

Koffer, Kulis, Komiker. Reisegepäck im Spielzeug

MARION FABER

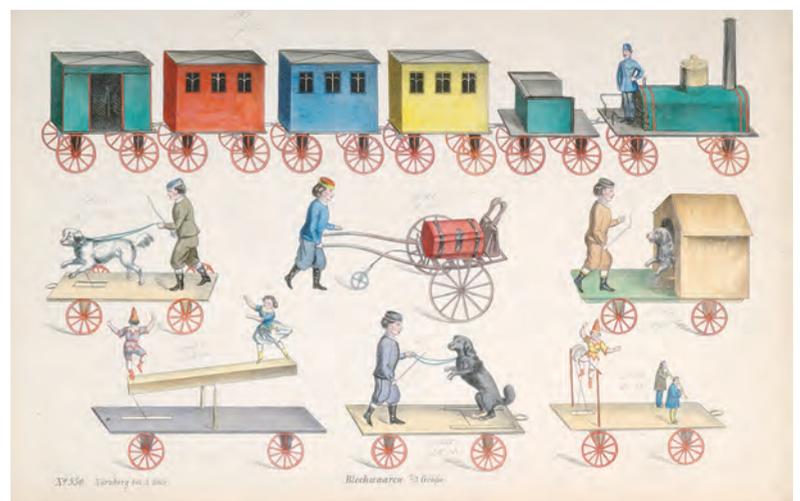
Zum 140-jährigen Jubiläum des Reisegepäckherstellers Louis Vuitton startete das Unternehmen eine Werbekampagne zur Geschichte des Hauses.¹ Unter dem Motto „Eine Faszination seit 1854“ wurde Vuitton-Gepäck mit historischem Blechspielzeug aus der Zeit von 1890 bis 1930 gezeigt. Auf einem der Anzeigenmotive sieht man ein Puppenpärchen im Roadster. Das Heck des flotten Zweisitzers ist mit edlem Vuitton-Gepäck beladen. Ein anderes Inserat präsentiert ein Motorrad mit Fahrer und Sozia. Sie trägt eine moderne Tasche um die Schulter. Denkt man an Reisegepäck im Spielzeug, fallen einem in erster Linie Spielsachen aus Blech ein. Das liegt zum einen daran, dass Reisefahrzeuge aus Blech wie Eisenbahn, Auto, Ozeandampfer und Flugzeug ohnehin ein Stück der großen, weiten Welt ins Kinderzimmer brachten. Zum anderen machen mechanische Figuren aus Blech wie Dienstmänner oder Kofferträger einen wesentlichen Teil des Themas Reisegepäck im Spielzeug aus. Es geht in diesem Artikel vor allem um Reisegepäck in Form von Koffern und Taschen sowie um Berufsstände und Vehikel für deren Transport.² Figuren, die Gepäck tragen oder transportieren, kamen im Zusammenhang mit der Eisenbahn im Blechspielzeug auf.

Mit der Erfindung von Dampfschiff und Eisenbahn und dem Ausbau der Verkehrswege erlebte die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung in den Staaten des Deutschen Bundes in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einen enormen Aufschwung. Auch das Reisen wurde mit den neuen Verkehrsmitteln erheblich bequemer und schneller. Die rasch fortschreitende Industrialisierung intensivierte die Nutzung von Kohle und Eisen und förderte durch Verbreitung von Kraft- und Arbeitsmaschinen rationelle Herstellungsverfahren.³ Verbesserte Fertigungsmethoden setzten sich im Bereich des Spielzeugs ebenfalls seit der Mitte des 19. Jahrhunderts durch. Besonders Spielwaren aus Eisenblech konnten auf der Grundlage industrieller

Formgebungstechnik fortan in größeren Mengen produziert werden.⁴ Mit der zunehmenden Produktion von Blechspielwaren konnten Nürnberg und Fürth im 19. Jahrhundert ihren Stellenwert als führende Standorte deutscher Spielzeugherstellung weiter ausbauen.⁵

Erst das Eisenblech in Verbindung mit neuen Verarbeitungstechnologien ermöglichte es, komplizierte Formen der technischen Wirklichkeit wie die Eisenbahn im Spielzeug nachzubilden. Spielzeugeisenbahnen wurden schon bald nach Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien hergestellt, und zwar nicht nur aus Holz, Papier und Zinn, sondern auch aus Blech.⁶ Ein Inserat in der Nürnberger „Allgemeinen Polytechnischen Zeitung“ von 1836 gilt als das früheste Zeugnis für eine Spielzeugeisen-

Abb. 169: Blatt aus dem Musterkatalog für Spielwaren, August Kolb, Nürnberg, 1840–1845. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



bahn aus Blech in Deutschland. Unter der Rubrik „Neue Waren“ wird eine Uhrwerk-Lokomotive mit Personenwagen feilgeboten.⁷ Wenig bekannt ist, dass eine Blecheisenbahn bereits auf einem Blatt eines Nürnberger Spielwarenmusterbuchs⁸ von 1840/1845 abgebildet ist (Abb. 169). Sie besteht aus einer Dampflokomotive mit Tender, drei Personenwagen und einem Güter- oder Gepäckwagen. Darüber hinaus zeigt das Blatt einen Jungen, der einen dreirädrigen Gepäckkarren mit Reisekoffer und -tasche vor sich herschiebt. Beide Spielsachen werden als „Blechwaren. $\frac{2}{3}$ Größe“ bezeichnet, das heißt bezogen auf die Blattbreite von 43,8 Zentimetern dürfte die Eisenbahn circa 60 Zentimeter lang und der Junge mit Gepäckkarren circa 20 Zentimeter groß gewesen sein. Mit dem Aufkommen von Eisenbahnspielzeug rückte auch der Gepäckträger oder Dienstmann, der möglichst schnellen Schrittes Gepäckstücke beförderte, in den Blickpunkt der Spielwarenhersteller. Als bewegliche Figur ließ er sich adäquat nur in Blech umsetzen.

Trägerdienste wurden in zunehmendem Maße an Bahnhöfen und öffentlichen Plätzen gebraucht.

Mit dem Ausbau der Schienenwege entwickelten sich die Bahnhöfe zu verkehrstechnischen Knotenpunkten. Ein ständiger Strom von Fußgängern, Droschken, Kutschen und anderen Fuhrwerken bestimmte das Leben in Bahnhofsnähe.⁹ Nach anfänglichen Befürchtungen, die Eisenbahn als neues Verkehrsmittel würde unzählige Arbeitsgelegenheiten und Gewerbe schwer schädigen, besonders diejenigen, die vom Straßenverkehr lebten, stellte sich bald heraus, dass durch die Eisenbahn neue Arbeitsplätze und Berufe entstanden.¹⁰ In seiner Beschreibung Nürnbergs für Fremde berichtete der fränkische Journalist Friedrich Mayer 1852 über die Institution „der Kofferträger, welche die Effekten der Reisenden vom Bahnhof nach der Stadt befördern und hiefür bis zu dem Gewicht eines Ctrs. 12 kr. erhalten. Schwere Gegenstände werden mit verhältnißmäßig höherem Schafferlohn besorgt.“¹¹

Die Hauptaufgaben von Gepäckträgern und Dienstmännern lagen in der Beförderung von Stückgut, Koffern und Gegenständen verschiedenster Art sowie in Boten- und Aushilfstätigkeiten. Nach und nach wurde ihre Arbeit als konzessioniertes Gewerbe durch „Dienstmännerinstitute“ organisiert. Erste Einrichtungen dieser Art entstanden 1858 in Bromberg an der Brahe und 1862 in Wien.¹² Leistung und Entlohnung der Dienstmänner, die als eine Art Leiharbeiter oder Kuli in vorgeschriebener Uniform und mit einer bestimmten Nummer an ihren Standplätzen an Häuserecken, Plätzen und Straßen auf Einsätze warteten, konnten auf diese Weise vereinheitlicht werden.

Der bekannteste Dienstmann unter den Blechspielwaren ist der „EXPRESS Dienstmann No. 12“ (EPL 140) des Ernst Paul Lehmann Patentwerks in Brandenburg an der Havel. Die Figur wurde von 1888 bis 1925 hergestellt und in einer Jubiläumsversion als „EXPRESS 40 Jahre Dienstmann“ (EPL 770; Abb. 170) noch einmal von 1928 bis 1938 aufgelegt.

Abb. 170: Express 40 Jahre Dienstmann, Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Brandenburg/Havel, 1928–1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Mit Schnur oder Spiralfeder aufgezogen, bewegt er die Beine ganz natürlich und zieht behände seinen Gepäckkarren hinter sich her. Seine Kleidung besteht unter anderem aus einer schwarzen Kappe mit Aufdruck „EXPRESS“ und einer blauen Jacke mit Plakette „No. 770“, die Lehmann-Produktionsnummer und Dienstmann-Kennnummer zugleich sein soll. Damit ist die Spielzeugfigur genau wie ihre großen Vorbilder ausgestattet, die gewöhnlich ein Messingschild mit dem Namen ihres Instituts an ihrer Kappe trugen.¹³ Zusätzlich hatten sie bei ihrer gewerblichen Tätigkeit ein großes Blechschild mit eingestanztem Namen, Standplatz und Nummer an der Brust zu tragen.

In seiner Entstehungszeit galt das kleine Laufwunder als bemerkenswerte Neuheit, deren Patent aus Frankreich kam. Sie war die erste automatisch bewegliche Spielzeugfigur, die in wesentlichen Teilen schon im modernen Blechdruck mit nur noch wenigen handgemalten Details ausgeführt wurde.¹⁴ Der „EXPRESS Dienstmann“ blieb nicht die einzige Gepäck befördernde Lehmann-Blechfigur mit realistischer Laufbewegung. Im Jahre 1914 gesellte sich der „ADAM Kofferfahrer“ (EPL 689) dazu. Er schiebt eine Karre mit einem wuchtigen Koffer vor sich her und kann beim Vorwärtsschreiten sogar die Knie beugen. Im Sortiment des Ernst Paul Lehmann Patentwerks erwiesen sich die hurtig tippelnden und laufenden Figuren mit den treffenden Produktnamen jahrzehntelang als Publikumsliebliche. Insbesondere der Dienstmann ist mit einem halben Jahrhundert Produktionszeit einer der Dauer(b)renner der Spielzeuggeschichte. In der Realität schienen Dienstmänner allerdings nicht unbedingt „von der schnellen Truppe“ gewesen zu sein. Operette und Volksliteratur nahmen die stoische Gemütsruhe und das grantelnde Wesen dieses Berufsstandes aufs Korn. Bekanntestes Beispiel ist Alois Hingerl, Dienstmann Nr. 172 auf dem Münchner Hauptbahnhof, der 1911 von Ludwig

Thoma in der humoristischen Satire „Ein Münchner im Himmel“ verewigt wurde.

Konkurrenz erwuchs den Dienstmännern nicht nur von illegalen Gepäckträgern, die ohne jede Gewerbeberechtigung einfach zupackten, sondern auch durch technischen Fortschritt. Mit wachsender Verbreitung des Automobils nach 1900 ließen sich Gepäckstücke, Koffer, Ballen, Kisten oder kleine Möbelstücke schneller zum Güterbahnhof, Zollamt oder Postamt bringen. Der Dienstmann alter Schule hatte „ausgedient“. Institutionen wie „Auto Dienstmann“ oder „Elektro-Dienstmann“ gründeten sich zwar noch 1929 in Wien, konnten sich aber nicht behaupten.¹⁵

Außerdem kamen bei der Bahn zunehmend Elektrokarren zum Einsatz, die von Bahnbediensteten gesteuert wurden und den Gepäck- und Gütertransport auf dem Bahnhofsgelände organisierten. Üblicherweise mussten größere Gepäckstücke von Reisenden zeitig genug vor Abfahrt des Zugs bei der Gepäckabfertigungsstelle aufgegeben werden und wurden dann vom Ladeschaffner zum Gepäckwagen des Zugs gebracht. Elektrokarren für Gepäckbeför-

Abb. 171: Elektro-Gepäckwagen, Tipp & Co., Nürnberg, 1926. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.





Abb. 172: Fahrbarer Autobaukasten, J.A. Kithil, Nürnberg, um 1925. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.

derung lassen sich im Spielzeug seit den 1920er Jahren nachweisen. Die Blechspielwarenfirma Tipp & Co. in Nürnberg brachte 1926 als Neuheit¹⁶ einen Perron-Wagenfahrer auf den Markt (Abb. 171). Ganz ohne Kraftanstrengung steuert er sein Gefährt mit einem großen Koffer auf der Ladefläche. Ein Federwerk setzt ihn in Aktion.

Mit dem Automobil wurde das Reisen mit Gepäck bedeutend komfortabler. Man musste sich nicht mehr nach Fahrplänen richten und konnte in Gegenden fahren, die vorher unerreichbar waren.¹⁷ Individuelles Reisen mit dem Auto, das bis in die 1930er Jahre ein Privatvergnügen der Ober- und Mittelklasse blieb, brachte eine größere Unabhängigkeit von Zeit und Raum. Hinzu kam, dass sich regelmäßige Urlaube im westlichen Europa allmählich

durchsetzten.¹⁸ Begüterte Familien fuhren zur Erholung in die Sommerfrische aufs Land, ins Gebirge oder an die See. Als Ausdruck der wachsenden Reiselust des Bürgertums lassen sich diverse Reisespiele nennen, deren Deckelbilder als Stafage auch zeitgenössisches Reisegepäck abbilden.¹⁹

Mit dem Bildmotiv einer Reiselimousine kam um

1925 ein „Fahrbarer Autobaukasten“ der Nürnberger Firma J. A. Kithil heraus (Abb. 172). Im Wagen, der von einem Chauffeur gesteuert wird, sitzen zwei Frauen und ein Kind mit sommerlichen Hüten. Auf der Kofferbrücke am Wagenheck ist ein geräumiger Koffer platziert, der mit den Initialen des Herstellers „J.A.K.“ bedruckt ist. J. A. Kithil war bekannt für die Fabrikation von Kubusspielen und Holzbaukästen aller Art.²⁰ Das Sortiment bot ideenreiche und vielgestaltige Spiel- und Baumöglichkeiten, die den Rahmen der üblichen Kubusspiele weit überstiegen. Beim „Fahrbaren Autobaukasten“ lassen sich die flachen, mit Papier bedruckten Holzteile zusammenstecken und auf eine Leiste montieren. Zusätzlich können noch vier Blechräder angeschraubt werden, womit dem Gebilde sogar Mobilität verliehen wird. Mit solchen Artikeln konnten Kinder erheblich mehr anfangen, als nur Spielwürfel zu passenden Bildmotiven zusammenzulegen.

Das Kofferpacken war und ist für Kinder als Vorbereitung zu einer Reise eine aufregende Angelegenheit. Abgesehen davon, dass Jungen und Mädchen spätestens seit den 1920er Jahren ihre eigene Kleidung oder Spielzeug auf Reisen gern in Kinderkoffern mit sich führten, lieferte die Spielwarenindustrie verschiedenste Arten von Puppenkoffern, die Wäsche- und Kleiderausstattungen enthielten, damit es Puppen auf Reisen nicht an Garderobe mangeln sollte. Im 19. Jahrhundert war solch ein „Trousseau“, wie eine komplette Puppenausstattung in der Sprache der Modenation Frankreich und auch hierzulande genannt wurde, ein beliebtes Mädchenspielzeug.²¹ In den 1920er Jahren erlebten modische Puppenkoffer noch einmal eine Hochkonjunktur, wie der große in Deutschland hergestellte Puppenschrankkoffer zeigt (Abb. 173). Er besteht aus Holz und Pappe und ist überzogen mit Papier in Krokolederimitatdruck. Der gewölbte Deckel und die Vorderteile lassen sich ausklappen. Mehrere Holzleisten und zwei Schlösser verleihen

Abb. 173: Schrankkoffer mit Puppenausstattung, Deutschland, 1926. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



ihm Stabilität und Sicherheit. Schrankkoffer boten der Puppe von Welt genügend Stauraum für Röcke, Blusen, Kleider, Unterwäsche und anderes Zubehör. Zahlreiche Firmen hatten sich darauf spezialisiert, ihre Puppen in vollständiger Ausstattung mit Koffer, oft auch mit Kosmetik-Utensilien, anzufertigen. Viele verschiedene Formen waren Mitte der 1920er Jahre im Handel, darunter Flachkoffer, Handkoffer, Reisekoffer und Schrankkoffer mit Garnituren und Ausstattungen für Baby- und Modepuppen.²²

Dass Kinder ihre Spielsachen gern und häufig mit auf die Reise nehmen, war der Spielwarenindustrie durchaus bewusst. In einem Artikel „Das spielende Kind auf der Reise“ in der einschlägigen Fachzeitschrift „Deutsche Spielwaren-Zeitung“ von 1931 wird berichtet, dass viele Mädchen, wo immer sie sind, ihre Puppe als unzertrennlichen Spielkameraden bei sich haben.²³ Damit Kinder auf Reisen genügend spielen könnten und die Eltern entlastet würden, regte der unbekannte Autor an, in Hotels und Pensionen große Spielzimmer für Kinder einzurichten, an deren Ausstattung sich die Spielwarenindustrie beteiligen sollte.

Über Generationen hinweg lernten Mädchen aus bürgerlichen Familien, sich mit Puppen, Kleidung und Mode zu beschäftigen, weil sie in ihrer künftigen Rolle als Mutter und Gattin nicht nur Hausfrauen-, sondern auch Repräsentationspflichten erfüllen mussten. Elegante Frauen (und Männer) reisten daher üblicherweise mit massigen, schwergewichtigen Koffern. Welche Umstände beim Transport von viel Gepäck entstehen können, gibt Karl Hobrecker 1929 in seinem Kinderbuch „Das Reisegepäck“ in Gedichtform und mit Illustrationen von Rotraut Kutscher wieder. Hobrecker (1876-1949) war der erste deutsche Kinderbuchsammler von Bedeutung und verfasste und edierte auch Kinderbücher.²⁴ Im Kinderbuch „Das Reisegepäck“ geht es um eine Dame, die mit dem Zug nach Danzig reist und zwanzig Gepäckstücke dabei hat: Korb, Koffer,

Reisesack, Hutkarton, Wäschepack, Rückenkissen, Henkeltöpfchen, Puppenschrank, Puppenherd, Puppenhaus, Schaukelpferd, Grammophon, Lesetisch, Sonnenschirm, Flederwisch, vier Schachteln und einen kleinen Hund (Abb. 174). Dass dabei einige Verwicklungen der humorvollen Art entstehen, ist leicht vorstellbar. Was es heißt, mit zu viel Gepäck zu reisen, umschrieb die Schriftstellerin und Journalistin Claire Goll (1890-1977) mit dem Ausspruch: „Je hübscher die Frau, umso komplizierter die Abreise.“²⁵ Chaotische Szenen am Bahnsteig, verursacht von einer Überfülle an Reisegepäck, stellte auch der Zeichner und Illustrator Walter Trier (1890-1951) in seinem Blatt „Der Feriensonderzug ist abgefahren“ von 1922 dar.²⁶ Im Gedränge

Abb. 174: Illustration von Rotraut Kutscher, aus: Karl Hobrecker: Das Reisegepäck. Berlin, 1929. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.



Abb. 175: Clown, Charlie Chaplin und Walt-Disney-Schweinchen als Kofferträger, Schreyer & Co. (Schuco), Nürnberg, ab 1934/1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



werden verschiedene Gepäckteile, ein schreiendes Kleinkind und persönliche Utensilien bis hin zum Gebiss auf dem Bahnsteig zurückgelassen.

Stellt das Übergepäck in Kinderbüchern und in der Grafik bereits ein amüsantes Sujet rund um das Reisegepäck dar, gab es ab Mitte der 1930er Jahre Spielzeug-Kofferträger als lustige Lauffiguren zu kaufen. Unter der bekannten Marke Schuco, deren Spielsachen durch zahlreiche Patente und Gebrauchsmuster geschützt waren, wurden sie von der Nürnberger Firma Schreyer & Co. hergestellt. Die drei koffertragenden Figuren in Gestalt eines Clowns, Charlie Chaplins und eines Walt-Disney-Schweinchens (Abb. 175) bestehen aus einem stabilen Blechkörper mit lang laufendem Federwerk

Abb. 176: Express-Boy mit Eisenbahnzubehör, Gebr. Schmid, Nürnberg, ab 1938. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



und bunter Filzbekleidung. Wenn das im Koffer eingebaute Federwerk aufgezogen wird, laufen die Figuren im Kreis herum und vollführen dabei originale Wackelbewegungen.

Die drei Kofferträger verkörpern mit ihrer frech-fröhlichen Ausstrahlung und überraschenden Mechanik einen Hauch von Großstadtflair der 1930er Jahre. Nicht nur die Kofferaufkleber tragen Reisezielorte wie New York, Paris, London oder Berlin, sondern die Spielzeug-Blechartisten selbst repräsentieren internationale Kultfiguren aus Film, Zirkus und Varieté. Aufgrund eines Lizenzvertrags mit Walt Disney Ltd. war Schreyer & Co. ab 1934 als einzige Firma berechtigt, mechanische Schweinchen in der künstlerischen Original-Disney-Gestaltung nach dem berühmten Film „The Three Little Pigs“ herzustellen.²⁷ Charlie Chaplin (1889–1977) war bereits als Schauspieler und Komiker weltweit berühmt und stand für einige Kinderspielzeuge Pate. Zur Wiedergabe von Chaplins skurrilen Tripelschritten war die Grundkonzeption der Schuco-Lauf- und Tanzfiguren wie geschaffen. Spaßmacher gehörten ohnehin zu den beliebtesten Attraktionen für Kinder. Vorbilder für Spielzeugfiguren dieser Art gab es reichlich. Clowns wie Grock, das Rivel-Trio oder die drei Fratellinis traten seit den 1920er Jahren immer wieder auf deutschen Varieté Bühnen und in Zirkusmanegen auf.²⁸

Komik war ein wesentliches Element bei der Gestaltung figürlichen Blechspielzeugs. Ein schleppender Gepäckträger wird meistens bemitleidet oder nicht selten belächelt. Wie man die Widrigkeiten eines schweren Koffers in den Griff kriegt, führt der „Express-Boy“ aus der Nürnberger Blechspielwarenfabrik der Gebr. Schmid mit einer artistischen Einlage vor Augen (Abb. 176). Seine Mechanik lässt ihn einen beängstigend großen Reisekoffer anschieben. Bei schlingernder Fahrt schwingt sich der Junge in der Pagenuniform bäuchlings auf den Reisekoffer und meistert sei-



verlegte, bilden zu transportierende Packstücke ebenfalls ein zentrales Spielzeug seines Sortiments (Abb. 178). Es handelt sich um den Gepäckwagen von Johann Hammerer & Kühlwein, der von 1938 bis 1960 produziert wurde: Ein Fahrer in Bedienstetenuniform steht am Lenkrad eines vierradrigen Elektrokarrens, auf dem zwei Koffer liegen. Geliefert wurde der Gepäckwagen ohne Antrieb oder mit Federwerk, das ihn in Kurven fahren lässt.

Abb. 177: Messewerbung für Gescha „Express-Boy“ aus: Deutsche Spielwaren-Zeitung, 1938. Germanisches Nationalmuseum, Nürnberg.

In den 1950er Jahren verschaffte das deutsche Wirtschaftswunder der Blechspielwarenindustrie noch einmal großen Aufschwung.³¹ Aufgrund von mehr Freizeit und Urlaub stieg die Reisefreudigkeit. Gepäckwagen und Kofferträger blieben nach wie vor ein Thema im mechanischen Blechspielzeug. Schuco knüpfte 1956 an die Kofferträgerfiguren der Vorkriegszeit an, diesmal im Gewand eines Fuchses, der mit einer Gans im Koffer entflieht,

Abb. 178: Elektro-Gepäckwagen, Johann Hammerer & Kühlwein, Nürnberg/Fürth, um 1955. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.

ne Arbeit bravourös. Mit einigem Werbeaufwand wurde der patentierte „Express-Boy“ 1938 auf der Leipziger Messe in den Markt eingeführt. In Wort und Bild priesen die Gebr. Schmid in der „Deutschen Spielwaren-Zeitung“ ihren „Express-Boy“ an (Abb. 177). Unter dem Motto „Ich hab's geschafft!“ wird er in verschiedenen dynamischen Bewegungsphasen gezeigt. Dazu ist ein Vierzeiler zu lesen: „Ich renne hinterm Koffer her, dann lieg ich auf dem Bauch; nein, toller treibt es keiner mehr - drum kauft man mich ja auch!“ In weiteren Inseraten zu den Leipziger Frühjahrmessen 1938 und 1939 ist der „Express-Boy“ als Transporteur von Messemustern dargestellt, die er im gleichen großen Koffer sowie in einer riesigen Holzkiste präsentiert.²⁹ Noch in der Nachkriegszeit, als Nürnberg zum neuen Messestandort der Spielwarenbranche gewählt wurde, hielten die Gebr. Schmid am Musterkoffer mit dem Boy als Messe-Werbemaskottchen fest.³⁰

Für ein anderes Blechspielwarenunternehmen, das seinen Betrieb 1936 von Nürnberg nach Fürth



passend zum Kinderlied „Fuchs, du hast die Gans gestohlen“ (Abb. 179). Der Kopf der Gans lugt aus dem Koffer hervor, bewegt sich angstvoll hin und her und schreit. Mechanisch gelöst wurde die Kopfbewegung der Gans durch eine lose Federdrahtaufhängung, und ihre Schnatter-Laute ertönten durch einen Stimmmechanismus in der Hose des Fuchses. Das Federwerk für die Laufbewegung des Fuchses ist wie bei den anderen Schuco-Kofferträgerfiguren im Koffer versteckt.

Abb. 179: Fuchs mit Gans im Koffer, Schreyer & Co. (Schuco), Nürnberg, 1956–1962. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Abb. 180: „Kofferfahrer Champion“, Siegfried Günthermann, Nürnberg, 1953–1962. Museen der Stadt Nürnberg/Spielzeugmuseum.



Nürnberger Blechspielzeug-Neuheiten zum Thema Reisegepäck kamen 1953 noch von Siegfried Günthermann mit dem „Kofferfahrer Champion“ (Abb. 180) und 1956 von Tipp & Co. mit dem „Dienst-

mann“ auf den Markt. Zu nennen sind auch Zirndorfer Fabrikate wie der „Reise-Onkel“ 1950 von Fritz & Erwin Voit oder der „Dienstmann“ 1952 von Hans Geiger.³² Zirndorfer Firmen stellten in den 1950er und 1960er Jahren auch die bei Kindern beliebten, bunt lithografierten Koffer-Spardosen aus Blech her, wie beispielsweise Georg Zimmermann, Hans Schuhmann, Joh. Georg Schopper oder Karl Rohrseitz. Mit dem Niedergang des Blechspielzeugs ab den 1960er Jahren verschwanden all die laufenden, fahrenden und sich abrackernden dienstbaren Träger, Transporteure und Fahrer rund um das Reisegepäck aus den Spielwarenläden und Kaufhäusern. Kofferträger aus Japan oder China, teils schon in Kunststoff und mit Batterieantrieb, konnten allerdings mit der qualitäts- und fantasievollen Mechanik der deutschen Blechfiguren nicht mithalten.

1 Kofferpacker der Kaiserin wird König des Gepäcks. In: Die Welt, 23.4.1994.

2 Kaufmännisch verpackte Kisten, Tonnen oder Körbe, die auch Reisegepäck sein können, fallen nicht unter diese Definition. Auch spezielle Transportbehälter wie Arztkoffer oder Kofferbehälter für beliebiges Spielzeug, wie sie bis heute von Herstellern vielfach als nützliche Verpackung geliefert werden, gehören in diesem Sinne nicht dazu.

3 Geschichte Bayerns im Industriezeitalter. Hrsg. von Bernward Deneke (Wissenschaftliche Beibände zum Anzeiger des Germanischen Nationalmuseums 7). Stuttgart 1987, S. 11.

4 Franz E. Braun: Das Spiel mit Stahl. Technische und pädagogische Grundlagen des Metallspielzeugs. Nürnberg 1964, S. 8–17.

- 5** Karl Rosenhaupt: Die Nürnberg-Fürther Metallspielwaren-industrie in geschichtlicher und sozialpolitischer Beleuchtung. Diss. München 1907 (Münchener Volkswirtschaftliche Studien 82). Stuttgart 1907, S. 38–50.
- 6** Stefan Poser: Die Maschinerie des Spiels. Technik und Spiel als Thema der Technikgeschichte. In: Homo faber ludens. Geschichten zu Wechselbeziehungen von Technik und Spiel. Hrsg. von Stefan Poser/Karin Zachmann. Frankfurt a. M. 2003, S. 19–35, bes. S. 28.
- 7** Allgemeine Polytechnische Zeitung. Hrsg. von Johann Carl Leuchs und Erhard Friedrich Leuchs. Nürnberg, H. 9, 3. März 1836, S. 48: „Dampfwagen der Nürnberg-Fürther Eisenbahn, mit Kolenwagen und Personenwagen, durch Uhrwerk bewegbar, von lakirtem Blech 9 fl.; desgleichen größer 12 fl.; desgleichen noch größer, von Holz und Pappe, ohne Personenwagen 13 fl.“ – Ernst Plattner: 175 Jahre Eisenbahn in Deutschland. Das Modellbahnheft. Die Festschrift zum Jubiläum. Umnitz 2010, S. 13, 24.
- 8** Spiel, Spiele, Kinderspiel. Bearb. von Leonie von Wilckens. Ausst.Kat. Germanisches Nationalmuseum. Nürnberg 1986, S. 92. – Im 19. Jahrhundert ersetzten Spielwarenmusterbücher und -kataloge, die von Händlern in Auftrag gegeben wurden, mit originalgetreuen Abbildungen die bei Kaufleuten und „Reisenden“ gebräuchlichen, schergewichtigen Musterkoffer zum Besuch von Kunden und Messen. Solche Koffer enthielten Musterkollektionen der Spielzeuge in Originalgröße oder als Modelle in verkleinertem Maßstab.
- 9** Wolfgang Schivelbusch: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. München/Wien 1977. S. 158–160.
- 10** Franz Sonnenberger: Mensch und Maschine. Technikfurcht und Techniklob am Beispiel Eisenbahn. In: Zug der Zeit – Zeit der Züge. Deutsche Eisenbahn 1835–1985, Bd. 1. Hrsg. von der Eisenbahnjahr-Ausstellungsgesellschaft Nürnberg. Berlin 1985, S. 25–37, bes. S. 26.
- 11** Friedrich Mayer: Nürnberg und seine Merkwürdigkeiten, ein Wegweiser für Fremde. Nürnberg 1849. Nachdruck der 1. Auflage 1849, mit dem Nachtrag 1852. Erlangen 1980, Nachtrag S. 5.
- 12** Fritz Keller: Hallo Dienstmann! Eine sozialhistorische Skizze. In: Wiener Geschichtsblätter 62, 2007, H. 4, S. 1–16.
- 13** Keller 2007 (Anm. 12), S. 3.
- 14** Helmut Schwarz/Marion Faber: Bewegte Zeiten. Ernst Paul Lehmann Patentwerk. Geschichte einer Spielwarenfabrik (Schriften des Spielzeugmuseums Nürnberg 5). Nürnberg 2003, S. 30–34, Abb. 164.
- 15** Keller 2007 (Anm. 12), S. 12.
- 16** Der Universal-Spielwaren-Katalog 1924 mit Neuheiten-Nachtrag 1926. Hrsg. und kommentiert von Manfred Bachmann. München 1985, S. 340.
- 17** Hermann Glaser: Maschinenwelt und Alltagsleben. Industriekultur in Deutschland vom Biedermeier bis zur Weimarer Republik. Frankfurt a. M. 1981, S. 162–165.
- 18** Anne Martin-Fugier: Vom Sommerdomizil zu den Sommerferien. In: Geschichte des privaten Lebens. Hrsg. von Philippe Ariès/Georges Duby, Bd 4: Von der Revolution zum Großen Krieg. Hrsg. von Michelle Perrot. Frankfurt a. M. 1995, S. 233–240.
- 19** Im Folgenden einige Beispiele: Glückliche Reise. Verlag J. W. Spear & Söhne, Nürnberg, um 1920; Reise durch Thüringen und Harz. ABC Verlag, Nürnberg, um 1930; Die Reise durch Europa. Verlag A. Anton & Co., Leipzig, um 1930; Onkel Pinkepank auf der Weltreise. Verlag A. Anton & Co., Leipzig, um 1930; Reisespiele Magazin. ABC-Verlag Georg Reulein, Fürth, um 1938.
- 20** Marion Faber: Nürnberg – ein Platz für Spiele. In: Die Spielmacher. J. W. Spear & Söhne – Geschichte einer Spielefabrik. Hrsg. von Helmut Schwarz/Marion Faber (Schriften des Spielzeugmuseums Nürnberg 2). Nürnberg 1997, S. 24–41, bes. S. 40.
- 21** Traumwelt der Puppen. Bearb. von Barbara Krafft. Ausst.Kat. Kunsthalle der Hypo-Kulturstiftung. München 1991, S. 188–198.
- 22** Der Universal-Spielwaren-Katalog 1924 (Anm. 16), S. 360.
- 23** Deutsche Spielwaren-Zeitung 22, 1931, H. 4, S. 20–21.
- 24** Michael Mahn: Karl Hobrecker – ein deutscher Sammler. Ein Beitrag zur Geschichte der Kinder- und Jugendbuchforschung (Arbeiten zur Geschichte des Buchwesens in Deutschland 12). Herzberg 1987, S. 57–59, 95–102.
- 25** Zit. nach. Hermann Glaser: Kulturgeschichte der deutschen Eisenbahn. Gunzenhausen 2009, S. 157.
- 26** Das große Trier-Buch. Hrsg. von Lothar Lang. 3. Aufl. Berlin 1986, S. 35, ferner S. 30 eine Karikatur aus „Lustige Blätter“ 1927 mit einer Dame, die mit neun Gepäckstücken und einem Hund in eine Kleinbahn einsteigen will.
- 27** Patent Toys. Patent-Spielwaren. Nürnberg o.J. [nach 1933]. Nachdruck eines Schuco-Katalogs der 1930er Jahre. Schallstadt-Mengen 2007, 18 ungez. Bl.
- 28** Wolfgang Jansen: Das Varieté. Die glanzvolle Geschichte einer unterhaltenden Kunst. Berlin 1990, S. 216.
- 29** Deutsche Spielwaren-Zeitung 29, 1938, II. Februarheft, S. 11; 30, 1939, II. Februarheft, S. 15. – Regine Franke: Morgen Kinder wird's was geben! Spielwarenwerbung der 30er bis 60er Jahre. Nürnberg 2003, S. 109–111.
- 30** Inserate in: Das Spielzeug 40, 1950, H. 2, S. 107; 41, 1951, H. 3, S. 107; 42, 1952, H. 2, S. 71; 43, 1953, H. 3, S. 123; 44, 1954, H. 2, S. 85; 45, 1955, H. 2, S. 77.
- 31** Gerhard G. Walter: Blechspielzeug im Wirtschaftswunderland. Durmersheim 1996, S. 222, 225, 243.
- 32** Blechgeklapper – Kriegsgeschrei. Ein Rundgang durch das Städtische Museum Zirndorf. Zirndorf 2009, S. 14–16.