

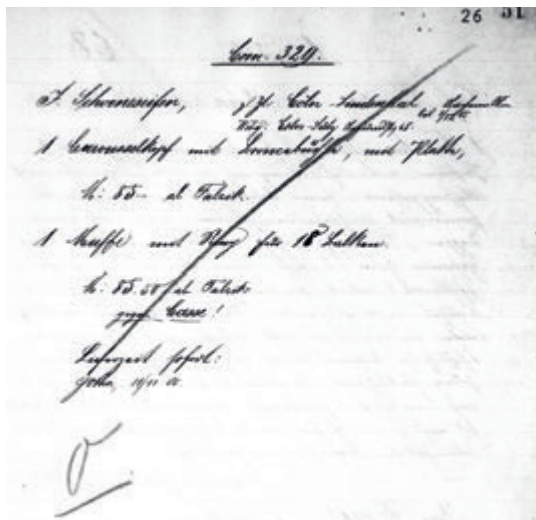
Fritz Bothmann verschickte deutsche Karussells in die ganze Welt!

Verehrte Leserinnen und Leser,

in meinem Beitrag vom 10. Oktober zitierte ich Kevin Kratzsch: „Wir holen Menschen zurück, die schon gar nicht mehr da sind!“. Auch in dieser Komet-Ausgabe möchte ich Ihnen zum Jahresende einen der ganz Großen in der Entwicklungsgeschichte der Schaustellergeschäfte zurückbringen. Der Name „Bothmann“ ist durch die teilweise nach mehr als 100 Jahren noch auf der Reise befindlichen Karussells nicht vergessen, aber die Pionierarbeit des Fritz Bothmann ist im Schaustellergewerbe nur wenigen bekannt.

Fritz Bothmann hatte als Erster die serielle Fertigung von Einzelelementen für Schaustellergeschäfte genutzt. Damit war ihm der Export von deutschen Fahrgeschäften in die ganze Welt möglich geworden. Er lieferte in die entferntesten Winkel der Erde und hatte ein perfektes Verkaufssystem entwickelt. Zum Beispiel nach Australien, Afrika, Ägypten, Belgien, Chile, England, Eritrea, Frankreich, Finnland, Holland, Goldküste, Mauritius, Schweden, Schweiz, Syrien, Ungarn u. a.

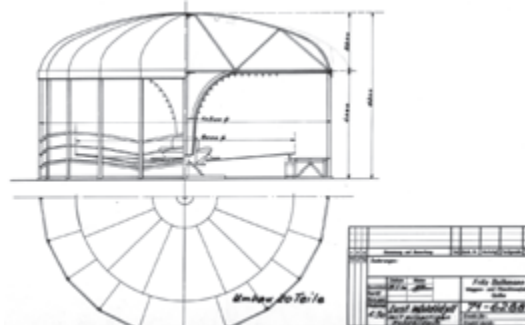
Durch die Wiedervereinigung Deutschlands war mir im Jahre 2006 ein Besuch des „Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar“, damals noch in Gotha, möglich. Dort fand ich eine Menge an Dokumenten von Fritz Bothmann. Darunter war eine Kundendatei der 1920er Jahre mit Namen von deutschen Schaustellern, die uns allen heute noch geläufig sind, sowie deren Anschriften. Hier eine kleine Auswahl: Ahrend, Buntenbroich, Osselmann, Reminder, Rosenzweig, Renoldi, Tusch, Schleifer, Schoeneseifen, Steiger, Uhse und viele mehr.



1905 Auftragsbestätigung Schoeneseifen

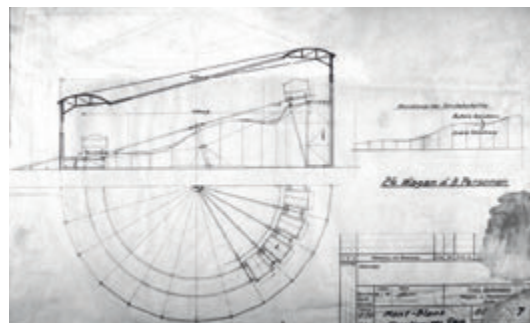
© LT-HW

In der allerersten Mappe, die ich aufschlug, lag ganz oben eine Auftragsbestätigung, datiert auf den 11. November 1905, über Ersatzteile für ein Karussell an Josef Schoeneseifen, meinen Urgroßvater. Ich konnte meine Föhrung und Ergriffenheit nicht verbergen. Dann entdeckte ich einen Ordner mit dem Schriftverkehr internationaler Kunden und Angebote von Karussells mit originalen Preisangaben und Lieferbedingungen. Die größte Überraschung und der wertvollste Fund waren jedoch originale Bauzeichnungen sowie Auf- und Grundrisse von Bothmanns Konstruktionen. Sie sind Vorläufer unserer modernen Karussells und sonstigen Fahrgeschäfte: Berg- und Talbahnen in und mit unterschiedlichsten Bau- und Dachformen, Boden- und Hängekarussells, Raketenbahnen mit und ohne Bedachung, Schaukeln, Riesenräder sowie Achterbahnen usw.



1930 Waldydrill mit Kuppeldach

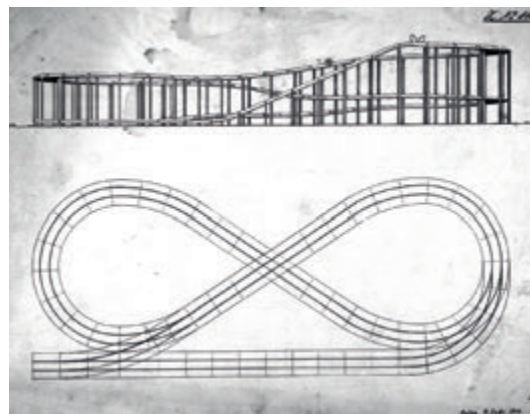
© LT-HW



Mont Blanc Rakete mit Dach Querschnitt

© LT-HW

Ich habe mehr als zehn Jahre mit dem „Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar“ verhandelt um diese wertvollen Dokumente unseres Kulturguts ohne weitere Gebühren in meinen Arbeiten veröffentlichen zu können. Im vergangenen Jahr endlich bekam ich die Genehmigung zum Einstellen in das Kulturgut Volksfest-Archiv. Dies tröstet darüber hinweg, dass nur wenige Aktenjahrgänge der Firma Bothmann Kriegswirren und Nachkriegszeit überstanden haben. Aber es ist bei weitem genug um Fritz Bothmann den gebührenden Dank für sein bedeutendes Lebenswerk zu zollen.



1914 Achterbahn Auf- und Grundriss

© LT-HW

Vor meinem Besuch im „Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar“ war im Jahr 2000 in einer Schriftenreihe des Urania Kultur- und Bildungsvereines Gotha e.V. eine von M. Schöler verfasste Firmengeschichte der Firma Fritz Bothmann veröffentlicht worden. Die dreiteilige Schriftenreihe war mir als Quelle beim Erstellen dieser Chronik sehr hilfreich.

Ich fand darin auch diese traurige Feststellung: „Nichts weist auf die einstige Blütezeit des Karussellbaus hin, nichts auf seinen Gründer als einen Menschen, der mit seinem hohen persönlichen Einsatz den Karussellbau als eine in der damaligen Zeit

für die Stadt und das Herzogtum Gotha, ja sogar in Deutschland unbekannte Industrie aus der Taufe hob.“ (Schöler, Teil 2. S. 20)

Ein Grund mehr, die Geschichte noch einmal zu erzählen.

Friedrich Wilhelm Bothmann, kurz Fritz genannt, wurde am 05.04.1858 in Sonneborn bei Gotha geboren. Seine Eltern waren Johann Nikolaus und Friedericke Luise Bothmann geb. Ballmann. Der Vater hatte als Verwalter auf einem Gut der Herren von Wangenheim gearbeitet und die Mutter war die Tochter eines Tünchers. Fritz Bothmann absolvierte eine Lehre als Schlosser und mit Erlangung des Meistersbriefs plante er eine eigene Schlosserwerkstatt in der Großen Fahnenstraße Nr. 11a. Am 10. Mai 1883 ließ er kurz nach seinem 25. Geburtstag seine Firma „Schlosser- und Maschinenbauerei Fritz Bothmann & Comp“ in das Gewerberegister der Stadt Gotha eintragen. Unterstützt wurde er von den beiden Schlossermeistern Nack und Georg Narten, von denen Narten als Kompagnon im Firmennamen unter „Comp“ anonym aufgeführt wurde.



1883 Schiffskarussell Repro

Foto Mark Schumburg

Zunächst bekam die junge Firma Aufträge für den Bau von Schiffsteilen und transportablen Öfen für Backstuben aus Eisenblechen. Ähnlich wie andere Unternehmer jener Zeit wurde Fritz Bothmann auf einem Volksfest auf ein Karussell aufmerksam, das die Firma Stuhr aus England importiert hatte und bei der Bevölkerung helle Begeisterungstürme auslöste. Es war ein dampfangetriebenes Schiffskarussell, von den Engländern William Sanger und Frederick Savage entwickelt und unter dem Namen „Sea on Land“ in England patentiert worden. Das Schiffskarussell war ein feststehender Rundbau mit 13 Meter Durchmesser, mit Zelt- und umlaufender Schmuckdachkante. Die gesamte Dachkonstruktion wurde von einem Mittellaufbau und dem im Zentrum stationierten Dampfmaschine, einer sogenannten „Lokomobile“, getragen. Eine umlaufende kleine Schürze schloss den Raum zwischen Dachstuhl und Antriebsbereich. Die kreisrunde Sockelzone, mit weit größerem Radius als die zurückgesetzte Dachkonstruktion, war von Panneaux umschlossen. Sechs überdachte Schiffe mit Mast und Segel wurden über eine Mechanik während der Kreisfahrt ins Schwanken gebracht. Für den Ein- und Ausstieg waren am Sockelaußenrand sechs Treppen montiert.

Fritz Bothmann begann mit dem Nachbau. Schon im Juli 1883, nach etwa zehnwöchiger Bauzeit, lieferte die Firma Fritz Bothmann & Comp. das erste deutsche Schiffskarussell nach Erfurt zur Vogelwiese.

Schon bald sind auch die ersten professionell gebauten doppelstöckigen Karussells Fritz Bothmann



2009 Etagenkarussell Stey

© Mark Schumburg

zuzuschreiben. Noch gegenwärtig sind Etagenkarussells u. a. von den Familien Stey und Franz Walter Hartmann auf deutschen Volksfestplätzen anzutreffen.

Bothmann arbeitete bereits damals mit Zulieferfirmen für seine wachsende Produktion, dies wird durch die Auftragsbücher der Firmen Friedrich Heyn und Karl Müller belegt. Dort sind Bestellungen von Fritz Bothmann für Karussellpferde und andere Besatzungsteile erwähnt. Auf der Dachkante des Etagenkarussells von Stey ist außerdem „Besatzung Friedrich Heyn“ zu lesen.

1887 Caroussellfabrik

Bereits ein Jahr nach der Firmengründung, stieg Georg Narten 1884 wieder aus dem Betrieb aus und Bothmann suchte einen neuen finanzkräftigen Partner, den er in dem Landwirt Theodor Bellstedt fand. Warum auch immer, soll der Betrieb zu diesem Zeitpunkt unter Bothmanns Ehefrau Anna Maria Bothmann geb. Müller als Inhaberin im Gewereregister geführt worden sein. (Schöler, Teil 1.S. 8)

Nachdem das Betriebskapital durch den neuen stillen Partner angestiegen war, konnten komplexere Maschinen angeschafft und größere Aufträge angenommen werden. Dadurch wurde jedoch die Werkstatt in der Großen Fahnenstraße zu klein. Deshalb verlegte Bothmann am 05. September 1885 seine Betriebsstätte in die Langensalzer Straße 24. Zunächst errichtete er dort auf einem ca. 6.000 m² großen Grundstück neue Hallen zum Bau von Schaustellergeschäften. Ab 1887 nannte Bothmann seinen Betrieb „Caroussellfabrik“ und meldete die ersten eigenen Patente an. Fritz Bothmann wurde nicht nur bei den Schaustellern immer bekannter, sondern nahm auch an Ausschreibungen zur Ausstattung internationaler Ausstellungen teil. Eine Notiz vom 26. März 1889 in der „Gothaischen Zeitung“:

„Die Direktion der internationalen Ausstellung zu Köln beauftragte Herrn F. Bothmann hier mit dem Bau einer Caroussel-Eisenbahn, welche auf dem Ausstellungsplatz einen Schienenkranz von 350 Meter Länge durchläuft. Bewegliche Schiffe und galoppierende Pferde sollen hierbei Verwendung finden.“ (Gelesen in: Schöler, Teil 1. S. 12)

Auch für die im gleichen Jahr folgende Weltausstellung in Paris bekam Fritz Bothmann den Auftrag ein Dampfkarussell zur allgemeinen Belustigung zu liefern. In der „Gothaischen Zeitung“ vom 3. April 1889 hieß es:

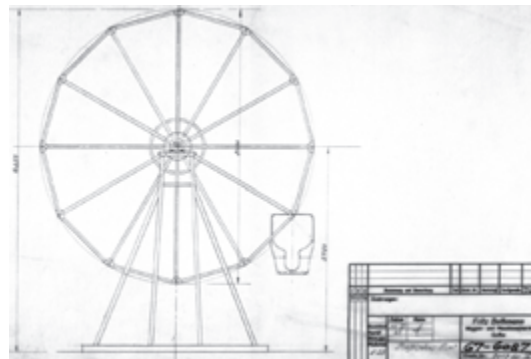
„Das von Herrn Bothmann für die Pariser Weltausstellung gebaute mechanische Dampf-Caroussel ist prachtvoll ausgestattet, und mit den neuesten Einrichtungen versehen. Es enthält 56 bewegliche Pferde. Auch elektrische Beleuchtung ist dabei angebracht. Für Interessenten steht es zu jeder Zeit zur Ansicht. Am nächsten Sonntag soll es voraussichtlich Jedermann

zur freien Benutzung überlassen sein.“ (Gelesen in: Schöler, Teil 1. S. 13)

Die „neueste Einrichtung“ bezeichnete einen Schaukelmechanismus von Karussellpferden, für die Bothmann ein französisches Patent erlangt hatte. Damit sicherte er sich den alleinigen Export von Pferden mit dem neuen Schaukelmechanismus nach Frankreich. Bothmanns Karussellbaufirma expandierte und er warb in den zeitgenössischen modernen Medien über die Grenzen Deutschlands hinaus für seine Konstruktionen und Lieferung ins In- und Ausland. Um Kunden zu gewinnen bediente er sich des Telegrafens und inserierte in Branchenbüchern, im „Komet“ und bereits ab 1887 auch im „Voyageur Forain“, dem Organ der 1883 gegründeten französischen Schaustellergewerkschaft, (Stadler 2007, Vernetztes Vergnügen).

1892 Fritz Bothmann & Glück Caroussellfabrik

Die eingehenden Aufträge für den Bau von Karussells erforderten erneut mehr Eigenkapital. Um seine Bonität gegenüber den Banken zu steigern nahm Fritz Bothmann den Leipziger Kaufmann Louis Glück als Gesellschafter in seinen Betrieb auf. Am 8. Februar 1892 wurde die neue Firmenbezeichnung „Fritz Bothmann & Glück Caroussellfabrik“ in das Gewereregister eingetragen. Die 1884 an seine Ehefrau Anna Maria Bothmann abgetretenen Eigentumsrechte sollen nun wieder auf ihn selbst zurückübertragen worden sein. (Schöler, Teil 1. S. 11)



1929 Russe Aufriss

© LT-HW

Die Schaustellergeschäfte von Bothmann zeichnen sich durch eine Formenvielfalt aus, die 1883 mit dem Nachbau eines englischen Schiffskarussells begonnen hatte und in Folge alle Bauaufgaben im Bereich der Fahrgeschäfte umfasste, die in den nächsten fünf Jahrzehnten auf den Volksfesten vorgestellt wurden.

Bereits im Mai 1894 wurde in der „Gothaischen Zeitung“ bekanntgegeben:

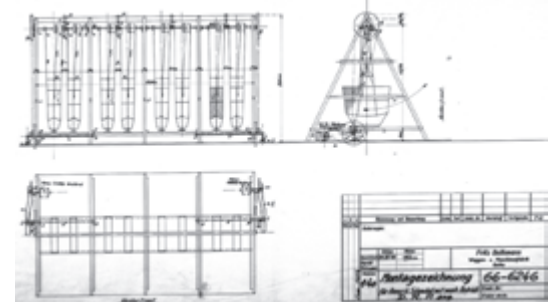
„Die Caroussellfabrik von Bothmann und Glück hat auf ihrem Geschäftshofe wieder eine neue Berg- und Thalbahn aufgestellt, die ihrer Vollendung in den nächsten Tagen entgegensteht. Das Erzeugnis geht nach auswärts.“ (Gelesen in: Schöler, Teil 1. S. 14)

Diese Zeitungsmeldung belegt, dass Bothmann fast zeitgleich mit Hugo Haase Berg- und Talbahnen gebaut hat. Bothmann bot bereits 1896 einen 100-seitigen Katalog in der vierten Auflage im In- und Ausland an. In einem Zeitungsbericht vom 19. August 1896 in der „Gothaischen Zeitung“ wird berichtet, dass ein Pferdekarussell nach Johannesburg ausgeliefert worden sei, aber nicht nur der Bau von Karussells verlaufe erfolgreich.

„Wie weit sich der Ruf der Firma Bothmann & Glück erstreckt, erhellt daraus, dass neuerdings der Auftrag eines Deutschen aus Südafrika aus der Nähe von Johannesburg aufgeführt wird, welcher den Bau eines Karussells mit hängenden Pferden betrifft. Eine im Umbau befindliche Berg- und Thalbahn wird nächste Woche nach Hannover verfrachtet. Die stärkste

Frequenz weißt aber die seit drei Jahren im Handel befindliche Luftschaukel auf. Ihre Herstellungszahl beläuft sich auf über 300 Stück.“ (Gelesen in: Schöler, Teil 1. S. 15)

Darüber hinaus kann die Liefermenge und -vielfalt von Bothmanns Etagen-, Boden-, Hänge-, Luftschiiff-, Fahr-



1929 Amerikanische Schaukel

© LT-HW

rad-, Automobil-, Schiffs- und Kinderkarussells sowie der Schaukeln, Riesenrädern, Rutschen, Krinolinen sowie Berg- und Talbahnen nur vermutet werden.

1896 kaufte Bothmann ein unbebautes Grundstück von 60.000 m² in der Kindleber Straße in der Nähe des Ostbahnhofs, um zukünftige Erweiterung seiner Produktionshallen zu ermöglichen.



1920er Aeroplan Fliegerkarussell

© Sammlung Dering

Überlieferte Presse-Artikel belegen, dass die Presse von Gotha die Exporte der Karussells verfolgte, so heißt es am 28.05.1897 in der Gothaischen Zeitung:

„Ein sogenanntes Hängekarussell verfrachtet am heutigen Tage die Firma Bothmann & Glück. Dasselbe macht die weite Reise nach der Delagoa Bay [heute Maputo Bay] in Ost-Afrika. Es ist bereits das vierte, was von genannter Firma nach diesem Erdteil geliefert wird.“ (Gelesen in: Schöler, Teil 1. S. 15)

Bothmann wickelte seine Exportgeschäfte bereits vor der Wende zum 20. Jahrhundert mit vielen



1911 Zeppelin-Luftschiiffkarussell Heitmann © Sammlung R. Schulz



Ländern außerhalb Europas ab. Er setzte damit die erste Globalisierung deutscher Volksfest-Baukunst in Bewegung. 1898 beschäftigte Fritz Bothmann über 200 Mitarbeiter. Inzwischen war das Betriebsgelände auf 18.000 Quadratmeter erweitert worden und hatte einen eigenen Eisenbahnanschluss erhalten. Zu der Konstruktionsabteilung kamen eine Holzbildhauerei und eine Abteilung für Malerei und dekorative Ausstattung hinzu. Er beschäftigte Konstrukteure, Schlosser, Schreiner, Schnitzer, Maler sowie alle erforderlichen Handwerker. Der geschickte Einsatz der eigenen Fachkräfte ermöglichte Bothmann eine schnelle Lieferung der bestellten Karussells. Außerdem baute er auch Wohn- und Packwagen für Schausteller. Bothmanns rechte Hand in allen unternehmerischen Fragen war seine Frau Maria Bothmann, die später mit Prokura ausgestattet, auch viele geschäftliche Abläufe dirigierte.

1898 Waggonbau AG, vormals Fritz Bothmann & Glück

Obwohl der Bau und Vertrieb von Schaustellergeschäften ins In- und Ausland erfolgreich betrieben wurde, richtete Bothmann sein Interesse auch auf den Waggonbau und den ab 1894 entwickelten elektrischen Straßenbahnwagenbau. Er sah darin einen profit- und zukunftsbringenden Erwerbszweig. Er beschloss in die Produktion von Eisenbahnwaggons einzusteigen, dazu war jedoch weiteres Firmenkapital erforderlich. Deshalb nahmen er und sein Partner Glück neue Investoren auf und schlossen am 30. Juli 1898 den neuen Gesellschaftervertrag. Das Unternehmen hieß von da an: „Waggonbau Aktiengesellschaft, vormals Fritz Bothmann & Glück“. (Schöler, Teil 1. S. 19)

Durch den Wohnwagenbau für Schausteller hatte er bereits genügend Erfahrung für die differenzierten Aufgaben beim Bau von Personen- und Güterzugs-Schienenfahrzeugen, die in den nächsten Jahren entwickelt werden würden. Dazu kamen auch LKW-Anhänger mit verschiedenen Nutzlasten und Kippmöglichkeiten. Zu diesem Zeitpunkt wurde das Gesamtkapital mit einer Million Reichsmark bemessen und die Firma entwickelte sich zu einem der erfolgreichsten Hersteller von Eisenbahnwaggons und Schaustellergeschäften.

Über zwei Jahrzehnte gab es in Gotha zwei bedeutende Waggonbaufabriken nebeneinander, deren Gründung auf Fritz Bothmann zurückzuführen ist. Ab 1898 die Waggonbau AG in der Kindleber Straße 77 direkt am Ostbahnhof und ab 1903 die Waggon- und Maschinenfabrik in der Kohlenstraße 8, später in der Kindleber Straße 142. Es würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, Bothmanns Erfolge im Waggonbau genauer zu betrachten. Da das Betriebsgrundstück und mit ihm die Privatwohnung an der Langensalzer Straße in die Waggonbau AG eingeflossen waren, kaufte Fritz Bothmann 1898 für seinen privaten Wohnsitz ein Grundstück in Gotha in der Seebachstraße 9. Zwei Jahre dauerte der Bau des großen Wohnhauses. Die imposante Villa mit zwei je 200 m² großen Wohnungen sowie einer ausgebauten Mansarde erhielt in der Bevölkerung den Namen „Karussellkapelle“. In den Giebel des Hauses wurden Bothmanns Initialen eingelassen, eingerahmt von zwei Zahnrädern als Symbol des Maschinenbaus.

Am 10. Juni 1900 schied Louis Glück unerwartet aus dem Unternehmen aus. Susanne Fredebeul schreibt, dass wohl ein Unterschlagungsvorfall der Grund gewesen sei. Glück soll ein Karussell an einen Herrn aus Mühlhausen mit einer Vertrags-aufhebungs-klausel verkauft haben. Die Konventionalstrafe bei Lösung des Kaufvertrages in Höhe von 7.000 Mark soll Glück unterschlagen haben. (Fredebeul 2019, S. 423) In Folge trat Albert Kandt als künftige Führungskraft in die Aktiengesellschaft ein.

Fritz Bothmann verließ zwei Jahre später, nach weiteren firmeninternen Führungsschwierigkeiten, die „Waggonbau AG“ und gründete als Alleinbesitzer im Mai 1903 wieder sein eigenes Unternehmen.

1903 Fritz Bothmann Waggon- und Maschinenfabrik Gotha

Ein neues Betriebsgrundstück fand er auf dem Grundstück der ehemaligen Schwerspattmühle Henkel & Zülch an der Kohlenstraße 8 (heute Südstraße). Bothmann setzte mit 25 Beschäftigten den Bau von Karussells und Eisenbahnwaggons fort. Er schaffte es, im Karussellbau weiterhin führend zu sein. Die Waggonbau AG hatte nach dem Ausscheiden Bothmanns auf den Bau von Karussells verzichtet, wurde aber zum ärgsten Konkurrenten Bothmanns im Waggonbau. Schon bald lief der Betrieb wieder auf Hochtouren und die Anzahl der Arbeitskräfte wuchs stetig. Auch wurden die einzelnen Abteilungen wie Maschinebau, Schlosserei usw. wieder erweitert. Die ganze Palette von Bothmanns Karussells hier aufzuführen, ist gar nicht möglich, deshalb nur eine kleine Auswahl.



1910 Automobil-Karussell Heitmann © Sammlung Dering

Bereits 1910 baute Bothmann für die Firma Heitmann aus Münster ein Automobil--Karussell, mit Automobil-en als Sitze für die Fahrgäste. Bisher waren diese Karussells mit Gondeln, die eher an Venezianische Gondeln erinnerten, geläufig. Die Automobile waren scheinbar noch nicht sehr verbreitet, deshalb baute Bothmann 1913 unter anderem ein Karussell mit dem Namen Auto-Noblesse, obwohl nur die Räder an den Gondeln einen Bezug zu Automobilen zeigten.



1920er Autokarussell Pitt Löffelhardt © Sammlung Dering

Zu diesem Zeitpunkt waren die Karussells noch hauptsächlich für Erwachsene als Fahrgäste gedacht. Erst in den 1920er Jahren baute Bothmann spezielle Karussells mit einfachen Automobilen für Kinder.

1912 Fritz Bothmann wird Kommerzienrat

Fritz Bothmann, im Privatleben eher bescheiden und zurückhaltend, wurde 1912 von Herzog Carl Eduard von Sachsen-Coburg und Gotha für seine Verdienste um die Wirtschaft von Gotha zum Kommerzienrat ernannt. (Schöler, Teil 2. S. 8)

Über seine Tätigkeit während des Ersten Weltkriegs ist in den bisher erschienenen Publikationen nichts zu lesen. Es ist anzunehmen, dass der Schwerpunkt in jenen Jahren im Waggonbau gelegen hat. Nach

dem Krieg gibt es wieder Belege für den Bau von Schaustellergeschäften.

Bereits 1919 wurden die Fabrikationshallen in der Kohlenstraße zu klein und Bothmann plante in die Kindleber Straße 142 umzuziehen. Aber dieses Grundstück war 1914 von der Reichsmilitärverwaltung als Flugschule und Fliegerersatzabteilung in Anspruch genommen worden. Da aufgrund des Versailler Vertrags alle militärischen Anlagen zu beseitigen waren, sollte das Grundstück im April 1919 parzelliert und als Ackerland eingestuft werden. Fritz Bothmann gelang es dies zu verhindern und ab 1921 konnte er auf diesem Grundstück produzieren.

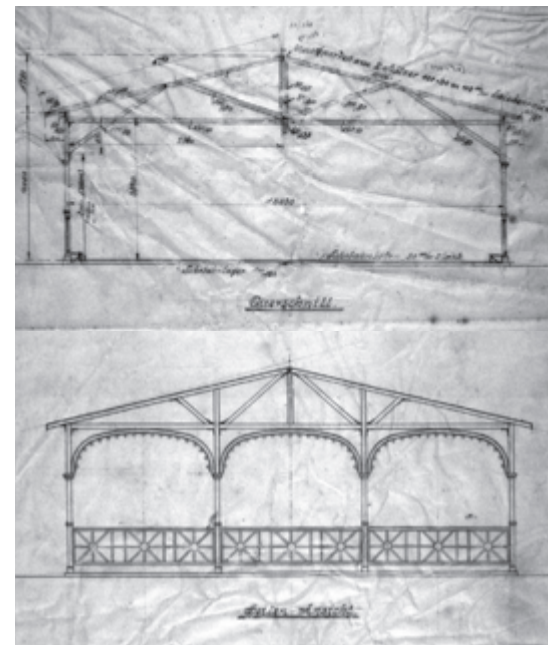
Ein Schicksalsschlag traf ihn mit dem Tod seiner Frau Maria im Alter von 59 Jahren am 1. März 1921. Nun führte er mit seinem Sohn Franz Bothmann den Betrieb weiter. Franz Bothmann hatte bis dahin eine Zweigniederlassung von Bothmann im Schwarzwald, in Luisenthal/Ohrdruf geleitet. Dort waren Tankbehälter für Waggons und Anhänger hergestellt worden.

1920er Jahre Höhepunkt des Exports

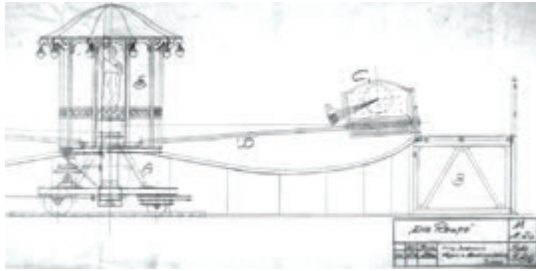
Bothmann war in den letzten beiden Jahrzehnten zu dem bedeutendsten und erfolgreichsten Karussellbauer in Deutschland vor dem Zweiten Weltkrieg avanciert. Seine Exportgeschäfte erreichten alle Kontinente, wie aus der im „Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar“ aufgefundenen internationalen Kundenliste zu ersehen ist. Es gelang ihm nicht nur der weltweite Vertrieb von deutschen Karussells, er erarbeitete auch neue Bauaufgaben und Bauformen. Anhand des archivierten Schriftverkehrs kann festgestellt werden, dass Fritz Bothmann bereits ab Ende 1923 Elektro-Selbstfahrer baute und ins Ausland exportierte.



1927 Skooter Längsseite © LT-HW



1927 Skooter Kopfseite © LT-HW



1926 Querschnitt der Raupe

© LT-HW

Dies wird durch einen Brief vom 29. Mai 1924 bewiesen:

„Geehrter Herr Bothmann.

Teile ihnen mit, dass in einigen Tagen sie Herr Julius Fisch aus Bukarest besuchen wird in der Angelegenheit einen Elektro-Selbstfahrer. Ich habe ihm die zu mich gesannten Prospekte übergeben sowie die Briefe aus Wien von ihrem Vertreter. [...] Bukarest 29.5.1924“ (LT-HW)

Ein Kaufvertrag über einen Auto-Selbstfahrer datiert auf den 19. Januar 1927 von Bothmann mit der Firma Geiser & Gormanns & Loosen ist im Original überliefert. Der Kaufpreis betrug 36.000 Reichsmark.

1925, zwei Jahre zuvor, bot Fritz Bothmann eine Berg- und Talbahn ohne Überdachung an. Die im Verbund angeordneten Fahrgastgondeln hatten die Form kleiner Kutschböcke. Während der Fahrt wurde eine umlaufende stoffliche Korbmarkise (Balg) darübergestülpt. Das Aussehen erinnerte so stark an eine kriechende Raupe, dass der Vergleich schon während der Planung namengebend für das neue Karussell „Raupe“ wurde. 1926 ergänzte Bothmann den feststehenden Unterbau mit einem Dachstuhl für ein Ringdach. Der Preis betrug 41.000 RM ab Fabrik. Bothmann verkaufte auch gebrauchte Geschäfte ins Ausland, z. B. den „Wasserfall“, 1927 gebaut, zum Preis von 18.000 RM ab Standort. Transportkosten hatte der Käufer zu tragen.

Weiterer Schriftverkehr mit Kunden aus aller Welt erweist eine für diese Zeit völlig neue Verkaufsstrategie. Ein Drittel der Kaufsumme musste bei Auftrag in Deutschland eingegangen sein, das zweite Drittel während der Bauzeit und der Rest mit Transportkosten vor der Einschiffung in Hamburg. Dadurch lief die Finanzierung ohne Probleme ab.

Bothmann hatte sich nicht auf gewisse Bauaufgaben spezialisiert, sondern baute Fahrgeschäfte jeglichen Bautyps. Er fertigte sie in Serie und verbreitete seine Firmenkataloge international über schriftliche Angebote oder Vertreter. In einem Schreiben nach Algerien, datiert auf den 4. September 1929, hieß es:

„Herr Walter Müller

Wir danken für Ihre werte Zuschrift vom 15. Vor. Mts. und gestatten uns, Ihnen mit gleicher Post unseren Export-Katalog über Karussells und ähnliche Konstruktionen für die Volksbelustigung zu übersenden, unsere Bedingungen sind wie folgt:

Preise: einschließlich Verpackung, fob. Bremen oder Hamburg, Rabatt: 15 %

Lieferzeit: 4-8 Wochen, je nach Grösse

Zahlungsweise: 1/3 bei Bestellung, Rest vor Lieferung bzw. nach Vereinbarung.

Bezüglich der Vertretung möchten wir Ihnen höflichst mitteilen, dass wir nicht abgeneigt sind, Ihnen solche für Gibraltar und Spanisch-Marokko zu übertragen, jedoch handhaben wir es immer so, dass die Vertretung erst nach Vermittlung des ersten Auftrages aus dem betr. Land übertragen wird. Evtl. bitten wir, uns dieserhalb noch Ihre Vorschläge bekannt zu geben. [...]

Außer den im Katalog verzeichneten Attraktionen können wir auch jegliche anderen bauen und stehen mit Spezialangeboten gern zur Verfügung, wenn wir die besonderen Wünsche, die seitens der Interessenten vorliegen, kennen. Durch unsere langjährigen Erfahrungen in dieser Branche und immer leistungsfähiges großes Werk sind wir gewiss in der Lage, allen gestellten Anforderungen zu entsprechen.

Wir haben auch oft gut gebrauchte Konstruktionen zur Verfügung, eine Liste darüber fügen wir ebenfalls bei, deren Preise auch 15 % Rabatt enthalten.

Wir würden uns freuen, mit Ihnen in Geschäftsverbindung zu kommen, und erwarten gern Ihre gefälligen Nachrichten.

Hochachtungsvoll Fritz Bothmann“ (LATH – HStA)

Das Schreiben belegt das Geschäftsgebaren von Bothmann. Individuelle Kundengespräche, auch hinsichtlich den Gestaltungsmöglichkeiten, wurden, wenn überhaupt, anscheinend nur mit deutschen Auftraggebern geführt. Denn bei der Recherche von Werken

aus der Bothmann-Produktion im deutschsprachigen Raum konnten keine seriell hergestellten, einheitlich dekorierten Schaustellergeschäfte bestätigt werden. Im Gegenteil – Bothmanns Karussells zeichneten sich durch künstlerisch individuell gestaltete Dekoration aus. Bothmann ließ die Dekorationen in seiner firmeneigenen „Abteilung für Malerei und dekorative Ausstattung“ erstellen, die ab 1912 von Ludwig Specht, dem Neffen des Tiermalers Friedrich Specht, geleitet wurde.

1926 hatten sich vor dem Hintergrund der allgemein ablaufenden Konjunktur 30 Waggonfabriken in Deutschland unter der Hauptverwaltung der „Deutschen Reichsbahngesellschaft“ zusammengeschlossen. Fritz Bothmann gehörte dieser Gesellschaft nicht an und bekam kaum noch Bestellungen für Eisenbahnwaggons.

Nach seinem 70. Geburtstag am 5. April des Jahres 1928 zog sich Fritz Bothmann zugunsten seines Sohns Franz als Firmenchef zurück. Er starb völlig unerwartet am 25. Dezember des gleichen Jahres.

Fritz Bothmann Waggon- und Maschinenfabrik Gotha unter neuer Leitung

Das zunächst erfolgreiche Fortbestehen der Firma mit über 350 Mitarbeitern unter dem jungen Franz Bothmann wurde bisher in der Fachliteratur nie erwähnt. Anhand der Akten und Pläne im „Landesarchiv Thüringen – Hauptstaatsarchiv Weimar“ kann nun nachgewiesen werden, dass Franz Bothmann den Karussellbau auf nationaler und internationaler Ebene im Sinne seines Vaters weiterführte. Mit der allgemeinen Wirtschaftskrise neigte sich jedoch die erste Blütezeit der Schaustellerbranche ihrem Ende zu. Aufgrund eines entgangenen Großauftrags von Kühlwagen für die Türkei, die wegen Übergewicht von den Auftraggebern nicht abgenommen worden waren, kam Franz Bothmann in finanzielle Schwierigkeiten. Zwar gibt es noch Auftragsunterlagen für Karussells, die bis in das Jahr 1931 datiert sind, aber die Produktion war Ende 1930 eingestellt worden.

Am 18. November 1930 wurde das Unternehmen Bothmann mit einem Wert von 849.300 Reichsmark zwangsversteigert. Die Kreditgenossenschaft der Mitteldeutschen Industrie Weimar erhielt für 176.000 Reichsmark den Zuschlag. Die Ära Bothmann war zu Ende.

In der im Jahr 2000 von M. Schöler publizierten Firmengeschichte heißt es:

„Historische Karussells aus dem Bothmannschen Unternehmen drehen sich schon lange nicht mehr auf den Schützenfesten Thüringens.“ (Schöler, Teil 2, S. 21)

Durch die Recherche zu dieser Arbeit kann diese Aussage widerlegt werden, denn noch heute sind einige von Fritz Bothmann gebaute Karussells in Thüringen sowie auf anderen deutschen Volksfestplätzen präsent.

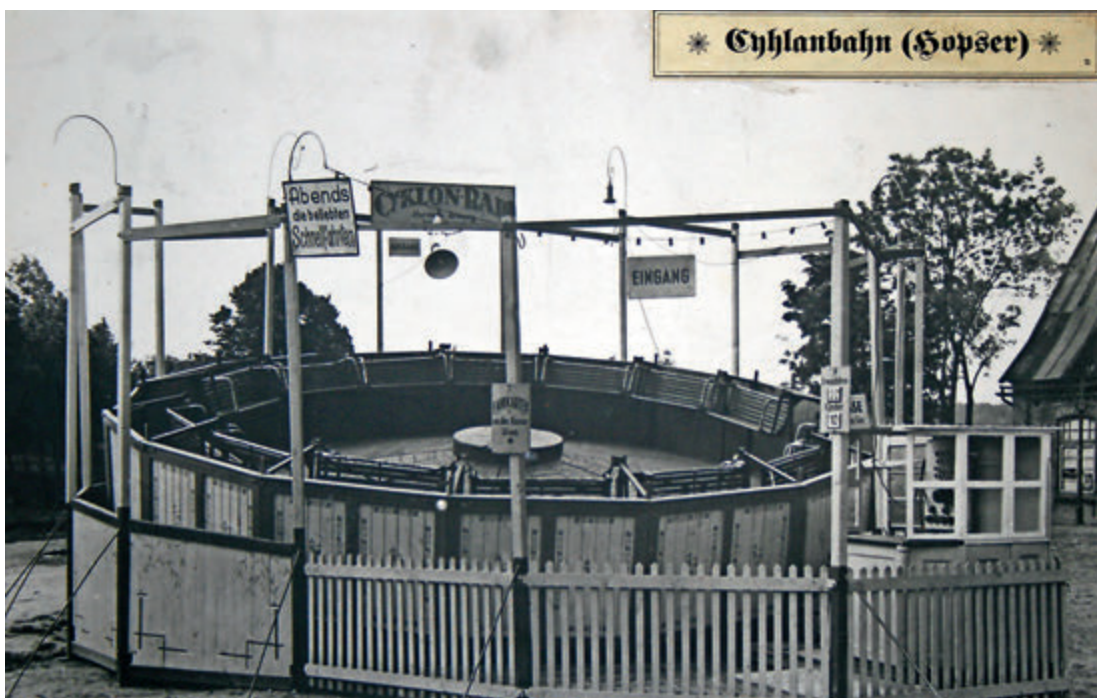
Wie immer ist die Firmengeschichte von Fritz Bothmann auch im Kulturgut Volksfest-Archiv mit umfangreichem Bildmaterial digital zu lesen.

Ich wünsche allen Schaustellerinnen und Schaustellern, trotz den schwierigen Zeiten, eine besinnliche Adventszeit und die Hoffnung auf einen Neuanfang im nächsten Jahr.

<https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/bothmann/>

© Dr. Margit Ramus

– Geschäftsführende Gesellschafterin –
Kulturgut Volksfest guG



1926 Cyclon Bahn (Hopser)

Repro/Foto: Mark Schumburg