

Zur Einleitung

Mit dieser Jubiläums-Broschüre greife ich eine Idee meines Vaters auf. Er hätte zu gerne noch eine „Chronik“ über die Firma geschrieben. Leider verstarb er 2003, sodass es nicht mehr dazu kam.

Da ich kein Schriftsteller bin, aber auch keinen „Ghostwriter“ beauftragen wollte, habe ich meine Gedanken einfach so zu Papier gebracht, wie sie mir in den Sinn kamen. Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen und hoffe, dass die Zusammenarbeit mit unseren Vertragspartnern und Kunden – privaten wie gewerblichen – auch in Zukunft so erfolgreich ist wie bisher.



Klaus-Elger Kleinschnitt

Burgdorf, im Mai 2006

Schon als Kind bot mir mein Vater jede Gelegenheit, defekte Sachen zu zerlegen und anschließend zu versuchen, sie zu reparieren und wieder zusammenzubauen. Während andere Kinder nachts ihr Lieblingsbuch mit der Taschenlampe unter der Bettdecke unbedingt noch zu

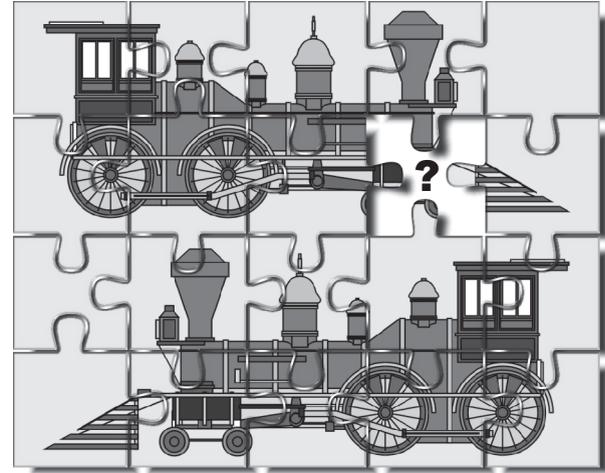


Ende lesen wollten, hatte ich (12 Jahre) dort eine zerlegte Lokomotive liegen und machte mir Gedanken, wie ich sie wohl wieder zusammen und zum Laufen bekommen könne. Ohne dieses Problem gelöst zu haben, war für mich an Schlaf nicht zu denken. Die Wahl des Werkzeuges war dabei

nicht immer die beste. Noch heute befinden sich einige Zeugen dieses Werkzeugmissbrauchs in meinem Bestand. Besonders stolz waren Vater und Sohn, wenn die Aktion Erfolg hatte und das Teil wieder seinen Dienst tat. Ging es daneben!? Dadurch ging die Welt nicht unter. Die nächste, erfolgreiche Reparatur machte alle negativen Gedanken vergessen. So vergingen einige Jahre, in denen ich meine Erfahrungen sammelte, sowohl positive als auch negative.

Im Keller stand sorgfältig verpackt eine Modellbahn. Eines Tages durfte ich die in Persilkartons schlummernden Schätze auspacken und auf einem großen Tisch aufbauen. Durch die lange Lagerzeit bewegten sich die Loks leider keinen Zentimeter mehr. Auch in dieser Situation hatte ich freie Hand. Ich zerlegte, reinigte und setzte wieder zusammen. Tatsächlich liefen sie anschließend wieder. Derartige Aktionen sprachen sich herum und so bekam ich aus der Nachbarschaft die ersten defekten Lokomotiven zum Reparieren. Die Lösung so einiger Probleme ließ mich manches Mal abends nicht einschlafen. So wurden viele Erfahrungen gesammelt.

Eines Tages war mein Vater der Meinung, wir sollten versuchen, für hiesige Fachhändler zu arbeiten. Die Gelegenheit war insofern günstig, da er in Hannover arbeitete und so einmal in der Woche auf seinem Heimweg eine Rundtour startete, um bei den Fachhändlern reinzuschauen und fertige Reparaturen auszuliefern bzw. neue abzuholen. Manche Kunden und auch Fachhändler versuchten es erst einmal selber mit der Reparatur. Wenn das misslang, wurden die Einzelteile in eine Schachtel gepackt und zu uns zur Reparatur gegeben. Indem ich diese „Puzzles“ wieder zusammensetzte – möglichst ohne ein Teil übrigzubehalten –, lernte ich viele Lok-Modelle kennen.



Nebenbei ging ich auch zur Schule und machte das Abitur. Bevor allerdings an ein Studium zu denken war, meldete sich die Bundeswehr. Nun lagen 15 Monate Wehrdienst vor mir, in denen wenig Zeit blieb für Reparaturen. Zum Glück bestanden zu dieser Zeit die Aufträge meistens aus Lokomotivbausätzen. Das waren Kartons, in denen sämtliche Teile nebst einer Teileliste, aber ohne Bauanleitung lagen. Man musste schon wissen, wo jedes Teil hingehört und von wo nach wo die Kabel zu ziehen sind, damit nachher diese Lok auch lauffähig war.

Neben Marschieren, Exerzieren und Übungen gab es auch Wache und Bereitschaft. Vor allem die Bereitschaft bot mir die Zeit, diese Bausätze zu montieren. Sogar einen Aufenthalt im Sanitätsbereich konnte ich dafür nutzen. So lag ich dort zwar für einige Zeit im Bett, aber in aufrecht sitzender Position. Mit einem Brett auf den Beinen wurden die Lokbausätze zusammengesetzt, das heißt Gestänge, Motoren, Fahrtrichtungsumschalter und die Beleuchtung montiert. Der diensthabende Arzt beobachtete meine Tätigkeit interessiert (er war selber Eisenbahnfan) und maß daraufhin bei einem Patienten gleich zweimal die Temperatur. Ob auch der gleiche Wert dabei herauskam?

Während des Wachdienstes wurden in der wachfreien Zeit die vormontierten Loks nun verdrahtet. Die anschließenden Probefahrten wurden von meinen Kameraden mit Hingabe und Ausdauer durchgeführt.

Nach dem Wehrdienst konnte richtig angefangen werden zu arbeiten. Viele Reparaturen bedeuten auch viele Ersatzteile. Diese mussten von den verschiedenen Herstellern besorgt werden.



MODELLBAHN - SERVICE

Dipl.-Ing. Klaus-Elger Kleinschmidt

3167 Burgdorf - Werwolfsweg 13

Telefon (0 51 36) 31 31

Es war das Jahr 1981, als die Firma Modellbahn-Service Klaus-Elger Kleinschmidt gegründet und damit ein Gewerbe angemeldet wurde.

Jetzt schlug Vaters große Stunde, er organisierte den Betrieb voll durch. Jeder hatte seinen eigenen Aufgabenbereich. Es war fast wie in einer Behörde: Bevor man die vorliegende Arbeit anfing, stellte man sich die Frage der Zuständigkeit, das heißt bin ich zuständig, muss ich diese Arbeit

machen oder kann ich sie jemanden anderen hinlegen? Arbeitszettel, ordentliche Rechnungen und eine geordnete Ablage gehörten ebenso dazu wie eine saubere Reparatur, auf die wir von Anfang an 1 Jahr Garantie gaben.

Wie schon gesagt, die Aufgaben waren klar verteilt. Vater inventarisierte die Aufträge, schrieb sie in ein Buch und gab jedem Auftrag seine eigene Nummer. Dazu gehörten entsprechende Arbeitskarten, die wiederum die Grundlage der Rechnungserstellung waren. Die Arbeit in der Werkstatt oblag mir. Nach erfolgter Reparatur ermittelte Vater die Kosten und Mutter schrieb die Rechnung, damals noch auf der Schreibmaschine.

Anlässlich der Spielwarenmesse zog wir mit Visitenkarten und Gewerbeschein los, um uns bei den verschiedenen Herstellern vorzustellen und darum zu bitten beliefert zu werden. Es gab eine überwiegend positive Resonanz. Man schickte uns Ersatzteilkataloge, gab uns eine Kundennummer und belieferte uns gegen Rechnung. Beim Marktführer Märklin waren wir leider noch nicht erfolgreich. Einer der Fachhändler erklärte



sich aber bereit, dort für uns mitzubestellen. Es war viel Arbeit für ihn, da unser Ersatzteilbedarf ständig stieg. Zudem musste er seine und unsere Rückstände verwalten. Erst durch die Fürsprache der Firma Möller in Hamburg (Generalvertretung unter anderem auch für Märklin) entschloss man sich im Hause Märklin, auch uns als Reparaturbetrieb anzuerkennen. Aber nur mit einem entsprechenden Mindestjahresumsatz.

Nun war der Weg frei und es konnte fleißig gearbeitet werden. Bei aller Euphorie darüber musste ich mir aber auch Gedanken über meine Ausbildung machen.

1983 begann ich das Studium der Elektrotechnik. Da in der Modellbahnbranche im Winter, besonders zu Weihnachten, die Hochsaison im Hinblick auf Reparaturen ist, musste das Studium diesem Zustand angepasst werden. So meldete ich mich im Winterhalbjahr nur zu wenigen Klausuren an, im Sommer allerdings fand dann der Ausgleich statt, es mussten eben einige Klausuren mehr geschrieben werden.

1986 war das Jahr der Digitalen Modellbahn. Sie wurde auf der Messe in Nürnberg im Februar vorgestellt. Zum gleichen Zeitpunkt dachte man im Hause Modellbahn-Service über die Eröffnung eines Service-Centers in Verbindung mit einem Märklin-Standort Nord nach.

Mit dieser Idee fuhren wir nach Göppingen zu Märklin. Man war von diesen Gedanken zwar begeistert, aber wir waren ihnen einen Schritt zu weit. Somit ließ sich diese Idee zwar nicht verwirklichen, aber die Aussicht auf einen Vertrag über einen Regionalen Telefon-Service hatten wir auf dem Rückweg im Gepäck. Im Herbstkatalog 1986 stand nun mein Name mit der Telefonnummer 05136/3131 für telefonische Auskünfte rund um das Märklin-Modellbahn-Hobby von Montag bis Mittwoch und Sonntag in der Zeit von 17.00 bis 21.00 Uhr.

Es waren nicht immer nur technische Auskünfte zu erteilen. Mancher Anrufer freute sich, einen Gleichgesinnten am Telefon zu haben, um diesem endlich mal erzählen zu können, was ihm modellbahntechnisch am Herzen lag. Zuhause hörte ihm ja keiner mehr zu und die Familie kann nicht verstehen, dass ein erwachsener Mann sich mit „Spielzeugeisenbahnen“ beschäftigt und dazu Nächte, Wochenenden und Urlaube opfert, um bis auf die Mahlzeiten jede freie Minute unter oder auf seiner Eisenbahnplatte zu verbringen.

Unter den Anrufern gab es zum Beispiel einen aus Amerika, der mit mir per Telefon eine Miniclubdrehscheibe zerlegt hat, ein anderer verfiel sich während des Telefongesprächs mit der Antenne seines schnurlosen Telefons in der Verdrahtung seiner Anlage, da er unter ihr lag und nun die entscheidende Frage hatte: „Ich habe ein blaues Kabel mit rotem Stecker, wo muss ich den Stecker reinstecken?“

Leider wurde der externe Teil dieses Services nach 1½ Jahren wieder aufgegeben. Das war die Geburtsstunde für die eigene Telefonnummer der Firma Modellbahn-Service durch Übernahme der freiwerdenden Märklin-Nummer. In der Annahme, den Märklin-Telefon-Service zu erreichen, riefen auch weiterhin viele Märklin-Kunden diese Nummer an. Aufgrund guter Beratung und versierter technischer Auskünfte gewann die Firma auf diesem Wege viele neue Kunden, die auch heute noch mit ihr zusammenarbeiten. Gerade wenn die Weihnachtszeit naht, schenkt irgendein langjähriger Märklin-Fan dem Katalog von 1986 soviel Wertbestand, dass er diese Nummer anruft und den Märklin-Telefon-Service erwartet. Erstaunt stellt er dann fest, wie alt sein Katalog ist, in dem er diese Telefonnummer gefunden hat. Trotzdem ist er glücklich, einen Ansprechpartner erreicht zu haben, um entsprechende Lösung für sein

Problem zu bekommen. Manchmal wird ein Auftrag und eine längere Geschäftsbeziehung daraus.

Im Hinblick auf die Digitalumrüstungen folgten diverse Seminare von den verschiedenen Firmen. Doch das Problem, wie bekomme ich den Decoder in der Lokomotive unter, wo verlegt man die Kabel, dass sie nicht beim Aufsetzen des Gehäuses eingeklemmt werden, ist dann bei jeder Lok eine neue Herausforderung. Auf den Seminaren waren die Loks so gewählt, dass der



Decoder förmlich reinfiel, aber schon die erste Lok zu Hause war eine echt harte Nuss. Im Laufe der Jahre wurden dann die Decoder kleiner, so dass das Platzproblem vom Tisch zu sein schien. Weit gefehlt, auch in Loks kleinerer Spurweiten sollten sie rein. Diese sind allerdings aus Gewichtsgründen bis unters Dach mit Blei voll. Also wurde gefräst, wo immer sich ein wenig Platz schaffen ließ. Heute nun kommt auch noch ein Lautsprecher dazu, natürlich möglichst groß, eben wegen des Sounds.

1987 war dann das Studium mit Abschluss des Diploms beendet. Jetzt stellte sich die entscheidende Frage: Mache ich mich mit der Firma Modellbahn-Service selbstständig oder bewerbe ich mich um eine Anstellung in der Industrie? Zum gleichen Zeitpunkt brachte die Firma

Märklin einen Decoder auf den Markt, der es ermöglichte Fleischmann-, Roco- und Lokomotiven anderer Zweileiterfirmen auf das Märklin-Digitalsystem umzubauen. Seitens Märklin trat man an mich heran, da ich ja auch diese Fabrikate beherrschte, und fragte, ob

man meinen Betrieb im Fachhandel für derartige Umbauten empfehlen dürfe. Es stand auch die Frage der Garantiarbeiten an diesen Artikeln hinsichtlich der Decoder im Raum. Man kann also sagen, Herr Menken (seinerzeit Geschäftsführer Technik im Hause Märklin) gab den Ausschlag bzw. die Entscheidungshilfe zugunsten der Selbstständigkeit mit der Firma Modellbahn-Service. Ich gab mir damals 5 bis allerhöchstens 10 Jahre, in denen sich ein gewisser Erfolg einzustellen hatte. Eventuell hätte ich dann noch ins Angestelltenverhältnis wechseln können.

Zu dieser Zeit kam dann auch die Erkenntnis: „Alleine macht das Leben nur halb so viel Spaß.“ So heiratete ich 1989 meine Jugendliebe. Sie kannte mich lange genug, um sich darüber im Klaren zu sein, was auf sie zukommt. Denn nur mit einer entsprechend motivierten Partnerin lässt sich auf Dauer ein solches Familienunternehmen erfolgreich führen.

Ebenfalls 1989 bezog die Firma M-S ein neues Gebäude, in dem sich nicht nur die Firma, sondern auch die Wohnung befindet. Dadurch hat sich der Weg zur Arbeit extrem verkürzt: Treppe rauf ins Obergeschoß. Bis dahin war die Firma Untermieter in meinem Elternhaus im Werwolfsweg.

Im gleichen Jahr ging M-S eine weitere vertragliche Bindung mit Märklin ein und wurde der erste Autorisierte Service-Fachbetrieb (ASF).

1991 kamen, nachdem man mit uns Erfahrungen gesammelt hatte, weitere 9 Service-Betriebe dazu. Ab jetzt durften wir Garantiarbeiten an allen Märklinartikeln durchführen.



Da unser Motto lautete: „Ein Paket an Modellbahn-Service, egal welches Fabrikat und welche Spurweite“, führte dies dazu, dass wir auch Garantie-Reparaturaufträge von anderen Fabrikaten bekamen, mit der Bitte, auch diese zu bearbeiten. Dies ging natürlich nicht so einfach, denn Märklin zahlte ja dafür und die anderen nicht. Deshalb traten wir an die in Frage kommenden Modellbahnhersteller mit dem Anliegen heran, auch für sie Garantiereparaturen ausführen zu dürfen.

Bei Firma Trix in Nürnberg dauerten diese Verhandlungen eine viertel Stunde, danach gab es Weißwurst und Bier beim damaligen Chef Herrn Schlegel in seinem Büro. Dort sollte sich dann auch zeigen, ob ein Preuße weiß, wie man Weißwurst isst. Als mir das gelang, war das Erstaunen in den Gesichtern nicht zu übersehen. Kommt meine Frau doch aus Bayern, nämlich aus München.



Mit Firma Arnold einigte man sich, wenigstens die eingesandten Garantiefälle abrechnen zu dürfen. Alle anderen Hersteller verneinten leider bis heute unsere Anfrage in dieser Angelegenheit.

Inzwischen ereignete sich auch familiär einiges. 1994 kam unser Sohn Felix zur Welt. Kaum konnte er auf meinem Schoß sitzen, machte er auch schon seine ersten Erfahrungen mit dem heißen LötKolben. Bei der Endabnahme der Lokomotiven war er hautnah dabei. Schon bald entdeckte er aber auch

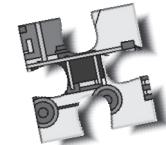
den Spielwert der Artikel, mit denen sein Vater arbeitet. Mittlerweile hat er seinen eigenen Arbeitsplatz, lernte endgültig auf schmerzhaft Weise, wo das warme Ende des Lötkolbens ist, und hilft tatkräftig mit.

Im Laufe der nächsten Jahre nahm die Firma Märklin weitere Betriebe unter Vertrag, um der stetig steigenden Nachfrage an Reparaturaufkommen gerecht zu werden. Im Jahr 2004 waren es 15 Betriebe. Noch im selben Jahr wurde aus organisatorischen Gründen allen gekündigt. Alle hatten aber die Chance, sich neu zu bewerben. Es sollten aber nur noch 4 bis 6 Betriebe wieder unter Vertrag genommen werden. Modellbahn-Service gehört zu den 4 Betrieben, die erneut unter Vertrag genommen wurden.

Dann tauchte ein neues Problem auf: die Betriebe sollten exklusiv nur noch für Märklin und Trix arbeiten. Um weiterhin denselben Service bieten zu können, gründete meine Frau am 01.12.2004 eine eigene Firma, die alle Fabrikate bearbeitet außer Märklin und Trix.



Abschließend möchte ich noch einmal auf meinen Vater zu sprechen kommen. Er hatte an Aufbau und Entwicklung der Firma maßgeblichen Anteil. Der ganze administrative Aufgabenbereich unterstand ihm und meiner Mutter. Diese Aufgaben gingen im Laufe der Jahre schrittweise in die Hände meiner Frau über. Somit gibt es eine Zweiteilung der Aufgaben: die Technik liegt einzig in meinen Händen und alles, was mit Papier zu tun hat, obliegt meiner Frau. Wir sind ein kleines, sehr flexibles Familienunternehmen, das sich über 25 Jahre hinweg am Modellbahnmarkt mit seinen Höhen und Tiefen gehalten hat. An dieser Stelle noch einmal ein herzliches Dankeschön an alle, die dieses möglich machten, und unsere Kunden, die uns zum Teil über den gesamten Zeitraum treu geblieben sind.



Wohin die Räder auch rollen,
wir fahren mit ohne zu grollen!

Alte Kleinschmidt-Weisheit