

Wie wird es weitergehen mit der Schaustellerbranche?

Verehrte Leser und Leserinnen,

wir als Träger der Volksfeste dürfen nicht aufgeben! Wir müssen an unser Kulturgut Volksfest glauben und für den Erhalt kämpfen.

Immer wieder wird von vielen Seiten beteuert, dass Volksfeste und Weihnachtsmärkte aus unserem kulturellen Leben nicht mehr fortzudenken sind. Auch bezweifelt niemand, dass Schausteller und Schaustellerinnen als Träger der Volksfest-Kultur gewohnt sind zu kämpfen und schon so manche Lebens- oder finanzielle Krise überstanden haben!

Aber nicht ohne Grund blicken alle Schaustellerfamilien mit Sorge in die Zukunft, denn die Corona-Pandemie bestimmt inzwischen weltweit die Gegenwart aller Menschen.

Wenn Corona überstanden ist, werden wir nicht das Rad neu erfinden müssen, aber eine neue Zeit wird beginnen. Vielleicht wird auch die Schaustellerbranche noch einmal an die Vergangenheit anknüpfen müssen?

Eine Vergangenheit, in der nicht nur die Tradition, sondern auch die Wertigkeit vieler Dinge eine andere Bedeutung hatten. Wir haben in Deutschland von allen europäischen Ländern die meisten Volksfeste mit den höchsten Besucherzahlen. Unsere deutsche Volksfest-Kultur ist einzigartig. Wir waren weltweit jahrzehntelang führend in der Herstellung von Fahrgeschäften und allen anderen Schaustellergeschäften. Wie konnte es passieren, dass wir diesen 1. Platz verloren haben? Wir sind doch gewohnt um unsere Plätze zu kämpfen.

Was ist aus der Erfolgsgeschichte des deutschen Karussell- und Fahrzeugbaues und aus den führenden Herstellern von Fahr-, Belustigungs-, Verkaufs- und Spielgeschäften und dem dazugehörigen Wagenmaterial oder den Wohnwagen geworden?

Ein kurzer Rückblick zu den Ursprüngen des professionellen Karussellbaus

In Großbritannien entwickelte Thomas Bradshaw 1862 das erste mit Dampf angetriebene Bodenkarussell. Die Dampfmaschine stand im Mittelbau des Karussells. Sidney Soames verbesserte die neue Art des Antriebes durch eine neben dem Karussell freistehende Dampfmaschine. Zeitgleich konstruierte Frederick Savage ein „Velociped-Karussell“. Auf einer runden Holzbahn drehten sich, durch einen Rahmen verbunden, Räder, welche vom Fahrgast selbst angekurbelt wurden. Es entwickelte sich eine Rivalität in der Patentierung neuer Ideen zwischen Frederick Savage, Reynolds & King, der den Kurbelwellenantrieb für Karussells erfand, und Robert Tidmann, der Dampfkarussells in leichterer Bauweise herstellte. Deutsche Schausteller importierten diese ersten dampfangetriebenen Karussells aus England, und der Nachbau begann.

Durch die deutschen Konstrukteure Fritz Bothmann, Hugo Haase u. a. wurde die englische Vorrangstellung im technischen Fortschritt im Karussellbau schon bald eingeholt und sogar überholt. Den deutschen Herstellern gelang es in knapp 10 Jahren die Engländer einfach zu überrollen. Es folgte eine weltweite Vermarktung, denn die deutschen Karussells waren in Form, Funktion und Dekoration einzigartig und für den schnellen Auf- und Abbau perfektioniert.

Dies blieb auch in den USA nicht unbeachtet. Insbesondere da die Wurzeln des amerikanischen

Karussellbaus bei den deutschen Einwanderern lagen. Zum Beispiel verließ Gustav A. Dentzel im Jahre 1860 seine Heimatstadt Bad Kreuznach und folgte seinem Bruder Jacob nach Amerika. Gustav A. Dentzel wurde später ein bedeutender Karussellbauer in seiner neuen Heimat. Bereits sein Vater Michael Dentzel hatte 1839 als Stellmacher in Bad Kreuznach ein Karussell gebaut und war damit auf die Reise gegangen. 1870 gelang auch dem 18-jährigen Karl J. D. Loeff aus Schleswig-Holstein zusammen mit seiner Frau Anna die Einwanderung nach Ellis Island. Er fand Arbeit als Holzschnitzer in einer Möbelfabrik in Brooklyn. Später entwickelte auch er sich zu einem der bekanntesten Karussellbauer in den USA.

Deutsche Karussell- und Wagenbaugeschichte

Friedrich Heyn (1870-1959) war der erste Zulieferer von Karussell-Besatzungen im Osten Deutschlands. Später kamen ganze Karussellkonstruktionen dazu. Die Firma wurde 1959 durch einen Konkurs geschlossen.

Fritz Bothmann gründete 1883 die erste Manufaktur für den professionellen Bau von Karussells und anderen Volksbelustigungen. Bothmann produzierte, wie sich aus dem Schriftverkehr mit internationalen Kunden belegen lässt, die gesamte Palette von Fahrgeschäften jener Zeit. Bothmann nutzte als Erster die serielle Fertigung von Einzelelementen. Seine Konstruktionen gelangten über den Seeweg fast in die ganze Welt. Der Betrieb wurde durch eine Zwangsversteigerung am 18.11.1930 geschlossen.

Hugo Haase (1887-1967) hatte fast zeitgleich mit Bothmann sein erstes Karussell nach Vorbild eines englischen Schiffskarussell gebaut. Er konstruierte, baute und betrieb seine Schaustellergeschäfte selbst und dekorierte jedes seiner Objekte mit viel Liebe zum Detail. Nach seinem Tod 1933 gründete seine Witwe mit einigen ehemaligen Mitarbeitern eine Kommanditgesellschaft. Weil die Firmenräume in Roßla nach dem Zweiten Weltkrieg geräumt werden mussten, zog die Firma nach Bodenteich bei Uelzen um. Die kleine Werkstatt wurde nur zur Restauration der übrig gebliebenen zehn Anlagen von Haase genutzt. In Thüringen gab es noch weitere Karussellbauer wie z. B. **Stuhr**, **Gundelwein**, **Poepfig**, **Schulze** u. a. Leider konnte sich niemand lange halten.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verlagerte sich, bedingt durch die politische Situation, der Schwerpunkt der Standorte der Hersteller vom Osten in den Südwesten Deutschlands. Im Westen wurde **Heinrich Mack** (1780 gegr.) marktführend im Bau von Wohn- und Packwagen, Autoskootern, Geisterbahnen, Rundfahr- und Schienengeschäfte. Ab 2005 ging die Firma Mack neue Wege und spezialisierte sich weltweit auf Anlagen für Freizeitparks. Seitdem heißt die Firma: „Mack-Rides GmbH & Co KG“ bei Waldkirch im Breisgau.

Eberhardt Stork (1919-1984) baute neben Wohnwagen und Packwagen unzählige Schiesswagen, Verlosungswagen, Automatenwagen, Imbiss- und Ausschank-Geschäfte. Die Firma musste 1984 schließen. 1950 baute **Kaspar Klaus** das erste Luftfliegerkarussell. Klaus begrenzte jedoch die Stückzahl seiner hydraulischen Karussells auf geringe Mengen. 1970 stieg er aus dem Karussellbau aus.

Anton Schwarzkopf baute 1954 die Düsenspirale und einige Rundfahrgeschäfte. Später spezialisierte er sich auf Achterbahnen und sonstige

schienengebundene Fahrgeschäfte. Sein erster Konkurs im Jahre 1983 änderte die Geschäftsführung. Das endgültige Aus kam 1993.

Josef Hennecke baute 1923 sein erstes Karussell. Er wurde in der frühen zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts marktführend im Bau von Kinderkarussells, die ihre Vorbilder in den Originalzeichnungen von Fritz Bothmann fanden. Wegen finanziellen Schwierigkeiten wurde die Produktion 1974 eingestellt.

Josef Zierer (1930 gegr.) wird in der Schaustellerbranche vor allem mit der Konstruktion von Wellenfliegern in Verbindung gebracht. Der 161. Wellenflieger verließ 2003 die Firma, danach wurde dieses Geschäft nicht mehr gebaut.

Heinrich Huss baute 1969 sein erstes Karussell. Er ist der Erste, der seine Karusselltypen wieder seriell herstellte und den Kunden Innovationen oft erst nach Fertigstellung der Planung anbot. Die Firma schloss 2006 ihren Betrieb in Bremen durch ein Insolvenz-Verfahren.

Andreas Dietz (1928 gegr.) ist neben dem Bau vieler Reihengeschäfte bis zur Gegenwart spezialisiert auf die thematische Fassadengestaltung von Lauf- und Belustigungsanlagen, sowie Spiel- und Verkaufsgeschäften nach den individuellen Wünschen seiner Auftraggeber. Die Qualität seiner Arbeit und seine Geschäftsphilosophie haben sich bis heute bewährt.

Fazit

Es fällt auf, dass bis auf die Firmen „**Dietz Fahrzeugbau**“ und „**Mack-Rides GmbH & Co KG**“ alle deutschen Herstellerfirmen ihre Produktionen beendeten oder in Konkurs gegangen sind. Und dies in Zeiten der Hochblüten des Schaustellergewerbes. Die Frage, wie dies geschehen konnte, wird kaum jemand beantworten können. Aber die Frage, warum wir dies geschehen ließen, können wir uns nur selber beantworten. Vielleicht hat die serielle Massenherstellung und diverse Vermarktung von Rundfahrgeschäften, beginnend in den 1970/80er Jahren, dazu beigetragen? Die „Reise“ war irgendwann gesättigt und die Nachfrage nach deutscher Qualitätsarbeit ging immer weiter zurück. Ausländische Firmen konnten billiger produzieren und übernahmen den kleiner werdenden Markt.

Von allen hier aufgeführten deutschen Herstellern sind noch immer unzählige Schaustellergeschäfte auf der Reise oder in internationale Freizeitparks integriert, denn ihre Qualität hat sich über Jahrzehnte bewährt. Zum Beispiel ist „Die Süße Lokomotive“, das einzige Süßwarengeschäft in dieser Bauform von Heinrich Mack aus 1983, heute noch im Original in Betrieb. Es würde den Rahmen des Artikels sprengen, alle Schaustellergeschäfte dieser Hersteller aufzuzählen. Sie beginnen bei A wie Autoskooter und enden bei Z wie Zeppelin.

Aber es sind nicht nur die Erinnerungen an die Herstellerfirmen, sondern auch an die vielen Maler, die oft kunsthistorisch relevante Kunstgenüsse auf die Schmuckfassaden aller Arten von Schaustellergeschäften gebracht haben. Leider sind viele dieser Malereien übermalt oder auch gänzlich verloren gegangen, ohne dass ihr Wert erkannt worden war.

In den 1970/80er Jahren reihte sich auf einem Volksfestplatz die Wohnwagen der Hersteller Mack, Stork oder Müller-Ründeroth aneinander. Sie waren weltweit unvergleichlich. Irgendwann wurde die Produktion der Luxus-Wohnwagen eingestellt. Sie waren alle als Einzelstücke in Handarbeit und nach den



Wünschen der Kunden geplant und gebaut worden. Vielleicht wurden die Ansprüche zu hoch? Die Herstellung wurde jedenfalls zu teuer und der Trend ging in Richtung Camping-Wagen und später zum amerikanischen Auflieger, kurz Ami genannt. Meist blieben aber die Wohnwagen im Besitz in der Familie und wurden an die nächste Generation weitergegeben.

Wir haben in der Vergangenheit nicht gekämpft für den Erhalt unserer weltweiten Vorrangstellung in vielen Bereichen des Kulturguts Volksfest. Jetzt ist die Zeit gekommen und wir dürfen nicht aufgeben zu kämpfen, zu hoffen und uns bemerkbar zu machen. Damit unsere Volksfeste bald wieder stattfinden können.

Am Beispiel der Firmengeschichte einer der erfolgreichen Hersteller unserer jüngsten Vergangenheit zeigt sich, wie schnell etwas oder jemand in Vergessenheit geraten kann. Deshalb möchte ich Ihnen die Firma Eberhardt Stork in Erinnerung bringen.

Wagenfabrik Eberhard Stork & Söhne 1919 - 1984.

Am 2. April 1919 gründete der aus Theiningsen stammende Stellmacher Eberhard Stork (geb. am 21.12.1888) in Soest in der Filzenstraße eine kleine Stellmacherei. Noch heute erinnert ein Wagenrad als Symbol des Stellmachergewerbes an der Fassade des heutigen Cafés Sauerland an diesen ersten kleinen Betrieb. Eberhard Stork baute zunächst mit drei Mitarbeitern verschiedene Wagen für Auftraggeber aus der umliegenden Region.

1921 wurde der aus Soest stammende Schausteller Hans Schneider auf den Handwerksbetrieb aufmerksam. Er benötigte einen Packwagen für seinen Schaustellerbetrieb. Es kam zum ersten Auftrag für Eberhard Stork für einen Schausteller. Schnell wurden Kollegen von Hans Schneider auf Eberhard Stork aufmerksam. Da die Räumlichkeiten der Werkstatt so klein waren, wurden die ersten Wagen und Wohnwagen auf der Straße im Freien gebaut. Bei Regen oder Schnee spannte man einfache Planen, um die neuen Aufträge fristgerecht zu erfüllen.

Inzwischen war Eberhard Stork mit Amalie, geborene Gödde, aus Herne verheiratet. 1921 wurde die Tochter Maria (1921-2013) geboren. 1923 folgte der erste Sohn Eberhard II. 1925 kam wieder eine Tochter auf die Welt: Elisabeth (später Wagner), sie starb 2006. 1927 wurde der Sohn Walter geboren.

1928 mietete Eberhard Stork I. eine größere Werkstatt im Leckgadum. Nach dem Umzug der Stellmacherei von der Filzenstraße zum Leckgadum entwickelte sich die Firma zur Wagenfabrik und schon bald waren 15 Mitarbeiter eingestellt.

Immer mehr Schausteller kamen nach Soest und ließen sich Wagen für ihre Orgeln, Packwagen für Karussells, Riesenräder oder Schaukeln bauen. Daneben wurden die ersten Wohnwagen mit Pitschpin-Holz-Verkleidung gebaut.



Werkstatt im Leckgadum

© Sammlung Stork-Brotte



3 Blick auf Werk II Coesterweg

© Sammlung Stork-Brotte

Die gute Qualität und das faire Geschäftsgebaren sprachen sich bei den Schaustellern bald herum und die Nachfrage stieg rasch. Als Vorteil zeigte sich, dass die Thüringischen Karussellbauer wie Bothmann, Heyn und Gundelwein keine Packwagen anboten.

Die Firma Heinrich Mack aus Waldkirch begann zur gleichen Zeit, sich einen Namen als Wagenbauer für Schausteller zu machen. Aber die Entfernung zwischen Soest und Waldkirch im Schwarzwald betrug um die 500 km und so kamen sich die beiden aufstrebenden Familienunternehmen nicht in die Quere. Später entschieden sich die Schausteller, ähnlich wie Mercedes- oder BMW-Fahrer für ihren eigenen Favoriten. Die einen hatten einen engeren Bezug zu Familie Stork, die anderen zu Familie Mack. Viele Kunden von Mack-Geschäften bestellten auch die passenden Packwagen bei Stork. Das eine schloss aber das andre nicht aus.

1928 hatte Eberhard Stork in der Nähe der angemieteten Werkstatt ein Wohnhaus für seine Familie gebaut. Mit dem Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde der Bau von Schaustellerwagen weitgehend eingestellt. Eberhard Stork I. erledigte Reparaturen, Stellmacherarbeiten und Pflichtenaufräge von der Wehrmacht. Schon bald nach dem Krieg kamen wieder Aufträge von Schaustellern. Stork arbeitete nun mit 15 Leuten. Seine beiden Söhne Eberhard II. und Walter hatten ebenfalls das Handwerk des Stellmachers gelernt und waren durch die harte Schule des strengen Vaters gegangen. Sie arbeiteten beide im Familienbetrieb.

1950 starb Amalie, die erste Frau von Eberhard Stork. Er heiratete später seine zweite Frau Maria, geb. Helfmeier, mit der er keine Kinder mehr hatte. 1951 erwarb die Familie/Firma ein Grundstück von etwa 9.000 qm an der Straße „Auf der Galgenstatt“.

1954 traten die Brüder Eberhard II. und Walter als persönlich haftende Gesellschafter in die Firma ein, die ab nun im Handelsregister der Stadt Soest unter „Wagenfabrik Eberhard Stork & Söhne“ eingetragen war. Beide Söhne hatten mittlerweile auch Familien gegründet. Eberhard II. heiratete 1947 Else Haverland. Sie bekamen 1947 einen Sohn, Eberhard III., und 1957 einen weiteren Sohn, Norbert. Walter heiratete 1949 Lieselotte Märtin. Sie bekamen 1949 die Tochter Gabriele, heute verheiratete Brotte und 1954 den Sohn Helmut.

Nach dem Tod des Firmengründers Eberhard Stork im Jahre 1959 bauten die beiden Söhne den Betrieb ganz im Sinne des Vaters weiter aus. Eberhard II. übernahm den kommunikativen Teil, das sogenannte Management. Er knüpfte Kontakte zu Neukunden und vertiefte gemeinsam mit seiner Frau Else die guten Geschäftsverbindungen mit den Schaustellern, die nicht selten in persönliche Freundschaften zwischen dem Hause Stork und verschiedenen Schaustellerfamilien mündeten. In der Buchhaltung arbeitete Herr Alfons König, der Schwager von Else

Stork (Mann ihrer Schwester). Walter Stork erfüllte die nicht weniger wichtigen Aufgaben, denen sich eine expandierende Firma im Nachkriegsdeutschland stellen musste. Er war der unermüdliche Motor der reibungslosen Produktion und der Umsetzung technischer Neuerungen. So ergänzten sich Eberhard und Walter Stork und hatten dennoch ihren jeweiligen Freiraum. Beide Brüder wohnten mit ihren Familien in einem großzügigen Doppelhaus. Dessen Bau war 1956 in das Betriebsgelände „Auf der Galgenstatt“ integriert worden.

Bereits zu Beginn der 1960er Jahre war der Betrieb dermaßen expandiert, dass ein weiteres Betriebsgelände mit dem Werk II am Coesterweg geschaffen wurde. Auf einem 21.500 qm großen Grundstück wurden nach und nach vier Hallen in den Maßen 60 mal 24 Metern gebaut. Dann folgte ein Mietshaus, welches an die Hallen angefügt wurde. Mit dem 1964 eröffneten Werk II war ein stimmiges Ensemble auf diesem riesigen Grundstück im neu angelegten Industriegelände von Soest entstanden. Das Werk II bot ausreichend Platz zur Fertigung der Unterwagen, sowie zur Herstellung der Spezialkunststoffplatten, die für die Außenverschalung der Schaustellerwagen verwendet wurden. Inzwischen waren 140 Leute angestellt. Schon früh wurden bei der Firma Stork ein wertschätzender Umgang mit den Mitarbeitern und ein gutes Arbeitsklima hochgehalten. Dusch-, Wasch- und Umkleieräume sowie lichte Aufenthaltsräume wurden eingerichtet.

Für den Ausbau des Kundenstamms war Eberhard Stork verantwortlich. Die Grundlage für diese erfolgreiche Mission lag jedoch in der Qualität der Wagen, die von Soest in die gesamte Bundesrepublik, in die skandinavischen Länder sowie nach Frankreich, Spanien und Italien ausgeliefert wurden. Viele Aufträge erfolgten von den Groß-Zirkus-Unternehmen wie Althoff, Krone, Knie, Roncalli und Barum. Auch der spanische und der italienische Nationalzirkus bezogen ihre Spezialfahrzeuge und teilweise auch Wohn- und Mannschaftswagen von der Firma Stork. Die Firma Stork & Söhne stellte sich allen Herausforderungen. Eine kleine Anekdote erzählt die Lösung des Problems zum Transport von Giraffen für den Zirkus Knie. Stork konstruierte einen Wagen, bei dem das Dach hydraulisch nach oben geöffnet werden konnte. Die Giraffen wurden hineingeführt, legten sich nieder, das Dach wurde geschlossen und der Wagen konnte zum nächsten Standplatz transportiert werden. Dort wurde das Dach wieder geöffnet und die Giraffen verließen mit hoch erhobenem Haupt den Wagen.

In den 1960er Jahren entwickelten sich auch der Bau und die Ausstattung von Wohnwagen sehr dynamisch. Die Firmen Stork und Mack haben einen erheblichen Anteil an der Entwicklung der Wohnsituation der Schausteller. Es gab keine Fließbandarbeiten, sondern die individuellen Wünsche der Auftraggeber wurden im Wohnwagenbau erfüllt. Längst war die



Betriebsgrundstück

© Sammlung Stork-Brotte



Wohnsituation der Schausteller Welten entfernt vom Klischee des Fahrenden Volkes, das mit Pferd und Wagen von Ort zu Ort zog. Für die Bevölkerung war es jedoch immer noch schwer vorstellbar, dass die Wohnwagen zu eleganten „Wohnungen“ auf Rädern entwickelt worden waren.

Die Kosten eines Wohnwagens lagen Anfang der 1960er Jahre um die 40 bis 50.000 DM. Ende der 1960er stiegen sie auf das Doppelte und Mitte der 1970er Jahre kostete ein Wohnwagen der gehobenen Klasse schon über 200.000 DM. Später waren sie fast nicht mehr zu bezahlen.

Anzumerken ist, dass diese Wohnwagen in der Regel ein Schaustellerleben um Längen überdauerten und oft von der einen Generation zur anderen weitergegeben wurden und noch immer werden.

1964 sollen in einem Jahr bereits 150 Wagen der verschiedensten Kategorien gebaut worden sein. Fachkräfte wie Stellmacher, Schlosser, Schmiede, Elektriker, Heizungstechniker, Sanitärmeister, Fliesenleger, Maler, Anstreicher usw. waren angestellt. Nach dem Motto „Alles aus einer Hand und schlüsselfertige Übergabe der Luxuswohnwagen“ wurde außerdem die Zulieferung von Polstermöbel, Teppichböden, Keramikfliesen und hochwertigen Dekorationsstoffen für die Fenster benötigt. Sanitäreinrichtungen lieferte die Firma Villeroy & Bosch und oft waren die goldenen Wasserhähne oder Toilettendeckel Sonderanfertigungen.

1970 hieß es in der Welt am Sonntag:

„Luxus für die Kirmes! [...] Der Ruf der Firma geht in die ganze Welt.“

Neben Wohnwagen wurden jedoch auch unzählige Schiesswagen, Verlosungswagen, Automatenwagen, Imbiss- und Ausschank-Geschäfte gebaut. Die Priorität lag in den Lichtinstallationen und der Technik der Wagen. Die Dekorationen von den Schiesswagen und Verlosungen wurden vom Kunst- und Kirchenmaler Fritz Laube gemalt. Später kam der Maler Helmut Goss aus Goslar hinzu, der auch viele Schmuckdachkanten der Imbisse mit Stadtansichten malte.

Ohne Zweifel war die dekorative Gestaltung in den 1970er Jahren von der zeitgenössischen Kunst beeinflusst und entwickelte sich mit dem Anspruch des Publikums zur Popularisierung der Modernen.

Den Spirit des Unternehmens fasst Walter Stork in einem Interview mit der Zeitung „Blick in die heimische Wirtschaft“ vom 18. 12. 1964 wie folgt zusammen:

„Wir müssen vor allem mit der Technik Schritt halten und allen Neuerungen gegenüber aufgeschlossen sein. Für uns gibt es keine Monotonie, keine Eintönigkeit, wir haben uns der modernen Zeit anzupassen und daraus alle Folgerungen zu ziehen“ (Blick in die heimische Wirtschaft 18.12.1964)

Noch heute sind viele dieser soliden gebauten Schaustellergeschäfte auf deutschen Volksfesten anzutreffen. Neben den Wagen baute Stork 1966 einen Miniskooter für die Firma Kurt Kipp aus Bonn. Die Konstruktion wurde patentamtlich geschützt. In der Jubiläumsausgabe zum 50jährigen Bestehen der Firma heißt es, dass die Firma Stork ein Patent für ein Kinderkarussell, montiert auf einem einzelnen Wagen mit hydraulischer Hebevorrichtung, erlangte. Überliefert ist, dass sie für die Familie Malferteiner auch eine Kinderreisbahn baute. Außerdem baute Stork auch Schaugeschäfte und die Fassadenwagen von Box-Buden.

1973 stieg Eberhard III., der Sohn von Eberhard II. in die Firma ein. Er war gelernter Schreiner und Innenarchitekt. Er war jung, voller Ideen und Innovationsansätzen für das Management und wollte Veränderungen für die solide Geschäftsphilosophie der vergangenen 50 Jahre. Der Sohn von Walter Stork studierte zur gleichen Zeit BWL mit dem Ziel, nach dem Studium ebenfalls in den Betrieb einzusteigen. Aber es sollte anders kommen...

Walter Stork, der Mann im Hintergrund, verließ 1975 den Familienbetrieb Eberhard Stork & Söhne auf dem Zenit des geschäftlichen Erfolgs. Er stieg aus. Gesundheitliche Gründe sollen es gewesen sein.

Walter Stork ließ sich seinen Firmenanteil auszahlen und ging in den vorzeitigen Ruhestand. Sein Sohn beendete das BWL-Studium mit dem Vordiplom. Er ging in die Luftfahrt und ist bis heute Pilot bei der Lufthansa.

1982 übertrug Eberhard Stork die gesamte Firma an seinen Sohn Eberhard Stork III. Eberhard Stork heiratete Eugenie Schnettler. Die jungen Leute bekamen ein Sohn, Eberhard IV. Heute ist die Ehe geschieden.

Für alle Kunden war es ein Schock, als 1984 das Ende der Firma bekannt wurde und die Werkstätten geschlossen wurden. Der Versuch, den Pfad der soliden Geschäftsphilosophie zu verlassen, war in einer Sackgasse geendet. Im Jahre 2003 starb Eberhard Stork II. Seine Frau Else folgte ihm drei Jahre später. Die Ehefrau von Walter Stork starb 2014. Walter Stork lebte bis 2019 in seiner Haushälfte Auf der Galgenstatt 9, in seiner Heimatstadt Soest. Die Stadt, in der alljährlich die Soester Allerheiligen Kirmes noch immer in der gesamten Altstadt gefeiert wird.

Ein interessantes Gespräch der Verfasserin mit Herrn Walter Stork im September 2016 ermöglichte diese Firmengeschichte von „Eberhard Stork & Söhne“. Eine Firma, die einen nicht unerheblichen Beitrag zur Geschichte des Kulturguts Volksfest beiträgt und verdient, für die kommenden Generationen in Erinnerung gehalten zu werden. Wir wollen „Dankeschön“ sagen!

Im Kulturgut Volksfest-Archiv sind diverse Einzelbiografien von Herstellern und Malern nachzulesen. Sie sind Teil unserer Vergangenheit und ihre Geschichten müssen mit in unsere Zukunft genommen werden. Dazu mehr unter: <https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/kategorie/hersteller/> Vielleicht schauen Sie mal rein.

Margit Ramus

© Margit Ramus ■



Kassenwagen Bonner © Sammlung Stork-Brotte



Eiswagen Aufermann © Sammlung Helmut Goss



Packwagen © Sammlung Stork-Brotte



Schiesswagen Richter © Sammlung Stork-Brotte



Verlosung Bigesse © Sammlung Stork-Brotte



Spielgeschäft © Sammlung Stork-Brotte



Schiesswagen Krameyer © Sammlung Stork-Brotte



Schiesswagen Sonnier © Sammlung Laube



Wohnwagen Pitschpin © Sammlung Stork-Brotte



Wohnwagen mit Wohnzimmererker © Sammlung Stork-Brotte



Wohnwagen innen 1973 © Sammlung Stork-Brotte



Wohnwagen mit Bad © Sammlung Stork-Brotte