglich war, wurden bedruckte Spielzeuge fast ausschließlich durch überstehende und umgebogene Laschen zusammengehalten und nur sehr selten verschraubt.

Große Blechdruckereien im Raum Nürnberg, bei denen auch die Blechplatten für die Spielzeuge der Firma Hammerer und Kühl-

wein gedruckt wurden, waren u.a. die Firmen Gebrüder Meyer in Leichendorf, die Jean Balzer in Zirndorf und Appel von Satzenhofen.

Große Bedeutung für den Erfolg eines neu auf den Markt kommenden Spielzeuges hatte die Verpackung. Hier unterschieden sich die 50er nicht von der heutigen Zeit. Die Verpackung sollte neugierig machen auf den Inhalt und die spielerischen Welten, in die man damit vordringen konnte. Während die Kartons der Spielwarenhersteller in den ersten Nachkriegsjahren noch aus schmuckloser grauer oder brauner Pappe bestanden und oft nur die Artikelnummer der verpackten Ware trugen, wurden sie in den fünfziger Jahren immer bunter und versprachen mit den darauf abgebildeten Szenen oftmals mehr, als der Inhalt der Schachtel halten konnte.

Bei Hammerer und Kühlwein war die Herstellung der Zeichnungen für die bunt bedruckten Kartons, in die die Flieger und Hubschrauber, Autos und Figuren für den Verkauf verpackt wurden, Familienangelegenheit. Der Bruder Eduard Mödels, Theodor Mödel, fertigte die Vorlagen für die Bilder, die später auf die Schachteln gedruckt wurden. Dabei lassen sich an der Art der Bilder frühe Serien eines Artikels von später entstandenen unterscheiden. Während die Abbildungen auf den ersten Kartons eher colorierten Bleistiftzeichnungen gleichen, werden sie bei der späteren Ausführung bunter und gleichen Aquarellen. Die Motive blieben jedoch der ursprünglichen Vorlage treu.

Eine weitere Besonderheit bei Hammerer und Kühlwein ist die Markung der Produkte mit der Herstellerkennung. Die Spielzeuge tragen fast ausschließlich das Kürzel HK für Hammerer und Kühlwein und die Artikelnummer. Einige wenige Produkte tragen zusätzlich das Kürzel MZ für Mödel und Zeilein. (Zu den Besonderheiten der Zeichnung beim Gepäckwagen siehe Anm. 11). Diese Tatsache lässt sich wohl auf die weitere Verwendung von Vorlagen und Werkzeugen nach dem Krieg zurückführen. Bei den neu gestalteten Verpackungen wählte man aber als Markenzeichen die Abkürzung MZ und

die Artikelnummer in einer Raute. Erst Jahre später kehrte man dann wieder zur Traditionsmarke HK zurück.

Gegen Ende der 50iger Jahre begann für die Firma wie für viele andere auch der große Einbruch. Hammerer und Kühlwein hatte letztendlich nie den Status eines kleinen Familienunternehmens verlassen. Durch die Zerstörung der Fertigung im zweiten Weltkrieg und die fälligen Entschädigungen nach dem Krieg fehlte auch das notwendige Kapital, um die Produktion rechtzeitig vom Werkstoff Blech auf Plastik umzustellen. Hammerer und Kühlwein verarbeitete insgesamt nur ganz wenige Plastikteile so z. B. gegen Ende der Produktion bei Fips, dem rechnenden Hund.¹⁶

Hinzu kamen wachsende Differenzen zwischen den beiden Firmenchefs über das Engagement in der Firma, da sich Max Zeilein nach Ansicht von Eduard Mödel zu sehr seinem Posten als Vorstand der Spielvereinigung Fürth widmete.

Durch die zunehmenden Japanischen Importe, die ganze Schiffsladungen an billigem Spielzeug nach Europa brachten, gingen die Aufträge stark zurück. Deutlich ablesen lässt sich dieser Rückgang aus den Artikel-listen des Fürther Spielzeugexporteurs Daniel Ley.¹⁷ Während in der Vertriebsliste von 1955 noch rund 20 Artikel von Hammerer und Kühlwein aufgeführt werden, finden sich in der Liste von 1960 nur noch sieben Artikel, darunter das Propellerflugzeug HK 542, das in den 30er Jahren erstmals auf den Markt gebracht wurde (Abb. 11).

Da sich die Japanischen Hersteller nicht an die Regelungen des Gebrauchsmusterschutzes hielt, wurden gängige Artikel der Nürnberg/Fürther Hersteller oft bis ins Detail nachgebaut und zu wesentlich günstigeren Preisen angeboten. Auch die Firma Hammerer und Kühlwein war von dieser „Produktpiraterie“ betroffen. So gibt es fast identische Nachbauten der Schlittenfahrer (HK 554 und 554/1) und des Eisverkäufers (HK 556) nur mit veränderten Litho und Teilen aus Plastik.

Ein weiterer Faktor für den Niedergang der Firma stellten der Lohndruck bei sin-



Abb. 11

kenden Stückpreisen dar. So wanderten die Werkzeugmacher in andere Industriebranchen ab, bei denen wesentlich höhere Löhne bezahlt werden konnten als in der „Billiglohnbranche“ Spielzeugindustrie. Diesem Druck konnten nur die große Firmen mit einem hohen Grad an industrieller Fertigung und großen Stückzahlen standhalten.

Bei Hammerer und Kühlwein versuchte man mit der Massenproduktion von Knackfröschen, sogenannten Krikri`s, die zu hundertausenden hergestellt wurden und sich vor allem in den USA großer Beliebtheit erfreuten, im Geschäft zu bleiben. Diese Artikel stellten zwar ein Verlustgeschäft dar; aber man blieb darüber mit den Exporteuren im Geschäft und konnte auch andere hochpreisigere Artikel verkaufen.

Alle Anstrengungen konnten jedoch das endgültige Aus der Firma nicht mehr verhindern. 1962 wurde die Produktion von eigenem Spielzeug eingestellt und die Firma im Handelsregister gelöscht. In den Jahren danach wurden nur noch Lohnarbeiten für andere Spielwarenfirmen getätigt. So montierte man aus vorgefertigten Teilen Laufwerke für die Firma Gebrüder Bühler, die u.a. als Antrieb für die bekannten Musikaffen der Firma Carl aus Neustadt bei Coburg Verwendung fanden.

Nach der Einstellung der eigenen Spielwarenherstellung wurden die Werkzeuge, soweit sie noch brauchbar waren, an andere Hersteller von Blechspielzeug verkauft. Einige Werkzeuge gingen an die Firma Johann Schopper in Zirndorf, die damit den Saltoflieger Artist bis gegen Ende der 90er Jahre weiter produzierte (siehe dazu Anm. 10). Erkennbar sind diese Produkte aus späterer Produktion an der Markung „J.G.Sch.“ auf den Flügeln.

Leider existieren heute von der Firma keine Unterlagen mehr, so dass man über die Umsatzentwicklung und die produzierten Stückzahlen nur spekulieren kann. Aufgrund der Tatsache, dass man Spielzeug der Firma Hammerer und Kühlwein auf Auktionen noch relativ häufig finden kann, lässt sich schließen, dass die Firma insbesondere mit ihren Flugzeugen und Hubschraubern relativ große Stückzahlen erreichte, auch wenn man nie an die großen Hersteller heranreichen konnte.

Nachsatz: An dieser Stelle möchte ich mich recht herzlich bei Otto Mödel, dem Sohn von Eduard Mödel, bedanken, der bereitwillig meine Fragen beantwortet hat und damit wesentlich zum Entstehen dieses Artikels beigetragen hat.

Anmerkungen

- 1 Adressbücher der Stadt Fürth von 1905 und 1909
- 2 Adressbuch der Stadt Fürth von 1911
- 3 Adressbücher der Stadt Fürth von 1905, 1909 und 1911
- 4 Adressbuch der Stadt Fürth, 1921; hier wird außerdem eine Blechspielwarenfabrik Hans Hammerer im 2.Stock der Flößbaustraße 34 erwähnt. Ob es sich dabei um einen Sohn von Johann Hammerer handelte, der versuchte, die Firma des Vaters fortzusetzen, ist nicht bekannt. Im Adressbuch von 1935 findet sich außerdem ein Peter Hammerer, der in der Schwabacher Straße 107 zu dieser Zeit eine Spielwarenfabrik betrieb. Zu diesem Zeitpunkt hatte Moritz Saalheimer den Sitz der Firma Hammerer und Kühlwein bereits nach Nürnberg verlagert.
- 5 Adressbuch der Stadt Fürth 1926/27
- 6 Leider liegen dem Autor aus der Zeit vor dem 2.WK keine schriftlichen Unterlagen vor
- 7 Siehe dazu Rudger Huber, Blechspielzeug, Autos – Motorräder, Battenberg Verlag Augsburg, 1995, S. 117 ff.
- 8 Kraus/Kunze, Deutsches Blechspielzeug nach 1945, Bella-Verlag, Mannheim 1998, S. 138 ff.
- 9 Im Adressbuch der Stadt Fürth von 1931 wird die Firma nicht mehr erwähnt.
- 10 Der Saltoflieger Artist mit der Markung HK 546 wurde von der Firma Johann Georg Schopper in Zirndorf bis Ende der 90iger Jahre weiter hergestellt. Auf Nachfrage nach dem Verbleib der Werkzeuge hat die Firma mitgeteilt, dass das über die Jahre stark abgenutzte Werkzeug nach Einstellung der Produktion verschrottet worden ist.
- 11 Von dem Gepäckwagen gibt es verschiedene Varianten, die sich sowohl durch die Lithografierung als auch durch die Bezeichnung unterschieden: HKF (Hammerer und Kühlwein Fürth); EMG (Eduard Mödel Germany); ZMF (Mödel und Zeilein Fürth). Den Wagen gibt es sechsrädrig uhrwerkbetrieben, der während der Fahrt mehrmals einen Kreis fährt und vierrädrig ohne Uhrwerk.
- 12 Siehe zur Praxis der Arisierungen in Nürnberg und Fürth, Helmut Schwarz/Marion Faber, Die Spielmacher, J.W. Spear & Söhne – Geschichte einer Spielefabrik, Tümmels Verlag, Nürnberg 1997, S. 8 ff.
- 13 Freundliche Auskunft von Herrn Zeilein, Inhaber der Druckerei Zeilein in Fürth, Lange Straße 20.
- 14 HK 561 Überschlagsclown, 561/1 nur Friktion
- 15 Nordbayerische Zeitung, 18.12.1952, StA Fü
- 16 HK 574, Fips kleine Ausführung, H 10 cm; HK 580, Fips große Ausführung, H 18 cm.
- 17 Die Listen wurden dem Autor dankenswerter Weise von Herrn Walter Ley, dem letzten Inhaber der Exportfirma Daniel Ley, zur Verfügung gestellt

Josef Neuhierl Fürth (JNF) Die Spielwarenfabrik

Neben GAMA genießt von allen Fürther Spielzeugherstellern die Firma Carrera noch heute einen schon fast legendär zu bezeichnenden Ruf. Die Fangemeinde der Carrerabahn findet sich weltweit und der Reiz des Spiels mit den schnellen Flitzern hält bis heute unvermindert an.

Nach einem Konkurs und mehreren Eigentümerwechseln befindet sich die Firma heute im Besitz der Stadelbauergruppe mit Sitz in Österreich.

Während über die Ära Carrera bereits mehrere Bücher veröffentlicht wurden, ist über die Zeit vor der Einführung der Rennbahn im Jahr 1963, als Carrera noch unter dem Namenskürzel des Firmengründers JNF – Josef Neuhierl Fürth – firmierte, nur wenig bekannt. In diese Zeit, als JNF neben Schuco mit die schönsten jemals hergestellten mechanischen Blechspielzeugautos produzierte, soll dieser Artikel zurückführen.

Der Beginn der Firma datiert auf das Jahr 1920, als Josef Neuhierl in der Nähe des Albrecht-Dürer-Hauses eine kleine Werkstatt

gründete. In diesem Haus in der Albrecht-Dürer-Straße 19 war auch der Spielwarenhändler Hermann Rogner ansässig. Wahrscheinlich hat dieser Umstand die weitere berufliche Orientierung des jungen Unternehmers entscheidend geprägt.

Josef Neuhierl wurde am 13.Juli 1895 als eines von fünf Kindern des Bahnbeamten Joseph Neuhierl und seiner Frau Therese in Buchhausen bei Rosenheim geboren. Nach Beendigung der Volksschule lernte er als Mechaniker in Bad Aibling und legte dort seine Gesellenprüfung ab. 1914 zog er als Freiwilliger in den 1. Weltkrieg.

Nach Kriegsende machte Josef Neuhierl die Meisterprüfung. Die Liebe führte ihn dann nach Nürnberg. 1920 heiratete er seine Frau Frieda Rogner, die Tochter eines bekannten Nürnberger Gastwirts. Aus dieser Ehe stammte der einzige Sohn Hermann, dem späteren „Erfinder“ der Carrera-Bahn.

Im gleichen Jahr gründete Josef Neuhierl seine „Fabrik für mechanische Spielwaren und Laufwerke“ in Nürnberg. Die Firma

scheint schnell gewachsen zu sein. Bereits 1925 zog Josef Neuhierl aus der historischen Umgebung der Nürnberger Altstadt in die Voltastraße 53, blieb dort aber nur ein Jahr und verlegte danach Wohnsitz und Produktion in die Ottstraße. Auf einem Foto aus dieser Zeit posiert der stolze Jungunternehmer mit seiner bereits 25-köpfigen Belegschaft.

Ende der zwanziger Jahren begann die Firma mit der Herstellung großformatiger Blechspielzeuge in einfacher, aber schön lithographierter Form. Auf einer Werbeanzeige in der deutschen Spielwarenzeitung von 1933 ist ein spielendes Kind mit einer Limousine, einem Lastwagen, einem Rennauto und einem Flugzeug abgebildet. Die „Preiswerten Artikel“ hatten stattliche Ausmaße. So brachten es die großen Modelle der Limousinen auf das stolze Format von bis zu 50 cm, die kleineren Modelle immerhin noch 30 cm. Die Autos gab es mit und ohne Uhrwerkantrieb.

Bereits zu diesem Zeitpunkt machte sich die lebenslange Leidenschaft von Vater und Sohn Neuhierl zu Autos und vor allem zu schnellen Rennwagen bemerkbar. Während der gesamten Blechspielzeugära hatte die Firma Neuhierl neben einer Vielzahl von Autos und Rennwagen lediglich ein Flugzeug und einen Lastwagen, den Lastomat, im Programm. Figürliches Spielzeug war überhaupt nicht vertreten. Man konzentrierte sich fast ausschließlich auf die Herstel-

lung von Automodellen mit einer für die damalige Zeit nur noch von der Firma Schuco erreichten genialen Mechanik auf kleinstem Raum.

1932 erfolgte der Umzug nach Fürth. In der Waldstraße 80 wurde ein Fabrikneubau nebst Wohnhaus für die Familie bezogen. Die Stadt Fürth plante in diesem Bereich der Südstadt zu Beginn der 30iger Jahre den Aufbau eines großen Spielwaren-Industrieviertels, um alle großen und mittelgroßen Spielwarenbetriebe Fürths zusammenzufassen. In der Deutschen Spielwarenzeitung 1935 wird das Projekt mit dem damals üblichen Größenwahn als einzigartiger Plan gepriesen: „Von den zunächst geplanten zehn Fabrikbauten sind drei bereits bezogen worden. Es sind Flachbauten, die durch ihre moderne, gediegene und zweckmäßige Architektur einen freundlichen Eindruck erwecken. Der Begriff „Schönheit der Arbeit“ ist hier Wirklichkeit geworden“ (DSZ, November 1939). Bei diesen drei Firmen sollte es allerdings bis heute bleiben. Es handelte sich dabei um die Firmen Dr. Adolf Kürschner – später Stelco –, Georg Reulein – ursprünglich ABC später Noris – und JNF.

In der Waldstraße 80 vollzog sich eine entscheidende Entwicklung der jungen Firma und ihrer Produkte. Wurden anfänglich zwar große aber nur mit einem einfachen Uhrwerkmotor ausgestattete preiswerte Fahrzeuge hergestellt, entwickelte Josef

Abb. 1





Abb. 2

Neuhierl ab Mitte der 30iger Jahren immer vorbildgetreuere mit aufwendiger Mechanik ausgestattete Spielzeugmodelle.

Den Anfang bildeten 1938 ein Militär-Kommandowagen (Abb. 1) – neben einer kleinen Kanone übrigens das einzige Militärspielzeug, das Josef Neuhierl jemals im Programm hatte – und ein Mercedes-Rennwagen nach dem Vorbild der damals erfolgreichen ersten Silberpfeile (Abb. 2). In einer Anzeige der Deutschen Spielwarenzeitung vom Februar 1938 werden die spielerischen Möglichkeiten des neuen Rennwagens – auch als „Caracciola-Renn-Auto“ bezeichnet – besonders gepriesen: „Rennauto in schöner schnittiger Form nach dem original Mercedes modelliert in zwei verschiedenen Größen. Neuartige sechsfache Schaltung. Durch Verstellen der Schalthebel kann mit zwei Geschwindigkeiten vor- oder rückwärts gefahren werden. Motor läuft am Stand, das aufgezugene Uhrwerk kann abgeschaltet werden ohne abzulaufen. Kein Festhalten der Räder beim Aufziehen. Das Fahrzeug kann gebremst werden. Starker Steuereinschlag – durch Steuerrad – ermöglicht Spielen oder Vorführen auf kleinem Platz. Die größere Ausführung läuft über 20 Runden.“

Ein Jahr später folgte der KDF-Wagen, wie der von Ferdinand Porsche entwickelte Volkswagen damals noch genannt wurde. Das wegen seiner markanten zweigeteilten Heckscheibe „Brezel-Käfer“ genannte Auto gab es in einer Uhrwerksversion mit drei Gängen und als Fernlenkauto. Von dem mit Hilfe einer Drahtspirale ferngelenkten Käfer gibt es auch eine besonders schöne Ausführung als Verkehrsspiel mit aufstellbaren Verkehrsschilder zum Nachbau realistischer Straßenszenen. Der junge Automobilist konnte damit schon frühzeitig seine Geschicklichkeit für den Straßenverkehr üben (Abb. 3).

Der fortschreitende Krieg verhinderte die Herausgabe weiterer Neuheiten. So ist ein Handmuster bekannt, das eine starke Ähnlichkeit mit dem Examico 4001 des ewigen Konkurrenten Schuco hatte. Das 17,5 cm große Neuhierl-Handmuster unterscheidet sich durch ein Reserverad auf dem Heck, das das Firmenkürzel „JNF“ trägt. Angetrieben wurde das mit einer funktionsfähigen Lenkung ausgestattete Auto von einem regelbaren Uhrwerk.

Nach 1940 musste auch Josef Neuhierl die Produktion von Spielwaren zunehmend einschränken und auf die Produktion soge-



Abb. 3

nannter kriegswichtiger Güter umstellen. Als die ersten Bomber auf Fürth fielen, wirkte sich die nahe Lage zur Fürther Südstadt-Kaserne negativ aus. Mehrmals wurden die Fabrikräume durch Bomben und Brand erheblich beschädigt und jegliche Produktion musste eingestellt werden.

Unmittelbar nach Beendigung des Krieges im Mai 1945 wurde das Wohnhaus der Familie Neuhierl beschlagnahmt und nach mehrmaliger Besetzung durch die Amerikaner mussten auch die Fabrikationsräume vollständig geräumt werden. Auch ein sofort errichteter Behelfsbau wurde wiederum beschlagnahmt. Neben Neuhierl mussten vier weitere Fürther Spielwarenfirmen ihre ursprünglichen Produktionsstätten an der Waldstraße wegen der unmittelbaren Nähe zum neu eingerichteten amerikanischen „Medical Depot“ räumen. Alle Verhandlungen über eine Freigabe beim amerikanischen Hauptquartier in Heidelberg, in die sich auch der aus Fürth stammende damalige Wirtschaftsminister Ludwig Erhard ein-

schaltete, scheiterten. Erst 1947 gelang es Josef Neuhierl, an der Waldstraße 90 einen Fabrikbehelfsbau zu erstellen. In der Zwischenzeit wurden die ersten Nachkriegsspielwaren in einer Scheune im nahegelegenen Höfen hergestellt, die Neuhierl von Bauern angemietet hatte. Die Produktion in den ersten Jahren nach dem Krieg erfolgte fast ausschließlich für den Export nach Amerika. Bis Ende der 40iger Jahre wurden mit den alten noch vorhandenen Werkzeugen die Erfolgsmodelle der Vorkriegszeit gebaut, erkennbar an der neuen Herkunftsbezeichnung „Made in US-Zone Germany“. So wurde auch der KDF-Käfer als „3-Gear-Car“ für den amerikanischen Markt neu aufgelegt.

Aus heutiger Sicht ist bedauerlich, dass es keine Neuauflage des tollen Mercedes-Rennwagen von 1939 mehr gab, was die Vermutung zulässt, dass die ursprünglichen Formen bei einem der vielen Bombenangriffe zerstört worden sind.

Mit dem Umzug in die Waldstraße 90 begann die große Ära der erfolgreichen Blech-



Abb. 4

spielzeugautos, vom Indikator über den Mercedes 300 bis zum größten Neuhierl-Wagen, dem Monoposto-Rennwagen (Abb. 4). Allen Modellen war eines gemeinsam: Im Inneren befand sich eine zum Teil hoch komplexe, uhrwerksbetriebene, eine Vielzahl von Funktionen steuernde Mechanik auf kleinstem Raum.

Die ersten Neuerscheinungen der Nachkriegszeit waren 1949 die beiden 13 cm großen Modelle Version und Perfekt. Kurze Zeit später folgte 1950 die jetzt auf 19 cm gewachsene Serie mit den Typen Standard, Super, Super elektrisch und Indikator (Abb. 5). Die Spielzeugautos unterscheiden sich im wesentlichen durch die verschiedenen uhr-

Abb. 5





Abb. 6

werkbetriebenen mechanischen Funktionen. Die „Standard“-Limousine mit Uhrwerkantrieb und „Komfortlenkung“ – Steuerrad im Kühlergrill – stellt die einfachste der vier, in der gleichen, keinem konkreten Vorbild zuzuordnenden Karosserie dar. Im Gegensatz zum „Standard“ besaß der „Super“ eine funktionierende Gangschaltung, einen Gashebel und ein Zündschloß. Der „Super Elektrik“ hatte zusätzlich elektrisch beleuchtete Scheinwerfer, die Batterien wurden unter der zu öffnenden Motorhaube untergebracht. Der „Indikator“ besaß alle Funktionen des „Super“, zeigte aber durch zusätzliche seitliche Winker Fahrtrichtungsänderungen an.

Eine witzige Variante für die Verwendung von Spielzeugautos bieten die kleinsten je von Neuhierl produzierten Typen – das „Totomobil“ und das „Scalamobil“. Beide Autos dienten als eine Art Würfel, das „Totomobil“ zur Ermittlung der richtigen Ergebnisse im Fußballtoto, das „Scalamobil“ als Würfel im schön gestalteten Verkehrsspiel „Spiel mit Scalamobil“.

Beim „Toto-Mobil“ wurde ein im Auto eingebautes Zahlenrad durch ein Uhrwerk in Drehung versetzt. Mit einem seitlich angebrachten „Start-Stopp“-Knopf konnte das Zahlenrad gestartet und wieder angehalten werden. Nach dem Stillstand des Zahlenrades wurde eine der drei Zahlen „0“, „1“ oder „2“ sichtbar. So war es auch für Nicht-Fußball-Experten möglich, einen Totoschein auszufüllen.

Das „Skalamobil“ fungierte als Spielfigur und Würfel in einem. Geliefert wurde es als komplettes Gesellschaftsspiel.

Die dritte „Serie“ bildeten ab 1952 die jetzt auf 26 cm angewachsenen Automodelle Favorit, Telecar und Duplex (Abb. 6), alle drei erhältlich als Varianten mit und ohne batteriebetriebene Scheinwerferlichter. Das Neuhierl „Telecar“ ist ein stromlinienförmiges Cabrio mit Uhrwerkantrieb, ausgestattet mit einer abnehmbaren Drahtfernsteuerung. Der „Duplex“ besitzt, wie der Name schon aussagt, eine Doppelfunktion. Bei geschlossenem Dach erfolgt die Lenkung über den Kühlerknopf, sowie die Regelung der Ge-

schwindigkeit durch eine ausziehbare Antenne. Bei abgenommenem Dach kann die Lenkung über das Lenkrad erfolgen und die Geschwindigkeitsregelung über einen am Lenkrad befindlichen Hebel.

Vorbild für diese Fahrzeuge waren, wenn auch nicht detailgetreu, die großen amerikanischen Limousinen, die im Nachkriegs-Fürth zum täglichen Straßenbild zählten.

Die Ideen und die Entwicklung neuer Fahrzeugmodelle waren Chefsache. Josef Neuhierl tüftelte Tag und Nacht an neuen Spielzeugautos. Oft saß er noch nach Mitternacht eine Zigarre rauchend am Fenster seines Wohnhauses und dachte nach. Am nächsten Morgen wurden dann die Ideen der Nacht mit den Werkzeugmachern weiter verfeinert und erste Entwürfe erstellt.

Nicht alles klappte in der Praxis. So kam eine amerikanische Limousine mit den für die 50iger Jahre beliebten Heckflügeln nie über das Versuchsstadium hinaus. Trotz aller Bemühungen ließ sich das Tiefzieblech nicht wie geplant über das zu Testzwecken gefertigte Holzmodell ziehen: Das Blech wurde im Bereich der Heckflügel zu dünn und riss ständig ein. Sehr zum Verdross von Josef Neuhierl mussten die Versuche eingestellt werden.

Die Entwicklungen der Nachkriegszeit knüpften an die Erfolge der Firma vor dem Krieg an. Bereits 1951 waren bei Neuhierl rund 40 Mitarbeiter mit der Produktion von Spielzeugautos beschäftigt. Dabei ging es in der Firma sehr familiär zu. Der Chef hatte immer ein offenes Ohr für seine Beschäftigten und fühlte sich für diese verantwortlich: „Was die Leute arbeiten, sollen sie auch verdienen“, war eines seiner Unternehmer-Prinzipien.

Mittags gab es Essen, das im Wohnhaus der Familie Neuhierl zubereitet wurde, und jeden Freitag nachmittag zahlte Frieda Neuhierl persönlich den Lohn an die Mitarbeiter aus.

Waren die Tests für ein neues Automodell erfolgreich verlaufen konnte die Serienproduktion beginnen:

Aus großen Blechplatten wurden die Rohlinge für den folgenden Prägevorgang aus-

gestanzt und anschließend in die Modellform gepresst. Bereits jetzt war die Form des späteren Auto schon zu erkennen. Nach einer ersten Kontrolle auf durch den Prägevorgang entstandene Risse im Blech wurden die noch rohen Formen in Sodalauge gewaschen, um sie von dem für den Tiefziehprozess aufgebrauchten Öl zu säubern und für das Lackieren vorzubereiten.

Nach der Trocknung wurden die Rohlinge auf einem Drehteller von Hand mit der Spritzpistole lackiert und anschließend im Elektroofen bei 120 Grad getrocknet. Die Lackierung erfolgte dabei seit dem Porsche auch in den typischen „Neuhierl-Metallfarben“ Blau, Grün, Bronze und Silber.

Nach der Trocknung folgte in der Fertigung der Zusammenbau der Spielzeugautos, wobei auch verschiedene Teile von Zulieferern eingebaut wurden. Die Bodenplatten mit der Typenbezeichnung und die lithographierten Innenraumbliche kamen von der Firma Schlee in Nürnberg, die Uhrwerke stammten von der Firma Weiß und die Gummireifen von der Firma Rennebaum.

In der Zapferei wurden die verschiedenen Einzelteile zusammengebaut. Dazu wurden die verschiedenen Blechteile mit Hilfe von mehreren Laschen, die durch das zu befestigende Teil gesteckt und anschließend umgebogen wurden, miteinander verbunden. Zum Zurechtbiegen der teilweise schwer erreichbaren Laschen wurden für jeden Artikel spezielle Werkzeuge benutzt.

Waren alle Teile zusammengefügt, gingen die fertigen Spielzeugautos in die Packerei, wo die Autos in die von den Grafikern Neuner und Ständle mit bunten Spiel- und Straßenszenen gestalteten Kartons eingepackt und anschließend zum Versand fertig gemacht. Jeden Freitag erfolgte dann die Auslieferung an die Großhändler.

Mit dem 1950 erstmals hergestellten Porsche 356 begann bei Neuhierl die Phase der modellgetreuen Spielzeugautos. Im Unterschied zu den bis dahin erschienenen Modellen, die entweder Phantasiefahrzeuge ohne konkrete Vorbilder waren oder die realen Vorbilder nur sehr ungenau wiedergaben, wurden ab dem Porsche 356 bei JNF die fol-

genden Modelle möglichst detailgetreu den originalen Vorbildern nachgebaut.

Das erste Porsche-Modell war eine gut gelungene Nachbildung des 1948er Porsche. Die Proportionen waren gut getroffen. Die Länge von 20 cm entspricht in etwa einem Maßstab von 1:20. Ausgestattet war das Modell mit einem Friktionsantrieb ohne Lenkung. Allzu groß war das Vertrauen in den Verkaufserfolg des Wagens wohl noch nicht, denn die erste Produktion wurde in vollem Umfang an Warenhäuser wie KdW (Kaufhaus des Westens), Neckermann, Quelle u. a. geliefert.

So wie vom großen Vorbild bald jedes Jahr ein neues, verbessertes Modell präsentiert wurde, so brachte auch JNF über die Jahre immer wieder ein noch besser ausgestattetes Spielzeugmodell heraus. 1952 bekam der Porsche ein Uhrwerk, das den Spielwert gewaltig erhöhte.

Als der damalige Wirtschaftsminister Ludwig Erhard einen JNF-Porsche auf der Nürnberger Spielwarenmesse zur Begutachtung in die Hand nahm, steigerte sich der Bekanntheitsgrad des JNF-Porsche enorm. Und sogar Bundeskanzler Adenauer überbrachte bei seinem Amerika-Besuch 1954 einen JNF-Porsche als Geschenk für die Enkelkinder von Präsident Eisenhower.

Das 1952 weiterentwickelte Modell des Porsche Prototyp weist bereits den auffälligen Türgriff aus Metallguss an der Fahrerseite auf. Mit diesem Schaltgriff konnten drei Positionen eingestellt werden. Die erste Position arretiert das Uhrwerk, um es aufziehen zu können; die zweite lässt eine individuelle Fahrt zu, bei der man die Fahrt richtig mittels der „Komfortsteuerung“ einstellen kann. In der dritten Stellung fährt der Wagen automatisch ein Viereck mit abgerundeten Ecken, wobei die Fahrtgeschwindigkeit vor der scharfen Kurve jeweils verringert wird.

Doch damit nicht genug: Der „Prototyp Porsche Elektrik“ hatte zusätzlich noch eine Beleuchtung der Frontscheinwerfer und der heute kaum mehr erhältliche „Stopp elektrik“ noch ein zusätzliches Bremslicht, das bei der Automatikfahrt beim Abbremsen vor der Kurve aufleuchtet.

Josef und Hermann Neuhierl beschäftigten sich jedoch nicht nur mit Spielzeugrennwagen. Für Vater und Sohn waren schnelle Autos ein beliebtes Hobby. Obwohl er im normalen Leben bescheiden und eher zurückhaltend war, hatte Hermann Neuhierl, der 1955 nach seiner Promotion in Chemie in das elterliche Geschäft eingetreten war, die Liebe zu schnellen Autos von seinem Vater geerbt. Bereits in jungen Jahren fuhr er selber Rennen und war mit dem bekannten deutschen Rennfahrer Huschke von Hanstein befreundet.

Hermann Neuhierls Leidenschaft gehörte dem richtigen Porsche. Hatte er ein neues Fahrzeug gekauft, wurde dieses sofort auf der Autobahn von Nürnberg nach Heilbronn ausprobiert. Wehe, der Wagen erreichte nicht die angegebene Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h – und zwar gestoppt und nicht nur auf dem Tacho. Fuhr der Wagen auch nur 5 km/h zu langsam, wurde er reklamiert und an den Hersteller zurückgegeben.

Ab Mitte der 50iger Jahre brachte die Firma Neuhierl in schneller Folge eine Reihe von wunderschönen, sehr detailgetreuen Luxus-Autos auf den Markt: den 30 cm großen, dem 52er „Pan American“ nachempfundene „Gigant“ (Abb. 7) und den Mercedes 300, wegen seines bekanntesten Benutzers auch „Adenauer-Mercedes“ genannt. Von diesem gab es insgesamt sieben Variationen, am bekanntesten wohl der mit einem Elektromotor angetriebene Battromot.

Am erfolgreichsten aber waren die verschiedenen Mercedes-Rennautos, alles Nachbauten der legendären Silberpfeile der 50iger Jahre. Diese gab es in verschiedenen Größen – bis 34 cm –, mit Friktion, Uhrwerk und Elektromotor, mit und ohne Fahrerfigur, mit abnehmbarer Motorhaube, mit Fernlenkung und – den Solo – als figurenfahrendes Selbstfahrmodell.

Die Produktionsmengen gerade der Rennwagen waren gigantisch. So wurden Mitte der 50iger Jahre 35.000 – 40.000 Stück pro Woche (!) produziert und vor allem in die USA verkauft. Jeden Freitag wurden die in großen Holzkisten verpackten Spielzeugautos abgeholt und per Schiff nach Amerika



Abb. 7

transportiert, wo sie u. a. in den großen Kaufhäusern von Sears, Reebok, Woolworth u. a. verkauft wurden.

Um die gestiegene Nachfrage erfüllen zu können, wurden die Kapazitäten erheblich

vergrößert. Die Firma beschäftigte bereits 1957 weit mehr als 100 Mitarbeiter, allein 10 Mann waren im Werkzeugbau tätig.

Da die Fabrikräume nicht mehr ausreichten, entschloss sich Josef Neuhierl, einen

Abb. 8



modernen Neubau Ecke Wald- und Flössaustraße zu errichten. Am 22. August 1957 konnten die neuen großzügigen Fabrikräume bezogen werden. Wenige Wochen später verstarb Josef Neuhierl am 21. Oktober 1957 an den Folgen eines Herzinfarkts. Er war nur 62 Jahre alt geworden. Nach seinem Tod übernahmen seine Witwe Frida und sein Sohn Hermann die Leitung der Firma.

Obwohl sich die Erfolgsmodelle noch gut verkauften, war das Ende der Blechspielzeugära schon absehbar. 1959 erschien mit dem „Combi“ das letzte klassische Auto mit einer Metallkarosse. Bereits seit Mitte der 1950iger Jahre hatte man bei Neuhierl mit dem neuen Werkstoff Plastik experimentiert. 1956 wurde mit dem „Rennboot Fox“ der erste Artikel aus dem neuen Werkstoff auf den Markt gebracht.

1959 erschien dann mit einem zerlegbaren VW-Kombi das erste Struxy-Modell, der Anfang einer Serie von mehreren vorbildgetreuen Fahrzeugen in allerdings unterschiedlichem Maßstab. Unter anderem gab es den VW-Combi als Polizei- und Ambulanzfahrzeug, ein Go-Kart, und zwei VW-Modelle, den 1500 (Abb. 8) und den Karmann Ghia. Da diese Modelle auf dem Sammlermarkt heute noch relativ häufig in sehr gutem Zustand angeboten werden, waren sie wohl doch eher Ladenhüter.

Die beiden Struxy-Modelle Nr. 15 und 16, zwei Rennwagen von Porsche und Ferrari, beide erstmals 1961 erhältlich, bildeten dann den Anfang einer völlig neuen Entwicklung für die Firma JNF – den Einstieg in die Welt der Autorennbahnen.

Hermann Neuhierl hatte die Idee dazu von einem seiner alljährlichen Besuche der großen Spielwarenmessen in den USA mitgebracht. 1963 kam die Carrera-Rennbahn auf den Markt. Der Name war von dem Carrera PanAmericana Rennen in Mexiko entliehen. Hermann Neuhierl durfte sowohl den Name als auch den Schriftzug von der Firma Porsche übernehmen – angesichts des heute weltweit bekannten Markennamen eine großzügige Geste.

Die ersten Carrera-Rennwagen mit der Artikel-Nr. 400 - 403 waren die damals auf allen Rennstrecken beheimateten „Zigar-

ren“ von Porsche, Ferrari, Lotus und Cooper. Zur Entwicklung der kleinen Flitzer fuhr die gesamte Entwicklungsmannschaft von JNF, u. a. der Betriebslenker Haucke und Graveur Grauvogel, zum Maßnehmen an den Nürburgring. Vor Ort wurden Fotos und Aufmaße von den Originalen erstellt und später in die Spritzgussformen umgesetzt.

Den Maßstab 1:32 entschied der Chef persönlich: „1:24 ist für deutsche Wohnzimmer zu groß.“

Die Carrera-Bahn brachte den endgültigen Durchbruch der Spielzeugfirma Neuhierl auf dem Weltmarkt. Innerhalb weniger Jahre konzentrierte man alle Aktivitäten ausschließlich auf die Entwicklung von Rennbahnen.

Nach über 20 Jahren erfolgreicher Produktion von Autorennbahnen kam Mitte der 80iger Jahre der große Einbruch. Wieder gab es wie bereits Ende der 50iger Jahre einen einschneidenden Wandel in der Spielzeugindustrie. Die steigenden Herstellungskosten zwangen zur Verlagerung der Produktion ins Ausland, und die Ära der Computerspiele warf ihren ersten Schatten voraus. Hermann Neuhierl war auf diese Entwicklungen nicht vorbereitet. Am 21. Februar 1985 musste die Firma „Carrera Spielwaren Neuhierl GmbH und Co KG“ Konkurs anmelden. Hermann Neuhierl, der ein Leben lang ein Eigenbrödler geblieben war, verkraftete diesen Niedergang nicht mehr. Im Februar 1985, nach einer langen Verhandlungsnacht mit dem neuen Eigentümer von Carrera, nahm er sich gemeinsam mit seiner hochbetagten Mutter Frieda das Leben.

Nach einem erneuten Niedergang der Carrerabahnen durch die zunehmend schlechten Qualitäten gegen Ende der 90iger Jahre, erlebten diese auch durch das Revival der 60iger und 70iger Generation einen neuen Aufschwung.

Die Erfolgsgeschichte von Carrera geht weiter. In Fürth erinnern jedoch nur noch die leerstehenden ehemaligen Fabrikgebäude und die Neuhierl-Villa an der Waldstraße an das Jahrzehnte lange erfolgreiche Wirken der Spielwarenfabrikanten Josef und Hermann Neuhierl.

Spiel- und Metallwarenfabrikation Robert Rühl

Die Spielwarenfabrikation der Firma Rühl bestand von 1946 bis 1971.¹ In dieser Zeit wurden wenige, dafür aber phantasievolle, figürliche Spielsachen produziert, die aus heutiger Sicht viel zu filigran für Kinderhände erscheinen. Das Spielzeug hatte längst Einzug in die Vitrinen der Sammler gefunden und die Preise, die für Rühlsche Artikel bezahlt werden, steigen von Jahr zu Jahr an.

Über die Firma Rühl und deren Inhaber ist bis heute aber kaum Näheres bekannt. Mit diesem Artikel soll der Versuch unternommen werden, mehr über den Firmengründer Robert Rühl und sein Schaffen zu erfahren.

An einem schönen Frühsommertag im Juni 2002 stand ich an der Brüstung eines alten Gartenhauses an der Vacher Straße und blickte in ein gigantisches Loch, das für den Bau der U-Bahn-Linie 1 zur Fürther Hardhöhe entstanden war. Aus der Tiefe dröhnte mir der Lärm von Baggern und Pumpen entgegen und nichts erinnerte mehr an den beschaulichen Garten, in dem sich Robert Rühl so gerne aufgehalten und wo er vielleicht auch die Ideen für seine Spielzeuge hatte.

Ich hatte mich mit Joseph Schneider, einem entfernten Verwandten von Robert Rühl, verabredet, um von ihm mehr über die Spielwarenfabrik und deren Inhaber in Erfahrung zu bringen.

Robert Rühl wurde am 12. März 1897 in Freiburg geboren. Seine Eltern zogen später nach Nürnberg um und betrieben dort eine Spezereihandlung.

Nach Schule und Lehre wurde Robert Rühl Anfang der 20iger Jahre des vorigen Jahrhunderts Werkzeugmacher bei der Firma Georg Adam Mangold (GAMA) in Fürth, die damals noch ihre Betriebsstätte in der Rosenstraße hatte. Schnell erkannte Hans Mangold das Geschick von Robert Rühl und machte ihn zum Meister der Werkzeugmacherei.² Neben den Mustermachern, den Konstrukteuren der Spielsachen, waren die Werkzeugmacher die wichtigsten Mitarbeiter einer Spielzeugfabrik. Sie „bauten“ aus Metall die Werkzeuge – Stanz- und Prägeformen –, die die Serienproduktion eines Spielzeuges erst möglich machten.

Über die frühen Jahre Rühl's bei GAMA ist nichts mehr bekannt. Bemerkenswert ist

Abb. 1



nur, dass einige frühe mechanische Figuren in einem frühen GAMA-Katalog aus den 30iger Jahren große Ähnlichkeiten mit späteren Entwürfen von Rühl aufweisen. So gab es bereits bei GAMA einen uhrwerksbetriebenen Fuchs, der eine Gans jagt, ähnlich dem 30ig Jahre später aufgelegten Rühl'schen „Fiffi mit Gänserich“ (Artikel Nr. 35), wo ein schwanzwedelnder Spitz eine wild mit den Flügeln schlagende Gans verfolgt (Abb. 1).

1937 kaufte Rühl das Anwesen Sommerstraße 7, in dem die Spielefabrik Kleefeld seit 1883 ihren Sitz hatte, von den den jüdischen Eigentümern, die wegen der zunehmenden Gewalt der Nazisdiktatur ins Ausland auswandern mussten.

Als mit zunehmender Dauer des 2. Weltkrieges die Spielwarenherstellung für die Firma GAMA immer schwieriger wurde, beschaffte Robert Rühl von der Firma Bachmann/von Blumenthal, die auf dem Gelände des Fürther Flughafens eine Flugzeugwerk unterhielt, Zulieferaufträge, mit denen die Produktion bei GAMA in den letzten Kriegsjahren aufrecht erhalten werden konnte. Mit dem Kriegsende und dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches wurde auch bei GAMA jegliche Produktion eingestellt.

Bald nach dem Ende des Krieges betrieb Robert Rühl, der wegen seines Alters nicht mehr als Soldat eingezogen worden war, den Neuanfang bei GAMA. Da die Fabrikräume der Firma glücklicherweise von Kriegsschäden verschont geblieben waren, konnte noch im Herbst 1945 mit der Herstellung von in der Nachkriegszeit dringend benötigten Waren begonnen werden. Unter anderem aus noch vorhandenen Materialresten der Flugzeugwerften wurden Öfen, Kochgeschirr und viele andere notwendige Artikel für den täglichen Gebrauch gefertigt.

Bald begann auch wieder die Herstellung von Kinderspielzeug. Zunächst wurden erfolgreiche Vorkriegsserien mit vorhandenen Werkzeugen und Bauteilen produziert, z. B. der Traktor mit einer Aufzugskurbel am Kühler, in der Nachkriegsversion allerdings nicht mehr in militärischen Tarnfarben und anfangs wegen Materialmangels mit Holz statt Gummirädern.

Als die Mangold-Schwiegersöhne Eugen Strecker und Werner Maas aus der Kriegsgefangenschaft wieder in die Geschäftsführung zurückgekehrt waren, nahmen die Differenzen mit ihrem Werkmeister Robert Rühl über den zukünftigen Weg der Firma zu. Schließlich trennte man sich, und Robert Rühl verließ nach über 20ig jähriger Zugehörigkeit die Firma GAMA.

Eine großzügige Abfindung bildete die Basis für die Gründung einer eigenen Firma. Am 1. Juli 1946 erfolgte die Gewerbeanmeldung. Angemeldete Tätigkeit war die Herstellung und der Vertrieb von Gebrauchsartikeln und Spielwaren.³ Wie der Firmenna- me bereits besagte, wurden nicht nur Spielzeuge, sondern auch andere Metallwaren als Zulieferer wie z.B. Lippenstift- hül- sen für die Firma Fakolischau in Nürnberg gefertigt. Die Firma Rühl war nie ein klassischer Blechspielzeugzeughersteller, da schon sehr früh Teile aus verschiedenen Materialien zusammengebaut wurden. Die meisten Artikel bestehen aus einer für die damalige Zeit innovativen Kombination von Metall- und Kunststoffteilen.

Die Rühl'sche Spielwarenpalette umfasst wenige – die bekannte Artikelliste reicht nur bis Nr. 35 – dafür aber fast ausschließlich phantasie- reiche, figürliche Produkte mit witziger Mechanik. Das Marken- zeichen der Firma war ein großes R, umfasst von einer Raute. Das Zeichen findet man lithografiert auf den frühen Blechspielsachen und auf den bunten Kartons, in die das Spielzeug verpackt wurde.

Die frühesten und heute gesuchtesten Artikel sind ein Kasperle-Theater und mit gleicher Mechanik ein Boxkampf. Beim einen schlägt der Kasper mit einer Pritsche den Teufel, beim anderen schlagen zwei uhrwerksbetriebene Boxer mit ihren Fäusten aufeinander ein (Abb. 2).

In den Fünfziger Jahren absoluter Mark- renner und heute noch oft auf Spielzeug- auktionen zu finden, war das Trabergespann Arabian mit der Artikel Nr. 5. Das Gespann fährt uhrwerkgetrieben je nach Einstellung der Richtung über den Schweif des Traber- pferdes geradeaus oder im Kreis (Abb. 3).



Abb. 2

Mit gleicher Mechanik, aber aufwendiger gestaltet, ist das Eselsgespann Asinello, Artikel Nr. 9 (Abb. 4), bei dem ein federbuschgeschmückter Esel einen bunt lithographierten Karren zieht. Die Idee zu die-

sem Spielzeug dürfte Robert Rühl wohl auf einer seiner vielen Reisen nach Italien gekommen sein, wo in den Fünziger.

In Bezug auf Funktion, Gestaltung und Lithographie darf man die Vögel, die mit den

Abb. 3





Abb. 4

Flügel schlagend um einen Turm kreisen auf dem sich ihr Nest befindet, wohl als die schönsten Rühl-Artikel bezeichnen. Den Artikel gibt es mit einem Storch und einem Specht, der während des Fluges auch noch zwitschernde Laute von sich gibt (Abb. 5). Körper und Flügel der Vögel sind über ein Gestänge mit dem Turm verbunden. Mittels Mechanik drehen sich die Vögel um den Turm und schlagen mit den Flügeln. Das Werk von Bühler sorgt für lange Laufzeiten und lässt sich auf „Stop“ und zwei Flugfunktionen einstellen.

Mitte der 50iger Jahre waren bis zu 15 Arbeiter mit der Herstellung von Spielwaren in den Fabrikräumen der Firma Rühl im Hinterhaus in der Sommerstraße 7 beschäftigt. Leider existieren heute keine Unterlagen mehr, welche Mengen von den einzelnen Artikeln während des Bestehens der Firma Rühl hergestellt wurden. Allein vom Trabergespann Arabian dürften aber mehrere zehntausend Stück produziert worden sein.

Der Ertrag der Spielwarenproduktion war für Robert Rühl mit Sicherheit jedoch nicht

sehr hoch, wie die nachfolgende Kalkulation für das Trabergespann Arabian zeigt.

Der Verkaufspreis für das Dutzend betrug 1954/55 54 DM was einem Stückpreis von 4,50 DM entspricht.

Vom Dutzendpreis wurden vom Großhändler $33\frac{1}{3}\%$ Einzelhandelsrabatt und nochmals 25 % Großhandelsrabatt abgezogen. Zu bestimmten Zeiten wurde z. B. noch ein Frühjahrsrabatt von 5 % gewährt.⁴

Dem Hersteller blieben somit bestenfalls 27 DM für das Dutzend, bzw. 2,25 DM für das Stück. Dieser Betrag war Mitte der 50iger Jahre gerade noch auskömmlich. Sieben Jahre später, Anfang der 60iger Jahre, war der Verkaufspreis auf gerade 2,50 DM gestiegen, was angesichts zwischenzeitlich erheblich gesteigener Lohn- und Materialkosten kein kostendeckender Preis mehr gewesen sein dürfte.

Da Robert Rühl vermögend und nicht auf die Einkünfte seiner Firma angewiesen war, konnte er sich einen nur geringen Ertrag aus seiner Spielwarenfabrikation leisten, so lange das Ergebnis nur positiv war. Ende der 50iger Jahre setzte aber der Niedergang der



Abb. 5

Blechspielzeugära ein. Billig produzierte Spielwaren aus Kunststoff eroberten in großen Stückzahlen die weltweiten Märkte und verdrängten die vielen kleinen deutschen Hersteller, die nicht mehr in der Lage waren, sich dem wachsenden Druck ausländischer Hersteller innovativ zu widersetzen.

Die japanischen Spielwarenproduzenten kopierten darüberhinaus ohne Rücksicht auf europäische Patente und Gebrauchsmuster viele beliebte Artikel der deutschen Firmen. Durch die erheblich geringeren Lohnkosten lagen die Preise für ihre Produkte um 30 - 50 Prozent unter denen der deutscher Hersteller.

Auch Rühl'sche Artikel fanden Nachahmer. So findet man heute noch relativ häufig eine Kopie des Trabergespanns Arabian, allerdings bunter und ganz aus Kunststoff.

Da er ohne Nachfolger war, und weil der Trend der Zeit nur noch wenig Interesse an seinen filigranen Spielsachen hatte, wurde Mitte der 60iger Jahre Spielwarenfabri-

tion aufgegeben, und es entstanden nur noch Zulieferteile für andere Firmen. Am 31.12.1971 endete mit der Löschung aus dem Gewereregister die Geschichte der Metallspielwarenfabrik Robert Rühl. In die freigewordenen Fabrikationsräume der Firma zog anschließend die Firma Piele, die dort bis Ende der 80iger Jahre u.a. Cowboy- und Schaffnergarnituren aus Leder und Plastik herstellte.⁵

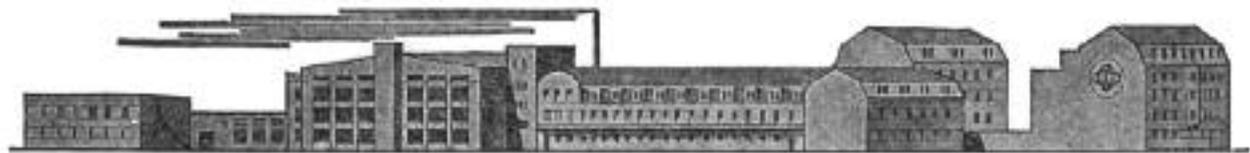
Nach Auflösung der Firma verkaufte Rühl die Werkzeuge und Herstellungsrechte für einige seiner Spielwaren u. a. ins Ausland. So produzierte eine spanische Firma EGE einen der letzten Rühlschen Artikel „Fifi mit Gänserich“ in den 60iger Jahren unter dem Namen „Wimpy“ weiter.

In den Jahren nach dem Ende seiner beruflichen Tätigkeit widmete sich Robert Rühl nur noch seinem Garten und seinem liebsten Hobby, dem Reisen. Nach längerer Krankheit starb er am 12. Mai 1982 im Alter von 85 Jahren in Fürth.

Anmerkungen

1 Auskunft aus dem Gewereregister der Stadt Fürth
 2 Robert Rühl hat u.a. ein besonders lang laufendes Uhrwerk entwickelt, an dem er auch das Patent angemeldet hatte. Später soll er das Patent an die Firma Bühler, eine heute noch in Nürnberg existierende Firma, die sich auf die Herstellung von Uhrwerken spezialisiert hat, verkauft haben. Diese Angabe konnte jedoch noch nicht überprüft werden.

3 Auskunft aus dem Gewereregister der Stadt Fürth
 4 Diese Angaben stammen freundlicherweise von Herrn Walter Ley, dem letzten Inhaber der Fürther Spielwarengroßhandlung Daniel Ley.
 5 Auskunft von Herrn Walter Gruber, früherer Inhaber der Firma Piele.



CHRISTIAN GÖTZ & SOHN · FÜRTH · BAY.

METALL- UND PLASTIKSPIELWARENFABRIK

GÖSO – Götz und Sohn Fürth, 1876 - 1974

Die Metall- und Spielwarenfabrik GÖSO – Christian Götz und Sohn – wurde 1876 von Christian Götz als kleiner Handwerksbetrieb in Fürth begründet. 1906 trat Konrad Götz in den väterlichen Betrieb ein. Gleichzeitig erfolgte die Verlagerung des Betriebes an den neuen Standort Jakobinenstraße, womit die erfolgreichen Jahrzehnte der der Firma begannen.

Bis in die Mitte der 30iger Jahre produzierte GÖSO vor allem Puppenartikel, wie Betten, Waschtische und Badewannen (Abb. 1), Sandspielzeug und Glockenroller.

Ab 1936 wurde zunehmend militärisches Spielzeug hergestellt u.a. ein Bombenflieger, ein Schießstand mit Kanone und erstmalig auch eine Reihe von Militär-LKW, die den Anfang für eine Reihe von äußerst erfolgreichen LKW-Serien nach dem 2. Weltkrieg bildete.

Unter der Leitung von Georg Götz gelang es nach dem Krieg in nunmehr Dritter Generation an die Erfolge anknüpfen.

Der Wiedereinstieg in den Spielzeugmarkt begann mit einer Reihe von LKW-Modellen der Vorkriegs-Serie als Brauerei,

Abb. 1





Abb. 2

Post- und Coca-Cola-Wagen. Weitere drei LKW-Serien sollten folgen und begründeten den Ruf „GÖSO birgt Qualität“ (Abb. 2).

Als einer der ersten Spielzeughersteller produzierte GÖSO den VW-Bus (Abb. 3) sowohl als Pritschen-, Kombi- und Kastenwagen.

Das absolute high-light für Sammler stellt das 1953 erschienene ADAC-Motorrad und der 1951 zum 75jährigen Firmenjubiläum aufgelegte Roller „Jubilar“ (Abb. 4) dar. Bereits Mitte der 50iger Jahre erfolgte bei

GÖSO die Umstellung auf Plastik-Spielwaren, die in den folgenden Jahren das Blechspielzeug vollständig verdrängten.

Obwohl die Firma den Umschwung vom Blechspielzeug zu Spielwaren aus Plastik gemeistert hatte kam kurz vor dem 100sten Jubiläum Anfang der 70iger Jahre das Aus. Teile des damals noch produzierten Sortiments wurden an den Konkurrenten die Firma Wader verkauft. 1977 wurde die Firma GÖSO endgültig aus dem Handelsregister gelöscht.

Abb. 3





Abb. 4

Bildnachweis

Alle Abbildungen stammen aus der Sammlung Arnold.
Fotos: Karl Arnold

Literatur

Leinweber, Ulf, Baukästen. Technisches Spielzeug vom Biedermeier bis zur Jahrtausendwende, Kassel 1999

Hofmann-Randall, Christina, Fränkische Kinderbücher aus fünf Jahrhunderten, Erlangen 2001

Kraus, Alfred, Deutsches Blechspielzeug nach 1945, Bella Verlag 1998

Schweizer, Ulrich, Josef Neuhierl Spielwaren von 1920 bis 1963, Schallstadt-Mengen 2007

Smits-Bode, Henry, Carrera 160 • 132 Universal • 124 Jet, Geschichte und vollständiger Modellkatalog, Bissendorf 2002

Spielzeugmuseum Nürnberg (Hg.), Eisenzeit. Geschichte des Metallbaukastens, Nürnberg 1995

Spielzeugmuseum Nürnberg (Hg.), Die Spielmacher J.W. Spear & Söhne, Geschichte einer Spielefabrik, Nürnberg 1997

Spielzeugmuseum Nürnberg (Hg.), Paradestücke. Zinnfiguren aus Nürnberg und Fürth, Nürnberg 2000

Walter, Gerhard G., Die schönsten Autos und Motorräder der 50er und 60er Jahre, London 1996

Walter, Gerhard G., Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland, Durmersheim 1996

Warnecke, Dieter, Blechspielzeug Nutzfahrzeuge und Traktoren. Deutsche Modelle der 50er und 60er Jahre, Augsburg 1997

■ Einladung zur Jahresmitgliederversammlung 2008 am Donnerstag, dem 13. November, im Schloss Burgfarrnbach

im Anschluss an den Vortrag von Barbara Ohm, Ein Verein in Bewegung. Vom Verein für Heimatforschung Alt Fürth zum Geschichtsverein Fürth.

Tagesordnung

1. Bericht des Vorstands
2. Bericht über die Finanzen des Vereins
3. Bericht des Kassenprüfers
4. Entlastung des Vorstands
5. Sonstiges

Anträge zur Jahresmitgliederversammlung sind bitte bis zum 7. November 2008 an die Geschäftsstelle im Schloss Burgfarrnbach, Schlosshof 12, 90768 Fürth, zu richten.

Wir bitten um eine rege Beteiligung an der Mitgliederversammlung.

Barbara Ohm	Dr. Gerhard Merle
1. Vorsitzende	Schatzmeister

■ Ausstellung im Schloss Burgfarrnbach vom 26. Oktober bis 23. November 2008

Die Fürther Spielwarenproduktion gestern und heute

Sammlung Karl Arnold sowie neues Spielzeug der Fürther Firmen Bruder und Simba Dickie Group

Öffnungszeiten:

Dienstag bis Donnerstag 10-16 Uhr
Sonntag, 26. Oktober 11-15 Uhr
Sonntag, 9. November 11-16 Uhr
Sonntag, 23. November 11-14 Uhr

Sonntag, 26. Oktober, 11 Uhr

Vernissage

Der Sammler Karl Arnold berichtet über seine Sammlung und führt durch die Ausstellung

Mittwoch, 29. Oktober, 11 Uhr

Führung durch die Ausstellung

mit Barbara Ohm

Dauer ca. 1 Stunde

Donnerstag, 30. Oktober, 18 Uhr

Vortrag: Günther Zolles, ehem. Mitarbeiter der Firma GAMA

Bewegte Geschichte – Die Spielzeugfirma GAMA

Mittwoch, 5. November und Donnerstag, 6. November, jeweils 10-12 Uhr

Kinderprogramm für Großeltern und ihre Enkel

mit den Museumspädagogen Jana Mantel und Stephan Schwarzmann

Begrenzt auf 10 Kinder. Unkostenbeitrag 2,- € pro Person.

Anmeldung unter Tel.: 7 87 48 87 (Frau Mantel)

Sonntag, 9. November, 11 Uhr, Dauer ca. 1 Stunde

Zwei Kurzführungen:

Franz Bader, Altes Spielzeug – Neues Spielzeug

Barbara Ohm, Die Bilderbuchfabrik Löwensohn

Donnerstag, 6. November, 18 Uhr

Vortrag

Heinz Bruder, BRUDER Spielwaren – Entwicklung eines Fürther Spielwarenunternehmens

Sonntag, 23. November, 11 Uhr

Finissage

Der Xylograph Rudolf Rieß demonstriert die Herstellung der Spielzeugkataloge in den Fünfziger Jahren. Jeder Besucher kann sich selbst an der Druckerpresse betätigen.

Die Museumspädagogen Jana Mantel und Stephan Schwarzmann bieten an den Dienstagen, Mittwochen und Donnerstagen im November für Vorschulkinder ein **Kinderprogramm** an. Interessierte Kindergärten melden sich bitte bei Frau Mantel unter Tel.: 78 74 88.

Unkostenbeitrag 2,- € pro Kind.

Alle Veranstaltungen finden im Schloss Burgfarrnbach statt.

Ausstellungsgestaltung Franz Bader

In Kooperation mit dem Stadtarchiv

Wir danken

der Firma Bruder, Fürth, für finanzielle Unterstützung und Sachspenden,
der Firma Simba Dickie Group, Fürth, für viele Spielsachen.



Geschichtsverein Fürth e.V.
Schlosshof 12
90768 Fürth
Telefon: (09 11) 97 53 43
Telefax: (09 11) 97 53 45 11
E-Mail: Arch@Fuerth.de
www.geschichtsverein.fuerth.de

Bankverbindung:
Sparkasse Fürth
(BLZ 762 500 00)
Konto-Nr. 24 042

Die letzten Veranstaltungen im Jubiläumsjahr unter dem Motto „Geschichte in Bewegung“

26. Oktober bis 23. November

Die Fürther Spielwarenproduktion gestern und heute Ausstellung im Schloss Burgfarrnbach

Vernissage am 26. Oktober, 11 Uhr (Programm im Heft)

13. November, 19.30 Uhr, Schloss Burgfarrnbach

Barbara Ohm

Ein Verein in Bewegung – Gestern, Heute, Morgen

Vom Verein für Heimatforschung Alt Fürth zum Geschichtsverein Fürth

Vortrag, anschließend **Mitgliederversammlung** (Einladung im Heft)

27. November, 19 Uhr, Grüner Baum

Ollapodrida-Suppenessen

Mit Ewald Arenz und Berthold Brackemeier

Zum Jahresthema „Geschichte in Bewegung“

Bitte verbindliche Anmeldung Tel.: 97 53 45 17 (Frau Debast)

Bitte beachten: Das Suppenessen findet im Grünen Baum, Gustavstraße 34 statt.

5.-14. Dezember

Teilnahme am Weihnachtsmarkt auf dem Waagplatz

Angeboten werden u. a. die dritte Weihnachtskugel mit neuem Altstadtmotiv, eine große Auswahl Weihnachtsschmuck und Weihnachtskarten, handbemalte Zuckerstücke, traditionelles Blechspielzeug, handbemalte Glaskugeln, Fürth-Literatur.