

„Die weite Welt ist unser Feld.“ In memoriam Franz Mack

* 7.3.1921 † 7.10.2010

„Meine Enkel haben eine große Aufgabe vor sich“

Am 7. März 2021 wäre Franz Mack 100 Jahre alt geworden. Zeitlebens war er Chef und Seele eines weltweit bekannten Familienimperiums. Bis ins hohe Alter



Franz Mack mit seiner Datschkapp © Sammlung Mack & Opitz

führte er mit Fleiß, unternehmerischem Wagemut, Geradlinigkeit, Bescheidenheit, Pünktlichkeit und mit einem starken Willen gemeinsam mit seinem Sohn Roland das Familienunternehmen Mack.

Franz Mack versprach nie mehr, als er halten konnte, und forderte nie mehr als das, was er selbst auch bereit war zu bringen. Dies lebte er seinen Söhnen, Schwiegertöchtern und Enkeln vor und prägte damit auch deren Leben und Schaffen.

Roland Mack zitierte die Prämisse seines Vaters: „In Familienbetrieben müssen alle an einem Strang ziehen und zusammenhalten. Dann sind wir stark und können auch Turbulenzen überstehen. Offen sein für alles Neue und auf Machbarkeit prüfen. Dranbleiben, nicht ausruhen und bescheiden bleiben. Die Wichtigkeit der Mitarbeiter anerkennen, wertschätzen, und es ihnen auch sagen. Qualität ... Qualität ... und nochmals Qualität! Sie begründet unseren guten Ruf. Und so soll es auch bleiben!“

Franz Mack war auch als Familienmensch streng aber gerecht, nur das Loben fiel ihm schwer und manchmal gab es heftige Debatten zwischen den Generationen, die von seiner Frau Liesel meist geschlichtet wurden. Diese Aufgabe übernahm nach dem Tod von Liesel Mack die Schwiegertochter Marianne Mack.

Glamour war dem Mann der klaren Worte sein Leben lang fremd geblieben. Strickjacke und „Datschkapp“ waren seine Markenzeichen.

Allerdings stand er viel häufiger im Licht der Öffentlichkeit, als ihm lieb war. Die Aufzählung seiner Ehrungen ist lang.

Franz Mack war Förderer zahlreicher Vereine und Verbände in den Gemeinden Rust und Waldkirch. Er wurde im Jahre 2001 zum Ehrenbürger von Rust ernannt und erhielt später die Verdienstmedaille in Gold der Stadt Waldkirch. Mack engagierte sich in einer Vielzahl von Ehrenämtern wie im Aufsichtsrat der Volksbank Waldkirch, im Normenausschuss der fliegenden Bauten des TÜV sowie als Schiedsrichter im Verband der deutschen Freizeit-Unternehmer.

Auch Bundespräsidenten bedachten ihn mit Ehrungen. 1984 erhielt er den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland am Bande und 1997 den Verdienstorden der Bundesrepublik Deutschland 1. Klasse. 2005 nahm ihn der Weltverband der Freizeitindustrie (IAAPA) in die „Hall of Fame“ der „Pioniere für den internationalen Erfolg der Freizeitparks“ auf.

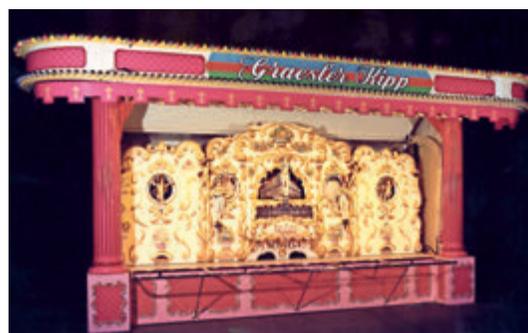
Als Ausdruck meiner Wertschätzung für Franz Mack möchte ich die unglaubliche Geschichte der Familie Mack vom Einmannbetrieb als Wagner und Stellmacher hin zu einem weltweit bekannten, innovativen mittelständischen Betrieb erzählen. Sie beginnt Ende des 18. Jahrhunderts und reicht bis ins

21. Jahrhundert. Über acht Generationen hinweg ist der Betrieb immer noch als Familienunternehmen präsent.

Nur das Gute bricht sich Bahn und hält sich auf der Höhe!

Im Mai 1988 feierte die Firma Heinrich Mack ihr 200-jähriges Firmenjubiläum, das auf die über 200 Jahre alte Tradition der Familie Mack im Wagnerhandwerk zurückführt.

Die ersten Kontakte zu Schaustellern und Zirkusunternehmen hatte Heinrich Mack I. jedoch erst 1880. Dies ergab sich durch den Auftrag des Waldkirchener Orgelbauers Ruth & Sohn für einen Wagen zum Transport einer großen Orgel. Waldkirch hatte sich in jener Zeit zum größten Orgelbauzentrum Deutschlands entwickelt, weil dort mehr als ein halbes Dutzend Orgelbauer ihre Werkstätten hatten. Die beiden großen Orgelbauer Bruder und Ruth hatten sich auf Karussellorgeln spezialisiert, sodass der Bedarf an Wagen zum Einbau der Orgeln für Heinrich Mack I. einen neuen Gewerbezweig eröffnete.



Orgelwagen der Familie Graesler-Kipp & Sohn © August Kipp

Nach dem Bau einiger Orgelwagen lernte Heinrich Mack I. seine neue Kundschaft, die Schausteller und Zirkusleute kennen, als sie direkt bei ihm und nicht über die Orgelhersteller Wagen bestellten. Mack erkannte schnell den Bedarf an Wagen verschiedener Genres des aufkeimenden Schaustellergewerbes und der Zirkusunternehmer. Der Wagenbau wurde zur Keimzelle der Firma Heinrich Mack.

Den ersten Luxuswohnwagen baute Mack für die Zirkusfamilie Krone. Es folgten weitere Aufträge von Schausteller- und Zirkusunternehmen für Wohn- und Packwagen, Raubtierwagen, Spezialwagen und andere. Die Firma Mack soll zwischen 1880 und 1980 „tausende“ dieser Wagen gebaut und in die weite Welt geliefert haben. Außerdem begann 1921 der Bau von Schaustellergeschäften mit der ersten „Holzachterbahn“; der erste „Autoskooter“ wurde 1936 im Hause Mack gebaut.



Postkarte der ersten Szenerie-Bergbahn 1921

© Sammlung Siebold & Pfennig

Aber wie hat alles angefangen?

Der Firmengründer Paul Mack (1755–1833) wurde dem Ehepaar Elisabeth und Christian Mack 1755 in Siensbach geboren. Nach der Schule wollte Paul nicht im landwirtschaftlichen Kleinbetrieb des Vaters arbeiten, sondern begann eine Lehre als Wagner.

Kurz vor seinem 25. Geburtstag heiratete er Anna Maria Imhoff, verließ das Heimatdorf und gründete 1780 eine Stellmacherei in dem kleinen Ort Waldkirch im Breisgau. Er fertigte als Einmannbetrieb für Bauern und Bürger alle gebräuchlichen Wagen, vom Ochsenkarren und Leiterwagen bis zum Schlitten.

Sein Ansehen in Waldkirch wuchs rasch, sodass er im Jahre 1790 zum Brunnenmeister bestellt wurde. Eine besonders verantwortungsvolle Aufgabe, denn dem Brunnenmeister einer Stadt unterstand die Sicherung der allzeit ausreichenden hygienisch einwandfreien Wasserversorgung der Bürger. Dies schloss auch die Reserve an Wasser für Gefahren durch höhere Gewalt wie Trockenheit und für die Brandbekämpfung ein.

Paul Macks Sohn Johann (1794–1849) wurde 1794 geboren. Nach der Schulzeit erlernte auch er das Wagnerhandwerk und arbeitete in der elterlichen Werkstatt. 1819 heiratete Johann Mack die junge Maria Anna Trenkle. 1822 kam ihr Sohn Heinrich zur Welt.

Durch den Vater, Paul Mack, bereits mit den Aufgaben des Brunnenmeisters vertraut, wurde Johann Mack 1830, nach des Vaters Rücktritt, als dessen Nachfolger bestellt.

Etwa zeitgleich übernahm Johann den väterlichen, gut florierenden Handwerksbetrieb. Er war sich der Verantwortung, die der Vater an ihn übertragen hatte, und des Vertrauens, das er in ihn setzte, bewusst und führte den Betrieb in dessen Sinne weiter. Schon damals war die Firma Mack für die solide Qualität ihrer Arbeit bekannt. Johann baute das Angebot an Postkutschen, Landauern und Omnibussen sowie an sogenannten Zweckschlitten für den täglichen Gebrauch im Winter weiter aus.

Sein Sohn Heinrich I. (1822–1886) wuchs genau wie er in der Werkstatt auf. Für den Jungen stand schon in Kindertagen fest, dass auch er in die beruflichen Fußstapfen des Vaters und Großvaters treten und ebenfalls das Wagnerhandwerk erlernen würde.

Nachdem seine Mutter verstorben war, heiratete der Vater, Johann Mack, 1834 Theresia Rösch aus Waldkirch. Als er 1849 verstarb, bestellte der Rat der Stadt den Sohn, Heinrich Mack I., zum neuen Brunnenmeister.

Heinrich Mack I. erweiterte den elterlichen Betrieb 1858 um eine Schmiedewerkstatt. Bis dahin hatte er die Schmiedearbeiten an seinen Schwager, den Schmied Kumlin, abgegeben. Durch die eigene Schmiede konnte er das Angebot seiner Produktionen erheblich erweitern. Zu den Schlitten, Postkutschen, Landauern und sonstigen Wagen kamen Schubkarren, Steigleitern und Wasserrohre hinzu. Dachdeckerarbeiten, Reparaturen an Feuerwehrfahrzeugen und sonstige Schmiedearbeiten sind ebenfalls überliefert.

Heinrich Mack I. behielt das Amt des Brunnenmeisters bis zum Jahre 1862. Nachdem der Gemeinderat beschlossen hatte, die Aufgaben des Brunnenmeisters auf mehrere Personen aufzuteilen, trat Heinrich Mack zum Jahresende freiwillig zurück. Die Familie Mack hatte insgesamt 72 Jahre lang dieses wichtige und ehrenvolle Amt in Waldkirch inne.

Von nun an konzentrierte sich Heinrich Mack I. ganz auf den Aufbau seines Handwerksbetriebs. Schon



Prachtwagen für den Zirkus Krone © Sammlung Mack & Opitz

bald erlangte er über die Grenzen des Breisgauer Landes hinaus einen bedeutenden Ruf als Hersteller von Postkutschen und mehrsitzigen Kutschen, den sogenannten Omnibussen. Außerdem machte er sich einen Namen für aufwendig gestaltete barocke Dekorationen an Schlitten und Kutschen für Bessergestellte. Die venezianische Gondel, der Gala-Wagen, das Boot, die Karussell-Chaise und der Karussell-Schlitten fanden reißenden Absatz und die Auftragslage war gut. Heute erinnern sich nur wenige, dass die Wagenbaufamilie Mack einen großen Teil zur Kulturgeschichte der Kutschen und sonstigen Fortbewegungsmittel vor der Motorisierung beigetragen hat.

Entscheidend für die weitere Entwicklung des Familienbetriebs wurde das Jahr 1880.

Dieses Jahr ist auch als der Beginn der gemeinsamen Geschichte der Familie Heinrich Mack mit den Schaustellern festzuhalten. Von nun waren sie weit über 100 Jahre miteinander verbunden. Begonnen hat diese Symbiose mit dem Bau eines Transportwagens für eine Kirmesorgel. Wie schon kurz erwähnt, waren die Orgelbauer in Waldkirch auf der Suche nach einer Möglichkeit, die weltberühmten Waldkirchener Orgeln transportabel zu machen, um sie auch an Schausteller verkaufen zu können.

Als die Orgelfabrik Ruth & Sohn einen Spezialkatalog für „Caroussel- und Schaubuden-Besitzer“ herausgegeben hatte, fanden immer mehr Schausteller den Weg nach Waldkirch. Deshalb machte Adolf Ruth Heinrich Mack I. ein lukratives Angebot zum Bau eines Wagens für eine gewaltige Karussellorgel. Heinrich Mack griff sofort zu. Er hatte ein Gespür für die Wirtschaftlichkeit einer Geschäftsidee und war überzeugt, dass die Schausteller auch an Wohn- und Packwagen sowie an anderen Spezialwagen interessiert sein würden.

Bereits 1884 stellte sich die Firma Mack als Wagenbauer zur Anfertigung von Reise-, Wohn-, Salon- und Orgelwagen vor, wie Anzeigen in der Fachzeitschrift „Der Komet“ zeigen. Das ist sofern interessant, als dass unter den Herstellern ein gewisser Wettbewerb ausgebrochen war. Für Heinrich Mack war jedoch klar, dass sich Geschäfte mit Schaustellern schneller durch persönliche Kontakte aufbauen ließen. Er überredete Adolf Ruth zum Besuch des Münchner Oktoberfestes. Sie stiegen im selben Hotel ab und Mack machte sich sofort auf zum Festplatz. Als er zurückkehrte, war Ruth bereits wieder abgereist. Er hatte die Nachricht hinterlassen, dass er es nicht nötig habe den Schaustellern nachzuerennen.

Heinrich Mack sah dies ganz anders und besuchte ab der nächsten Saison große und kleine Messen und Volksfeste. Die Besuche auf den Volksfesten in den Bierstuben und Wohnwagen der Schausteller wurden zur Tradition, die auch die nächsten Generationen der Familie Mack weiter gepflegte. Schon

damals entstanden persönliche Freundschaften mit Schaustellerfamilien, zu denen auch die jeweiligen Ehefrauen beider Seiten einen nicht unwichtigen Teil beitrugen. Dies unterscheidet die Firma Mack, unter anderem, zu anderen Wagen- und Karussellbauern und verdient deshalb eine besondere Beachtung.

Etwa zeitgleich mit den ersten Wagen für Schausteller wurden auch andere Handwerkerbetriebe auf Heinrich Mack I. aufmerksam. Es waren Betriebe, die kleine Karussells bauten und bei Mack Schlitten, Kutschen und Gondeln als Sitzgelegenheiten für diese Karussells einkauften. Mack vergab bald Aufträge an einige Holzschnitzer des Elztals, dazu kamen Schreiner und Maler, die Pferde und andere Tiere fertigten. Mack offerierte in den 1880er Jahren in Inseraten auch Karussellschlitten, Pferde, Schwäne und viele andere Tiere für Boden- oder Etagenkarussells. Er bot sich auch als Zulieferer für die Karussellbauer aus dem Osten Deutschlands an wie z. B. Heyn, Bothmann, Müller u. a.

Heinrich Mack blieb in der Aufmachung seiner Annoncen, anders als viele neuerdings aufkommende „Karussell-Figuren-Fabrikanten“, eher zurückhaltend. Statt sich der Übertreibung und des Superlativs zu bedienen, verwies Mack auf die Qualität und den Preis seiner Produkte. 1893 nannte er sich selbst einmal in einer Anzeige als „die empfehlenswerte Bezugsquelle für Wohn-, Pack- und Menageriewagen“.

Mack lieferte damals schon ins Ausland. Seine beliebten Märchenfiguren für Schaustellergeschäfte wurden bald auch in andere Länder verschickt. Komplette Karussells baute die Firma Mack noch nicht. Dafür fehlte wohl noch die Kapazität, denn Macks Aufgabebereich lag primär im Wagenbau und auch die Zirkusunternehmer entwickelten sich damals neben den Schaustellern zu den wichtigsten Auftraggebern für die Wagenbaufirma Mack. Dass Heinrich Mack I. selbst auch das Schnitzerhandwerk beherrschte, zeigte er später, im Jahre 1911, als er mit eigener Hand ein Holzpferd für seine Enkelkinder schnitzte. Dieses Pferd ist noch heute im Besitz der Familie.

37 Jahre führte Heinrich Mack I. das Unternehmen bis zu seinem mysteriösen Verschwinden während einer Geschäftsreise nach Kehl und Straßburg. Weder Kutsche und Pferd, noch er selbst wurden gefunden. In jener Zeit war das Reisen über Land sehr gefährlich und oft wurden die Kutschen überfallen und ausgeraubt, die Fahrgäste verschleppt und getötet.

Immer vorausschauend hatte er mit Fleiß, Energie und Ehrgeiz den Sprung vom Handwerksbetrieb zum mittelständischen Fertigungsbetrieb geschafft und den Grundstein für das Geschäft mit den Schaustellern und Zirkusunternehmen gelegt.

Nachdem mit seiner Rückkehr nicht mehr zu rechnen war, wurde Heinrich Mack I. 1886 in einer Verschollenheitserklärung für tot erklärt. Sein 36-jähriger Sohn Heinrich II. übernahm die Leitung der Firma Mack. Er war mit Veronika Brüstele verheiratet und das Paar hatte drei Söhne. Jeder einzelne erlernte wieder ein Handwerk, welches für den Betrieb von Nutzen war. Heinrich wurde Wagnermeister, Max Schmiedemeister und Karl Schmied. Der 1882 erstgeborene Sohn Heinrich III. sollte später einmal viele Innovationen in den Betrieb einführen.

Heinrich Mack II.

In den folgenden Jahren führte Heinrich Mack II. (1850-1914) das vom Vater so plötzlich aufgetragene Erbe erfolgreich weiter. Es gab jedoch auch Rückschläge. An Pfingsten 1893 brannten das Wohnhaus der Familie sowie die angebaute Werkstatt in der Friedhofstraße durch einen Blitzeinschlag völlig nieder. Alle Dokumente, Briefe, Bilder und sonstigen Erinnerungsstücke der Familie wurden vernichtet.



Firmengelände Heinrich Mack Wagenbaufirma © Sammlung Mack & Opitz

Im Juni 1893 wurden Bauanträge für ein zweistöckiges Wohnhaus mit Werkstatt von dem Architekten und Bauunternehmer Franz Josef Bammert eingereicht und bereits 10 Tage später genehmigt. In den folgenden Jahren reichte Bammert im Auftrag von Mack immer wieder Anträge für Neubauten ein. Fast alle stießen zunächst auf Widerstand der umliegenden Nachbarn. Aber der junge Heinrich bewältigte diese Probleme, teils mit Kompromissen, teils mit Überzeugungskraft. So entstanden 1894 eine Wagenbauwerkstatt, 1895 eine Wagenremise, 1898 folgte eine Maschinenwerkstatt. 1905 baute Mack ein weiteres zweistöckiges Haus mit Werkstätten und Wohnungen. Inzwischen war der Betrieb bis auf in die Gartenstraße ausgedehnt worden und hieß seit der Jahrhundertwende „Wagenfabrik und Kraftbetrieb“.

1913 kam es durch die Entlassung eines Arbeiters zum ersten und einzigen Streik in der Firmengeschichte von Mack. Zahlreiche Verhandlungen zwischen einer Kommission der Arbeitnehmer und der Geschäftsleitung liefen zunächst ins Leere. Es wurde sogar die Kündigung aller Arbeiter angedroht. Die Verhandlungen zogen sich über Wochen hin. Mit Hilfe eines Streitschlichters wurde der Streik schließlich aufgehoben und man einigte sich auf eine Arbeitszeit von 60 Stunden die Woche.

1914 starb Heinrich Mack II. Über seinen Tod hinaus verband die Familie Mack mit der Familie Bammert eine lebendige Freundschaft. Später übernahm der Schreinermeister Franz-Josef Bammert die Leitung der Schreinerei und den Innenausbau der Luxuswohnwagen bei Mack.

Nach dem Tod des Vaters führten Heinrich III. gemeinsam mit seinem Bruder Max den „Doppelbetrieb“ unter den Namen „Spezialfabrik für Salon-, Wohn-, Pack- und Orgelwagen“ sowie „Säge- und Holzhandlung“ weiter.

Inzwischen war das bisherige Betriebsgelände viel zu klein geworden, sodass auf der anderen Seite der Elz ein großes Gelände angekauft und in den Jahren 1921 bis 1923 eine „Wagenbauanstalt“ errichtet wurde. Dadurch konnten auch weitere Arbeitsplätze geschaffen werden. Nach Fertigstellung der Neubauten trennten sich die Brüder. Max Mack wurde von Heinrich ausbezahlt und übernahm das Sägewerk und die Holzhandlung. Heinrich Mack III. wurde alleiniger Inhaber der Wagenbaufabrik.

1910 hatte Heinrich III. (1882-1958) Theresia Burger geheiratet. Mit ihr bekam er sieben Kinder. Eine Tochter, die 1911 geboren wurde, und sechs Söhne. (Übrigens wurde Max stolzer Vater von fünf Töchtern und einem Sohn.) Heinrichs erster Sohn kam 1912 auf die Welt und erhielt, wie die Familientradition es vorschrieb, den Namen Heinrich. Der kleine Heinrich wurde nur drei Monate alt. Bereits im nächsten Jahr bekamen die Eheleute einen zweiten Sohn und nannten ihn wieder Heinrich. Alle Söhne des Paares erlernten handwerkliche Berufe.

Heinrich stieg nicht in das Familienunternehmen ein, sondern wurde Koch. Es folgten Hermann der Schreiner und Alfred der Maler, der aus dem Krieg nicht zurückkehrte. Der 1921 geborene Sohn Franz erlernte das Wagner- und Karosseriebau-Handwerk



und der ein Jahr später geborene Sohn Willi Mack das Schmiedehandwerk.

In den mehr als drei Jahrzehnten, die seit dem ersten Auftrag für einen Orgelwagen vergangen waren, hatten Vater und Sohn Heinrich Mack (II. und III.) die Produktion von Wagen jeglicher Art für Schausteller, Zirkusleute, Möbelfabrikanten usw. kontinuierlich ausgeweitet. In den 1920er Jahren lieferte Mack für eine italienische Firma sogar Straßenbauwagen.

Aber auch die Firma Mack spürte die Inflation und Geldverknappung. Teilweise kamen auch die Kunden ihren Zahlungsverpflichtungen nicht mehr nach. Aber Heinrich Mack überstand die Krise unter anderem, indem er die Arbeitsstunden heruntersetzte, um keinen seiner langjährigen und treuen Mitarbeiter entlassen zu müssen.

Schon Anfang der 1930er Jahre ging es wieder aufwärts. Einer der Hauptkunden war damals Macks persönlicher Freund Carl Krone. Mack soll über 300 Wagen für dessen etwa 800 Mitarbeiter und Artisten sowie für das gesamte Unternehmen gebaut haben. Mack belieferte nicht nur den Zirkus Krone, sondern fast alle europäischen Groß-Zirkusunternehmen, zum Beispiel baute er auch die opulente Fassade des Zirkus-Sarrasani. Das ganze Ausmaß der Aufträge ist heute nur schwer vorstellbar.

Als es mit der allgemeinen Wirtschaftslage in Deutschland wieder aufwärtsging, erhöhten sich auch bei den Schaustellern, durch ihre wachsende Mobilität, die Ansprüche an ihren Wohnkomfort.

Bereits vor dem Ersten Weltkrieg hatte Heinrich Mack Wohnwagen in allen Größen gebaut; sie waren mit Pitchpine Holz verschalt (von außen verkleidet). Im Innern waren sie mit Kochnische, Wohn- und Schlafzimmer ausgestattet. Der Sanitärbereich beschränkte sich auf Waschschüssel und Toiletten-eimer, ähnlich dem allgemeinen Wohnungsbau dieser Zeit. Später wurden die Wagen mit Sanitäreinrichtungen nachgerüstet. Die äußere Form der Wohnwagen war angelehnt an die Eisenbahnpersonenwagen. Dem Tonnendach war eine Oberlichtleiste aufgesetzt. An den Längsseiten des Wagens waren beidseitig, die Achsen der einzelnen Räume aufgreifend, Fenster eingesetzt, die mit ausstellbaren Fensterläden geschmückt waren. Die Tür des Wohnwagens befand sich an der Kopfseite über der Deichsel. Zwischen den Achsen befanden sich sogenannte „Kellerkästen“ um Vorräte oder andere Utensilien unterzubringen. Mit der Zeit wurde ein kleiner Verandavorbau an der Kopfseite angebracht.

Mitte der 1920er Jahre bot Mack als erster Wagenbauer einen gesamten Wohnwagenzug an, der bei den etwas wohlhabenderen Schaustellern auf Begeisterung stieß. Der Wohnwagenzug bestand aus einem Wohnwagen mit Wohn- und Schlafzimmer und einem Küchenwagen, der mit einer Küche und einem dahinterliegenden Kinderzimmer ausgestattet war. Verbunden waren beide Wagen durch eine geschlossene Veranda mit seitlichem Eingang. Der Wohnwagen wurde mit Strom beleuchtet und mit Kohlekaminen beheizt. Die komplette Innenausstattung, einschließlich der



Wohnwagenzug

© Sammlung Mack & Opitz

Gardinen, Polstermöbel, Tapeten und Teppiche, wurde auf Kundenwunsch individuell zusammengestellt. Daher kamen auch die Schaustellerfrauen regelmäßig mit der ganzen Familie nach Waldkirch, um den Fortgang der Arbeiten zu besichtigen und eventuelle Sonderwünsche einzubringen. Sie wurden von der Familie Mack immer herzlich willkommen geheißen. Dadurch wurde die Tradition der engen Bindung zwischen der Familie Mack und den Schaustellern fortgesetzt.

Die starke emotionale Bindung zu den Schaustellerinnen und Schaustellern beeinflusste auch die Entwicklung der Karussells und anderer Volksbelustigungen sowie die Gestaltung der Volksfestplätze. Denn bei Heinrich Mack stießen die Erfahrungen und die Ideen der Schausteller immer auf offene Ohren. Letzteres scheint auch dem Bremer Schausteller und Bauingenieur Friedrich Wilhelm Siebold nicht verborgen geblieben zu sein. Siebold gehörte zu den Großen in der Schaustellerbranche. Er hatte in Darmstadt, Bingen und Karlsruhe Maschinenbau und Ingenieurwissenschaften studiert. Nach dem erfolgreichen Abschluss des Studiums reiste er für weitere Studien nach London, Paris und dann in die USA. Nach seiner Rückkehr im Jahre 1909 hatte F. W. Siebold auch einige Patente für neue Fahrgeschäfte, Pläne von Achterbahnen und viele Ideen im Gepäck. 1910 baute er seine erste Achterbahn in den Werkstätten des Vaters in Essen. 1920 nahm er Verbindung zu Heinrich Mack III. auf.



Entwurf Szenerie-Bergbahn von Siebold & Mack © Sammlung Mack & Opitz

Szenerie-Bergbahn 1921

Heinrich Mack hatte noch keine Erfahrung im Achterbahnbau, obwohl seit 1909 bereits die ersten Bahnen aus Amerika importiert und in Folge von Hugo Haase und Wilhelm Friedrich Siebold an Hand von amerikanischen Plänen nachgebaut worden waren.

Deshalb war Mack sofort an den Plänen, Konstruktionszeichnungen und der Idee einer „Szenerie-Bergbahn“ von Friedrich Wilhelm Siebold interessiert. Zudem passte der finanziell lukrative Auftrag genau in diese schwere Zeit.

Gemeinsam wurde auf dem Firmengelände in Waldkirch die erste transportable „Szenerie-Bergbahn“ gebaut und 1921 fertiggestellt. Es war gleichzeitig die erste Achterbahn, die die Szenerie einer Bergwelt in ihren Fassaden und Kulissen thematisierte und dies auf brillante Weise.



Die Fahrt führt durch das Gebirge... © Sammlung Siebold & Pfennig

Rigi-Turmbahn 1925

Auch die nächste von Siebold konstruierte Achterbahn wurde wieder auf dem Betriebsgelände der Firma Mack in Waldkirch gebaut. Die originale Rigi-Bahn war 1875 im Rigi-Gebirge am Vierwaldstättersee in der Schweiz als erste Bergbahn Europas eröffnet worden. 1923 und 1925 wurden dort die ersten Dampflokotiven eingesetzt. Dies wird Inspiration für Siebold und Mack gewesen sein, eine gleichnamige Bergbahn unter dem Namen „Rigi Turmbahn“ zu bauen. Nach ihrer Fertigstellung stand Mack dem weiteren

Bau von Achterbahnen nicht abgeneigt gegenüber. Aber seine Priorität lag weiterhin im Wagenbau, der inzwischen auch Verkaufswagen für pikante und süße Speisen sowie für Spielgeschäfte umfasste. Erst 1951 baute Mack die erste transportable Bobbahn aus Holz, die später nach Skandinavien verkauft wurde. Ihr folgten 1955 die Einschienenbahn „Meteor“ und 1957 der Prototyp einer Holzachterbahn, die „Wilde Maus“, für die Gebrüder Browning aus Detroit.

Ära Autoskooter

Bevor die Konstruktion der Schienengeschäfte weiterverfolgt wurde, begann für die Firma Heinrich Mack im Jahre 1936 die Ära der „Autoskooter“. Der Schausteller Louis Sartorio aus Ingolstadt beauftragte Heinrich Mack mit dem Bau eines Autoskooters. Bisher baute in Deutschland nur Fritz Bothmann in Thüringen dieses neue Selbstfahrer-Geschäft. Die dekorative Gestaltung des neuen Autoskooters wurde in typischer Manier des Neubarocks ausgeführt. Ein umlaufender Arkadenkranz mit Holzpfosten trug den hölzernen Dachstuhl der Skooter-Halle. Über diesem schloss eine Schmuckdachkante die Fassade ab. Ihre Gestaltung bildete den Schwerpunkt der Dekoration. Darauf war der plastische Schriftzug „Autoskooter“ aufgelegt, darunter standen Name und Herkunft des Auftraggebers. Im Sockelbereich war die Eisenplatte als Fahrbahn für die Elektroautos von einem schmalen hölzernen Laufgang umschlossen, dem eine Treppstufe vorgelagert war.

Für die ersten Autoskooter lieferte die Eisengießerei Mosebach aus Nordhausen die Autos. 1945 wurden die Gebrüder Ihle aus Bruchsal einer der neuen Zulieferer der Firma Mack. Zunächst waren die Autos mit Vollgummipuffern oder Stahlbändern rundum geschützt. Ab den 1960er Jahre wechselte man zu luftgefüllten Gummiwülsten. Die Form der Autos orientierte sich oft an aktuellen PKW-Modellen.

Schon der erste Autoskooter überzeugte die Schausteller und schnell waren die Auftragsbücher von Heinrich Mack III. gefüllt. Er lieferte u. a. an die Firmen Eugen Distel aus München und Rudolf Barth aus Bonn die nächsten Autoskooter.



Pfosten-Autoskooter Rudolf

© Sammlung Mack & Opitz

Bis dahin hatte der Malermeister August Fackler einfache Fassaden der Mack-Geschäfte gemalt. Für die figürliche Malerei konnte der Kunstmaler Schröder-Schöneberg gewonnen werden. Auch die Kunstmaler Fritz Hilbert und Ludwig Specht malten einige Fassaden, unter anderem die Schmuckdachkanten der Autoskooter von Distel und Barth.

Dann begann der Zweite Weltkrieg

Aus dieser Zeit stammt eine kleine Anekdote, die einiges über die Beziehung zwischen Heinrich Mack III. und den Schaustellern aussagt. Zu Beginn des Krieges hatte der Münchner Schausteller Eugen Distel noch einen zweiten Autoskooter mit Transportwagen bestellt, den er nach Ende des Krieges an seinen Sohn abgeben wollte. Nach der Fertigstellung wurde der Autoskooter in eine Scheune in der ländlichen Gegend bei Waldkirch gebracht, in der auch Wilhelm Schäfer die Wagen seines „Liliputaner-Zirkus“ eingelagert hatte.

Als Waldkirch 1945 von französischen Truppen besetzt wurde, kam ein elsässischer Schausteller



namens Fetcher zu Heinrich Mack. Er hatte von diesem Autoskooter erfahren und forderte die Herausgabe im Rahmen von Reparationsleistungen. In der folgenden Nacht transportierten Heinrich Mack und Eugen Distel in einer Blitzaktion das Geschäft aus der Scheune nach Freiburg. Dort verladen sie die Wagen auf einen Eisenbahnwaggon, der unverzüglich nach Frankfurt in die amerikanische Zone abfuhr. Drei Tage später kam Herr Fetcher mit einer Beschlagnahmeverfügung des französischen Generals aus Baden-Baden zu Mack. Er war ziemlich erbost, dass der Autoskooter nicht mehr da war und niemand über seinen Verbleib Bescheid wusste.

Eine neue Zeit begann

In der schwierigen Zeit des Wiederaufbaus nach Ende des Krieges setzte auch die Produktion von Schaustellergeschäften nur langsam wieder ein. Noch waren Macks Söhne irgendwo auf der Welt in Gefangenschaft. Erst 1947 kam Franz Mack nach einigen Jahren Kriegsgefangenschaft in Afrika und Amerika in ein Gefangenlager im Elsass. Dort traf er durch Zufall seinen Bruder Hermann. Beide arbeiteten bei einem Schreiner. Franz wollte unbedingt fliehen und im August gelang die gemeinsame Flucht aus dem Lager über den Rhein, den sie eines Nachts durchschwammen. Zu Hause angekommen, versteckte Heinrich Mack seine Söhne Franz und Hermann in den Plattenwagen eines gerade fertig gestellten Autoskooters. Unverzüglich wurde der Skooter in Freiburg auf einen Güterzug verladen, der nach Frankfurt in die amerikanische Zone fuhr. Zunächst blieben die Brüder bei den Schaustellern im Frankfurter Zoo. Dann kamen beide bei der Schaustellerfamilie Bornhäuser für ein ganzes Jahr unter. Als Franz Mack nach Waldkirch zurückkehrte, heiratete er die junge Liesel Börschig. Ein Jahr später wurden ihr erster Sohn Roland und 1958 der zweite Sohn Jürgen geboren.



Pfosten-Autoskooter Distel © Sammlung Mack & Opitz

Inzwischen baute Heinrich Mack neben den unterschiedlichen Wagen immer mehr Autoskooter. In wenigen Jahren entwickelte sich die Auftragsreihe explosionsartig. Anfangs wurde der hölzerne Dachstuhl der Skooter-Hallen je nach Größe der Fahrbahn von 24 - 36 Holzpfosten getragen. Bis in die späten 1950er Jahre war die Kasse (Kassenhaus) ein reiner Funktionsbau. Von hier aus wurden die Fahrzeit manuell ein- und ausgeschaltet und die Fahrkarten verkauft. Erst 1958 wurden nach französischem Patent automatische Chipeinwurf-Kästen auch in Deutschland verwendet.

1947 hatte Werner Sommer als selbstständiger Maler für die Karussellbaufirma Heinrich Mack angefangen zu arbeiten. Der junge Heinz Opitz, den Sommer 1946/47 in der Theaterbar des Deutschen Theaters in München kennengelernt hatte, wurde sein Mitarbeiter. Sie arbeiteten bis 1954 zusammen in den Werkstätten auf dem Betriebsgelände der Firma. Sommer und Opitz wurden richtungsweisend für die Dekoration der Mack-Geschäfte, die sich am



Sechs-Säulen-Autoskooter Distel © Sammlung Mack & Opitz

Zeitgeschmack der bildenden Kunst und der Nachkriegsarchitektur orientierte.

Zunächst wünschten einige Auftraggeber jedoch noch eine neubarocke Gestaltung. Aber Sommer und Opitz setzten schnell ihre Ideen durch. Sie verwiesen auf die Neugestaltung der Kinofassaden und Plakatwerbung. Bald steigerte sich bei jedem Modell der Baureihe Autoskooter der Einsatz von Neonröhren und Lichtleisten und die Malerei trat mehr und mehr in den Hintergrund. Die Nutzung der Beleuchtungskörper wurde – wenn auch noch verhalten – zum neuen dekorativen Element. In den 1980er Jahren beeinflusste die Pop Art die dekorative Gestaltung der Autoskooter. Aber bis dahin war noch ein weiter Weg.

1958 starb Heinrich Mack III.

Als Heinrich Mack starb, hinterließ er einen Betrieb, der in knapp 80 Jahren von der kleinen Wagenbau-firma kommand eine Monopolstellung als Wagenbauer auf dem Weltmarkt erreicht hatte. Das Familienunternehmen hatte zwei Kriege überstanden, einen Streik ihrer Mitarbeiter, Inflation, schlecht zahlende Auftraggeber, sinkende Auftragszahlen und vieles mehr. Alle diese Probleme hatten Heinrich Mack nicht aufhalten können, die Expansion des Betriebes voranzutreiben. Die Fertigstellung des Betriebsgeländes an der Mauermatter Straße im Jahr seines Todes hatte er nicht mehr erleben dürfen. Damit war die Produktionsstätte von einer kleinen Wagner-Werkstatt hinter dem Wohnhaus auf ein Betriebsgelände von 32 000 qm² angewachsen.

Nun übernahmen die Söhne Hermann (1915-1984), Franz (1921-2010) und Willi (*1922) die gemeinsame Firmenführung der Firma „Heinrich Mack GmbH“. Die Kompetenzen in der Firmenleitung wurden aufgeteilt. Franz Mack übernahm die Aufgaben seines Vaters Heinrich Mack, geprägt von dem Leitsatz: „Nur das Gute bricht sich Bahn und hält sich auf der Höhe.“ Er war für die Kundenkontakte und den Verkauf der Wagen und Schaustellergeschäfte zuständig und Willi Mack unterlag deren Fertigung.

Der jüngste Bruder, Hermann, übernahm die Kalkulation, die Buchführung und das Rechnungswesen. Als erste Neuerung setzten die Brüder 1958 den neuen Werkstoff Polyester für die Fassadengestaltung der Fahrgeschäfte und Geisterbahnen ein. 1960 wird die eigene Elektro-Abteilung eingerichtet. Inzwischen war auch der Export über die Grenzen Deutschlands gewachsen, was sich im 1954 entstandenen Logo widerspiegelte: eine Weltkugel mit der Aufschrift „Die weite Welt ist mein Feld“. Dieses Motto ist bis heute Teil der Firmenphilosophie geblieben.

Meilensteine in der Produktion von Schaustellergeschäften

Es würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, alle transportablen Schaustellergeschäfte vorzustellen, die die Firma Heinrich Mack in den Jahren zwischen 1921 und 1990 gebaut hat.

Zu der großen Anzahl von technisch hochentwickelten Fahrgeschäften für deutsche Volksfeste kommt der Export von stationären Parkeinrichtungen in die ganze Welt hinzu; der 1988 rund 80% der gesamten Produktion ausmachte. Die Erfindungskraft von Franz Mack hatte eine Vielzahl von Spitzenleistungen für die Vergnügungsbranche in der ganzen Welt hervorgebracht. Das Familienunternehmen bürgt bis heute dafür, dass alle diese Geschäfte in ausgezeichneter Qualität nach dem jeweils neuesten Stand der Technik mit anspruchsvollen Dekorationen meist mit nachhaltigen Materialien und unter fairen Arbeitsbedingungen von qualifizierten Mitarbeitern hergestellt wurden. Seit 1968 wurden in der eigenen Plastik- und Kunststoff-Abteilung alle Formen für die dekorative Gestaltung der Schaustellergeschäfte hergestellt.

Die folgende Darstellung der Meilensteine der Produktion kann einen ersten Eindruck von der Produktpalette vermitteln; viele der Geschäfte sind im Kulturgut Volksfest-Archiv eingestellt.

Sechs-Säulen-Skooter 1954

Um 1954 wurden bei den Autoskootern die Holzpfosten durch sechs große Stahlsäulen ersetzt. Aus der doppelten Länge der Kopfseite ergab sich das Maß der Längsseite des Autoskooters. Das kassettenförmig angelegte Fundament wurde mit rechteckigen Eisenplatten verschlossen. Die sechs Stahlsäulen wurden zuerst in die Bodenkonstruktion eingebaut und im Sockelbereich der aus Metallteilen bestehende Dachstuhl zusammengebaut. Die dekorativen Fassadenelemente wurden gleich mit montiert. Die gesamte Dachkonstruktion wurde sodann mit Seilwinden, die an den Säulen angebracht waren, in die endgültige Position gehoben.



Acht-Säulen-Autoskooter Grund © Sammlung Mack & Opitz

Acht-Säulen-Skooter 1961

1961 erhöhte Franz Mack die Anzahl der Säulen auf acht. Die Fassadenteile wurden zur Montageerleichterung verkleinert. Inzwischen wurde an der Kopfseite des Autoskooters ein Wagen als Kasse vorgesetzt und seine Fassade als Bildträger zur Dekoration genutzt.

Zwei-Säulen-Skooter 1971

Zehn Jahre baute Franz Mack Sechs- und Acht-Säulen-Skooter. Dann erfuhr Mack 1971 von einer Patentanmeldung des Schaustellers Kurt Kalbfleisch, der Ende der 1960er Jahre die Erfindung eines Zeltherstellers aufgegriffen hatte. Er konstruierte das System eines sogenannten „Umlaufenden Dreiecks“, wodurch die komplette Dachkonstruktion eines Fahrgeschäftes



Zwei-Säulen-Autoskooter Loosen © Mark Schumburg



von vier auf zwei Säulen reduziert und zusammen mit der Dekoration ineinander geklappt werden konnte. Diese Innovation ließ er sich patentieren. 1972 verkaufte er seine Patentrechte an die Firma Heinrich Mack, die damit die Entwicklung der Autoskooter und der Musikexpresse revolutionieren konnte.

Ab nun wurde die Dachkonstruktion einschließlich der Fassadendekoration vollständig auf einem großen Mittelbauwagen zusammengeklappt. Beim Aufbau wurde und wird noch immer die Konstruktion auseinandergeklappt. Zwei große Säulen an den Enden des Wagens tragen das gesamte Gewicht. Hydraulisch wird der Oberbau hochgefahren und zusätzlich mit vier Stützen stabilisiert. Die Fahrbahnplatte und der Umlauf werden aus dem Unterwagen des Mittelbaus herausgezogen und auseinandergeklappt. Die Autos werden in einem zusätzlichen Wagen, auch Chaisen-Rolle genannt, zum nächsten Festplatz transportiert.



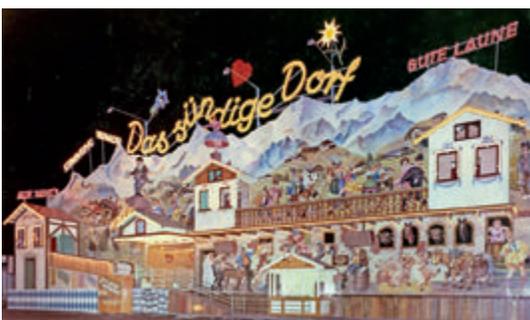
Drei-Stock Gokart Bahn © Sammlung Mack & Opitz

Benzinbahnen > Go-Kart-Bahn

Schon in den 1920er Jahre hatten die Firmen Bothmann und Siebold mit der Konstruktion von Autobahnen begonnen, auf denen mit Benzin angetriebene Fahrzeuge fahren konnten. Im Gegensatz zum Autoskooter, wo der Spaß des Zusammenstoßens beabsichtigt war, bestand bei diesen AVUS-Autobahnen der Reiz in einem sportlichen Autorennen. Auch die Firma Mack baute in den 1950er Jahren diese sogenannten Benzinbahnen. Der klassische Motorsport wurde auch bei Mack namensgebend für die Geschäfte. Mack entwickelte sie entsprechend der Wandlungen im internationalen Rennsport weiter. Verschiedene individuelle Modelle waren im Angebot. So setzte Mack beim Schottenring für die Firma Feldl das Dach zurück, wodurch nur das Mittelfeld überdacht war. Zwei Rundtürme oder Piloten ragten heraus. Nach Wunsch der jeweiligen Bauherren wurde die Anlage mit oder ohne Dach, mit aufwendiger Dekoration oder auch als mehrstöckige Anlage gebaut, z. B. für die Firma Jürgen Klinge.

Belustigungsgeschäfte

Anfang der 1950er Jahren hatte man auch bei Mack mit dem Bau von Lauf- und Belustigungsgeschäften begonnen. In kurzer Zeit zeichnete sich in der Fassadengestaltung dieser Geschäfte ein schneller Wechsel der Thematik ab. Es entwickelten sich verschiedene Gestaltungsweisen parallel. Hatte Werner



Das lustige Dorf © Sammlung Mack & Opitz

Sommer die Vorhangfassaden noch kühl und sachlich mit monochromen Farbflächen und Schriften bemalt z. B. beim ersten transportablen „Rotor“, wurden von Heinz Opitz soziale Verhaltensweisen humorvoll oder klischeehaft dargestellt, z. B. bei dem Geschäft „Das lustige Dorf“.

Es stellte sich bald heraus, dass der Besucher das Vergnügen einer Belustigung mit der bayrischen Gaudi assoziierte. Nach dem Ende der Zusammenarbeit mit Herbert Sommer gelang es Heinz Opitz, diese bayrische Gaudi mit Humor in die neuen Dekorationen zu integrieren. Daneben wurden zwei verschiedene Beleuchtungsmöglichkeiten angewandt, das Konturieren oder die flächige Beleuchtung der Fassade. Beides war mit Glühbirnen, Neonröhren oder Scheinwerfern möglich.

Geisterbahnen

1950 hatte Mack die erste Geisterbahn „City Tax“ für die Firma Zensen gebaut. In den folgenden drei Jahrzehnten entwickelte sich der Bau der Geisterbahnen vom einfachen ebenerdigen, rechteckigen Baukörper mit Pultdach und flacher Vorhangfassade hin zu vierstöckigen Großanlagen. Die Vorhangfassaden wandelten sich zu aufwendigen Kulissenbauten. Deren dekorative Gestaltung nahm ebenfalls einen außergewöhnlichen Verlauf. Die Figuren der Fassade wurden meist von dem Waldkirchener Bildhauer Wilhelm List gearbeitet. Der Maler Heinz-Werner Opitz bekannte sich in einem persönlichen Gespräch mit der Verfasserin dazu, dass die Gestaltung der Geisterbahnen in den 1970er Jahren sein besonderes Steckpferd gewesen sei und den Schwerpunkt seines Schaffens bedeutet habe.



City Tax © Sammlung Mack & Opitz



Geisterbahn Kingdom of Magic 1979 © Sammlung Mack & Opitz

Bobbahnen 1956

Neben dem Bau von Autoskootern, Lauf- und Belustigungsgeschäften sowie Geisterbahnen begann die Firma Mack 1956 auch mit der Weiterentwicklung der Berg- und Talbahn zur Bobbahn. Macks erste Bobbahnen erhielten individuelle Namen wie „Cortina-Bob“, „Matterhorn“, „Weißer Blitz“ usw. Heinz Opitz führte ab 1954 als selbstständiger Kunstmalers alleine das Atelier auf dem Betriebsgelände von Mack. Er gestaltete die Dekoration der neuen Bobbahnen in Anlehnung



Cortina Bob © Sammlung Mack & Opitz

an die Olympischen Winterspiele von Cortina d'Ampezzo (1956) und malte schneebedeckten Winterlandschaften. In Verbindung mit der winterlichen Landschaftsdarstellung wurde auf eine Beleuchtung mit Neonröhren verzichtet. Stattdessen wurden die Konturen der Schmuckdachkanten teilweise mit Lichtleisten akzentuiert.

Calypso 1959

Durch den anfänglichen Erfolg der Bobbahnen war Franz Mack sehr interessiert, als 1958 der Münchner Schausteller Heinz Distel gemeinsam mit seinem Kollegen Bausch den Nachbau eines amerikanischen Karussells vorschlug. Distel hatte das Karussell „Scramble“ bei einem Besuch in Amerika gesehen. Die Konstruktion stellte formal und funktional eine völlig neue Anforderung an die junge Firmenleitung, den Chefkonstrukteur Hans Drayer und den Designer und Maler Heinz Opitz sen. Der Rundbau stieg nach hinten leicht an, hatte keine Überdachung und wurde stattdessen mit einer Rückwand abgegrenzt. Dadurch ergaben sich ganz andere Dekorationsmöglichkeiten. Die neue Formsprache führte zur Bezeichnung dieser Bauaufgabe als „Offenes Rundfahrgeschäft“. In Anlehnung an den gerade in Mode gekommen afrokaribischen Tanzrhythmus, beziehungsweise Musikstil ‚Calypso‘ und den „Banana Boat Song“ von Harry Belafonte, eines der berühmtesten „Calypso-Lieder“ von



La Bamba © Sammlung Mack & Opitz



Calypso der Firma Läuپی Foto 2013 © Tobias Selbach



1956, erhielt das neue Karussell den Namen „Calypso“. Heinz Opitz stand vor einer völlig neuen Aufgabe, die er brillant erfüllte. Später entschied sich andere Auftraggeber zu individuellen Namen, wie z.B. „La Bostella“, „Orient Zauber“ u. a. Das Karussell wurde zum Wirtschaftswunderkarussell der Nachkriegszeit.

Sprungschanze 1961

1961 wurde die Sprungschanze ausgeliefert. Sie gehörte zu den neuen „Offenen Rundfahrgeschäften“ und – wie bereits der Name ankündigte – wurde der Betrachter in eine verschneite Berglandschaft entführt. Die Konturen der Rückwand akzentuierte Opitz mit Glühbirnen und als Farbtupfer setzte er beleuchtete Tannenbäume und kleine Schneehütten darauf, die von dem Bildhauer Willi List geschaffen worden waren. Die Fassade schloss mit dem Namen des Objekts in großen Leuchtbuchstaben und sternförmig angeordneten Lichtleisten ab. Die Fahrweise über eine Sprungschanze sowie die olympischen Winterspiele in Sqaw Valley 1960 inspirierten zur Namensgebung „Olympia Sprung Schanze“.

Modifizierte Berg- und Talbahn ab 1962

Die erste Abwendung von der winterlichen Thematik der Bobbahnen setzten die Eheleute Schoeneseifen 1962 durch. Dazu gibt es eine kleine Anekdote, die von den Eltern der Verfasserin erzählt wurde. Die Familie Josef Schoeneseifen träumte schon lange von einem Karussell mit Dach, denn bisher reiste sie mit einer Rakete, einem offenen Rundfahrgeschäft, und hatten gerade eine regnerische Saison hinter sich. Aber die Finanzierung eines Karussells war damals für junge Schausteller nicht einfach. Im Herbst 1961 fuhren sie nach Waldkirch zur Firma Heinrich Mack. Freundlich wurden sie von Franz Mack empfangen. Josef Schoeneseifen sagte, dass sie eine Bobbahn mit Dach bestellen wollten, und seine Frau legte etwas verlegen all ihre Ersparnisse auf den Tisch. Beide schauten erwartungsvoll auf Franz Mack, in der Hoffnung, dass er ihnen gegebenenfalls die Finanzierung der Restsumme für ihr Wunschkarussell durch die Hausbank der Firma Mack in Waldkirch über ein Wechselverfahren vermitteln würde. In Köln hatten sie das Geld nicht bekommen. Franz Mack war völlig überrascht und bat, das Geld erst einmal wieder wegzupacken. Dann wehrte er den Wunsch nach einer „Bobbahn“ fast kategorisch ab, niemand würde sich mehr für diesen Karusselltyp interessieren. Stattdessen sagte er: „Lieber Herr Schoeneseifen, warum wollen Sie denn ein Karussell, was längst überholt ist und dessen Pläne mittlerweile im Keller liegen. Fahren Sie nach Freiburg zum Messplatz. Wir haben gerade ein neues Karussell dorthin geliefert. Die „Münchner Sprungschanze“, sie wird beim Publikum mit großer Begeisterung angenommen. Dann kommen Sie zurück und ich baue Ihnen dieses Karussell.“

Familie Schoeneseifen fuhr nach Freiburg und war zunächst von dem neuen offenen Rundfahrgeschäft

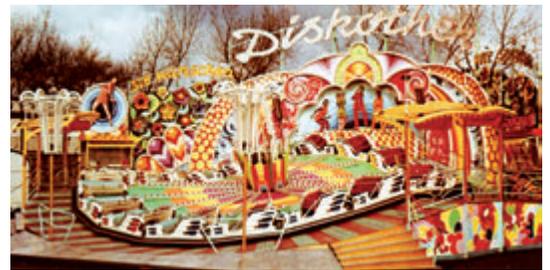
fasziniert. Der Platz war voll, junge und alte Volksfestbesucherinnen und -besucher stürmten das Karussell. Plötzlich öffnete Petrus seine Schleusen und ein Platzregen setzte ein. Wenige Minuten später hatten alle Menschen Schutz unter dem Dach des Autoskooters und der Raupe gefunden. Die Sprungschanze stand völlig leer im Regen. Unverzüglich fuhren Josef Schoeneseifen und seine Frau zurück nach Waldkirch.

Franz Mack war erstaunt über die Entschlossenheit von Josef Schoeneseifen, der auf eine Bobbahn mit Dach bestand. Aber genau das scheint ihm gefallen zu haben, denn schon immer gehörte es zu den Grundsätzen der Firma Mack, Hand in Hand mit den Schaustellern zu arbeiten und sie mit ihrer Innovationsfähigkeit in Planung, Konstruktion und Dekoration der Geschäfte einzubinden. Franz Mack respektierte die Wünsche mit der Größe eines erfolgreichen Unternehmers, bei dem auch der junge, unerfahrene Schausteller immer ernst genommen wurde.

Familie Schoeneseifen wünschte ein Urwald-Dekor und entschied sich für den Namen „Jaguarbahn“. Diese Dekoration zog auch eine formale Veränderung der Fahrgastgondeln mit sich. Von den bisherigen Bobs wechselte Mack zu einer eher kutschenförmigen Chaise, die bereits von der Raupe bekannt war. Zunächst sah Franz Mack eher skeptisch einem weiteren Wunsch von Josef Schoeneseifen entgegen. In der Vergangenheit wurden die Bobbahnen über einen Stiftkranz von einem einzigen Motor der im Zentrum platziert war, angetrieben. Josef Schoeneseifen machte den Vorschlag, den Antrieb auf vier Außenmotoren zu verteilen und diese zwischen die Ausleger zu hängen. Beim Ausfall eines Motors könne das Karussell trotzdem weiter mit drei Motoren gefahren werden. Franz Mack ließ sich überzeugen und fortan wurden alle Geschäfte dieser Baureihe mit diesem Antrieb gebaut.

Entwicklung zum Musikexpress

Die Konstruktion dieses Karusselltypus umfasste drei bauliche Entwicklungsstufen, die mit den ersten Berg- und Talbahnen in England um 1860 begonnen hatte und mit der technisch ausgereiften Modifizierung Ende des 20. Jahrhunderts als „Musikexpress“ in Deutschland ihren Höhepunkt fand. Die hölzerne Dachkonstruktion der Bobbahnen und der Jaguarbahn wurde wie beim Autoskooter von Holzpfosten



Diskothek von Josef Schoeneseifen 1969 © Sammlung Mack & Opitz

getragen. Ab 1967 änderten sich nicht nur die Materialien, von Holz zu Stahl, sondern wurden auch die Holzpfosten durch eine geringere Anzahl von Stahlsäulen ersetzt. Der Dachstuhl des Musikexpresses wurde zunächst von vier, später von zwei Säulen getragen.

Die einzelnen Entwicklungsstufen hatten auch Auswirkungen auf die Form des Grundrisses, indem von der Kreisform auf ein Quadrat gewechselt wurde. Die Dekoration durchlief fast alle Richtungen der zeitgenössischen Kunst, angefangen von der romantischen Salonmalerei über die abstrakte Malerei bis hin zur Pop Art. Von den Pastellönen der 1950er Jahre wechselte Opitz in den 1960er Jahre zur bunten, blumigen Farbgestaltung der Flower-Power-Zeit und zum Urwald-Dekor. Auch Einflüsse aus der Musikszene wie das Plattencover der Beatles, Rolling Stones und anderer Gruppen fanden Zugang zu Opitz' Dekoration der Karussells. Durch die individuellen Wünsche der Auftraggeber sind viele Karussells dieser Baureihe als Unikate von Heinz-Werner Opitz gemalt worden.

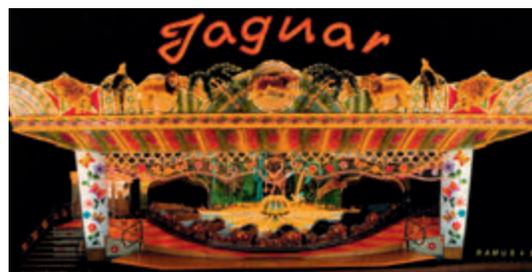
Der Karusselltyp „Berg-Talbahn“ wurde über einen Zeitraum von mehr als 100 Jahre gebaut und von Deutschland aus weltweit auf alle Kontinente exportiert. Der Musikexpress wurde die erfolgreichste Karussellkonstruktion bis zur Gegenwart und verkaufte sich allein innerhalb Deutschlands mehr als 200 mal. Er ist immer noch auf den Volksfestplätzen anzutreffen.

Im Winter 1969/70 baute die Firma Heinrich Mack auf speziellen Wunsch von Josef Schoeneseifen einen „einzigsten“ Musikexpress ohne Dach mit Rückwand. Das Karussell erhielt aufgrund seiner dekorativen Gestaltung den Namen „Diskothek“.

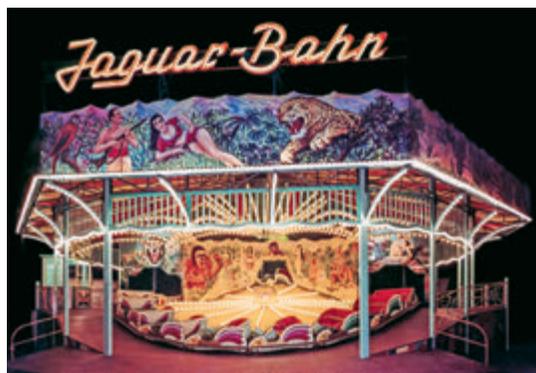
Seesturmbahn und Schlittenfahrt

1978 konstruierte Mack nach den Vorgängerbauten von Friedrich Heyn aus dem Jahr 1934 eine modifizierte „Seesturmbahn“ und im Anschluss die „Schlittenfahrt“.

Bei der Seesturmbahn war damals von Heyn eine neue formale und konstruktive Gestaltung der Fahrgastgondeln entwickelt worden, die die Dekoration und Namensgebung der bewährten Berg- und Talbahn beeinflusste. Auf die Ausleger waren drehbare Fahrgastgondeln aufgesetzt worden, die an Segelboote erinnerten. Die maritime Dekoration und die über Berg und Tal rollenden und drehenden Gondeln



Jaguar der Familie Ramus © Foto King Sammlung Mack & Opitz



Jaguar Schöenseifen 1962 © Sammlung Ramus



Petersburger Schlittenfahrt Dreher © Sammlung Mack & Opitz



Happy Sailor Howey © Mark Schumburg



Raupenbahn Schneider 1980 © Sammlung Mack & Opitz

wurden namensgebend für die „Seesturmbahn“. Ein besonderer Augenschmaus bietet bis zur Gegenwart das Karussell „Happy Sailor“ von Manfred Hovey. Eine weitere Abwandlung geschah 1938, als am inneren Mast die Dreh- und Befestigungskonstruktion in größerer Höhe angebracht wurden. Die Fahrgastgondeln wurden dabei nicht mehr auf den Auslegern montiert, sondern konnten an den Auslegern beweglich aufgehängt werden. In Abhängigkeit von der Geschwindigkeit wurden die Fahrgäste während der Fahrt in nahezu waagerechte Position gebracht. Die Karussells erhielten wegen ihrer Funktionalität und winterlichen Landschaftsmalerei die Namen Schlickerbahn oder Schlittenfahrt. Beide Karusselltypen, Seesturmbahn und Schlittenfahrt, sowie die 1926 von Bothmann konstruierte Raupe erlebten Ende der 1970er Jahre durch die Firma Mack eine Renaissance und Heinz-Werner Opitz gab diesen alten, neuen Karussells eine besondere, ausgefallene Bemalung.



Hully Gully der Firma Geiser © Sammlung Mack & Opitz

Hully Gully 1967

In den 1960er Jahren lieferten die Amerikaner manche Idee zur Konstruktion eines Karussells, die von der Firma Heinrich Mack aufgegriffen wurde. Gemeinsam mit ihrem Chefkonstrukteur Hans Drayer und den Designern und Malern Heinz Opitz sen. und jr. wurden Vorlagen amerikanischer Modelle konstruktiv und dekorativ für die Ansprüche des deutschen Marktes ausgearbeitet. 1966 wurde der erste Hully Gully ausgeliefert. Beim Hully Gully stellte Heinz Opitz mit der Dekoration einen Bezug zur tanzenden und taumelnden Drehscheibe des Karussells her. Im Zentrum der Rückwand war in einer Nische eine Musikband aus lebensgroßen Figuren eingestellt. Rechts und links schlossen sich vielfach geschwungene Bildtafeln mit aufgelegten Lichtleisten in Bogen-, Stern- und Halbkreisformen an.

Karussells in Skelettbauweise

Mack baute selbst keine Rundfahrgeschäfte in Skelettbauweise. 1969 ließ sich Erich Winter bei der Firma Klaus einen „Passat“ bauen und nannte ihn „Mondlift“. Alle Fassadenteile und Dekorationselemente fertigte die Firma Heinrich Mack aus Waldkirch an. Heinz Opitz malte die Rückwand des Karussells in Anlehnung an die Luft- und Raumfahrt.

Schiengeschäfte

Im Jahre 1969 baute die Firma Heinrich Mack für die Firma Tiemann aus Bremen ein neues Schiengeschäft, den Tokaido-Express. Es folgten der



Blauer Enzian © Sammlung Mack

Tokaido-Express 2, der „Blaue Enzian“ für Peter Dom und für Fritz Kinzler die „Schwäbische Eisenbahn“.

1983 brachte Mack dann die erste transportable „Wildwasserbahn“ auf den Markt.

180-Grad-Kino

In den 1970er Jahren ließ Roland Koch bei Mack auch die Fassade für sein aus den USA importiertes „180-Grad-Kino“ herstellen, die von Opitz bemalt wurde.

Reihengeschäfte

Besonders die von Mack gebauten Spiel- und Verkaufsgeschäfte, waren und sind teilweise noch bis zur Gegenwart auf vielen Volksfestplätzen anzutreffen. Beide Genres werden in den Publikationen und Berichterstattungen über Volksfestplätze meist etwas stiefmütterlich behandelt. Für Schießwagen präsentierten Mack und sein Team einen neuen, kulissenartigen Aufbau der aufwendigen Dachdekoration. Bezugnehmend zu Namen und Nutzung der Schießwagen wurde der Wilde Westen der USA im 19. Jahrhundert thematisiert. Daneben begann auch bei den Verlosungen die Thematisierung anderer Länder, indem zum Beispiel die buddhistische Tempelarchitektur der „Japanischen Kunst“ in vielen unterschiedlichen Weisen in die Fassaden eingebracht wurde. Auch die spukende Geisterwelt fand Gefallen bei den Auftraggebern. Die aufwendigen Dachaufbauten der Spielgeschäfte fanden sich bald auch bei der dekorativen Gestaltung der Autoskooter wieder.

Imbiss und Ausschankgeschäfte

Bereits im Jahre 1937 war Georg Koch einer der ersten Auftraggeber für ein Imbissgeschäft. 1952 bestellte er



Spielgeschäfte © Sammlung Mack & Opitz



Spielgeschäfte © Sammlung Mack & Opitz

ein Weinzelt mit 400 Sitzplätzen und 1958 ein Festzelt mit 1900 Sitzplätzen. Der Sohn, Roland Koch, blieb von Beginn an Freund und Kunde der Familie Mack. Zwischen 1962 und 1974 lieferte Mack mehrere Imbissgeschäfte an Koch. Er baute auch dessen großen Gastronomiebereich im Phantasialand Brühl.

In den 1960/70er Jahren wurden beide Geschäftsarten gerne als Fachwerkbauten mit Walmdächern und Dachgauben gebaut. Die Fassaden waren mit viel Liebe zum Detail gestaltet. Ab den 1980er Jahren wurden auch viele Sonderbauten angefertigt wie zum Beispiel der „Riesen Hamburger“ oder das „Old English Pub“.

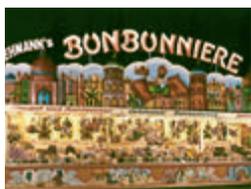


Imbissgeschäfte © Sammlung Mack & Opitz

Süßwarengeschäfte waren zu Beginn des professionellen Baus in Anlehnung an das Märchen der Gebrüder Grimm als Knusperhäuser dekoriert. Daneben gab es auch Sonderbauten, wie zum Beispiel die Süße Lokomotive u. v. a.

Kommen wir noch einmal zurück zu den Wohnwagen

Zu Lebzeiten von Heinrich Mack III. hatte sich nicht nur bei den deutschen Schaustellergeschäften eine revolutionäre Entwicklung vollzogen, sondern auch in der mobilen Wohnsituation der Schausteller. Bei den neueren Wagen wurde die Holzverkleidung durch eine Außenverkleidung aus Leichtmetall ersetzt. Die Fahrgestelle entsprachen den jeweils aktuellen, technischen Ansprüchen des Fahrzeug- bzw. Anhängerbaus. Ab den 1960er Jahren wurde die Firma Heinrich Mack führend



Süßwarengeschäfte



© Sammlung Mack & Opitz



im Bau internationalen Luxuswohnwagen. Ihr folgten die Firma Stork aus Soest u. a. Bald wurden ein und dann mehrere Erker aus den Seiten- oder Kopfwänden des Wohnwagens ausgefahren. Ab den 1980er Jahren wurden beide Längs- und Kopfseiten fast komplett ausgezogen und ein Wechsel von der Runddachform zur Container-Bauform fand statt. Gewärmt wurden die Wagen mit zentralen Ölheizungen und gekühlt von eingebauten vollautomatischen Klimaanlage. Die Küche war ausgestattet mit den modernsten Geräten und in den Badezimmern fand man mit goldenen Wasserhähnen oft Luxus pur, sodass die Wohnwagen einem Einfamilienhaus in Komfort, Technik und Kaufpreis nahekamen.

Insgesamt baute die Firma Mack über 1000 Wohnwagen. Sie erreichten in der Verarbeitung und Ausstattung eine solche Vollkommenheit, dass von „fahrenden Palästen“ gesprochen wurde. Auch nach Saudi-Arabien lieferte die Firma Mack luxuriös ausgestattete Jagdwagen.

Als in Deutschland noch mit der DM bezahlt wurde, sagte Roland Mack einmal zu den steigenden Kosten der Wohnwagen:

„Es kommt nicht von ungefähr, dass man sagt, die Mack-Produkte sind der Mercedes der Branche. Mack war immer ein Qualitätsbegriff. Bei Mack bekommt man das Produkt im besten Preis-Leistungsverhältnis. Qualität, solide gebaut, lange haltbar. Unsere Wohnwagen haben zum Teil enorme Wertsteigerungen erfahren. Von 80.000 Mark neu sind sie in ein paar Jahren teilweise auf bis zu 300.000 oder 400.000 Mark gestiegen. Das ist ja schon sehr ungewöhnlich, aber durch ihre Qualität waren die Produkte noch lange sehr gut.“

Generationswechsel

Nach dem Tod von Hermann Mack im Jahre 1984 trat dessen Tochter Christel (*1949) die Nachfolge des Vaters an. 1987 wurde ihr Ehemann Kurt Even (*1948) Geschäftsführer und Gesellschafter. Er trat 2015 in den Ruhestand.



Wohnwagen Elke und Emil Lehmann © Sammlung Mack & Opitz

Willi Mack übertrug anlässlich seines 65-jährigen Geburtstags seine Gesellschaftsrechte auf seinen zweitgeborenen Sohn Gerhard Mack (*1956). Auch Franz Mack übergab schon früh die Verantwortung

für den Familienbetrieb an seinen Sohn Dr. Ing-h-c. Roland Mack, der als erster in der Familie ein Hochschulstudium absolvierte. Er wurde 1989 Vertreter seines Vaters und Manager des Europa-Parks.

Rückblick

Die Firma Heinrich Mack entwickelte sich innerhalb von 100 Jahren zum erfolgreichsten Hersteller von Luxuswohnwagen, Autoskootern, Karussells, Geisterbahnen, Lauf- und Belustigungsgeschäften sowie Spiel- und Verkaufswagen und sonstigen Wagen jeder Art. Noch immer werden in Waldkirch Achterbahnen gebaut, die Menschen in der ganzen Welt begeistern.

Die meisten deutschen Wagen- und Karussellbauer können nicht auf eine solche Kontinuität zurückblicken. Fast alle große Karussellbauunternehmen, die bereits Ende des 19. Jahrhunderts ihre Blütezeit hatten, haben ihre Türen längst geschlossen. Welches Geheimnis steckt hinter dem Familienunternehmen Mack, das es vor diesem Schritt bewahrte?

Roland Mack erzählte, sein Vater sei jeder neuen und größeren Entwicklung gegenüber total aufgeschlossen gewesen. Er habe das Wachstum durchgehend Schritt für Schritt vorangetrieben, aber immer darauf geachtet, dass es nicht zu schnell ging. Man habe sich ein ums andere Mal entscheiden müssen, was finanziell und von den Kapazitäten her machbar oder vielleicht erst im nächsten Jahr umzusetzen war. Für Franz Mack sei die Quantität nicht wichtig gewesen, sondern das, was bei Einhaltung der Qualität unter dem Strich übrigbleiben würde.

Als 1884 für Heinrich Mack I. klar wurde, dass sich Geschäfte mit Schaustellern schneller durch persönliche Kontakte aufbauen ließen, konnte er nicht ahnen, dass dies zur Tradition werden und von seinen Enkeln und Urenkeln ebenso gehandhabt werden würde. Auch für Franz Mack soll es viele Jahre lang kein Wochenende gegeben haben, an dem er nicht auf einen Messplatz (Volksfestplatz) gefahren sei und sich für viele neue Projekte Anregungen geholt habe. Er sei sehr gerne bei den Schaustellern gewesen und habe oft als Letzter das „Schwarzwaldhaus“ verlassen, wo sich die Schaustellermänner nicht selten schon während der Betriebszeit einfanden. Sicherlich hat den Schaustellern diese Präsenz gefallen. So gesehen war Franz Mack der richtige Mann am richtigen Platz in der richtigen Zeit. Schon früh nahm er seinen Sohn Roland mit auf die Volksfestplätze, der dadurch ebenfalls Freundschaften mit jungen Schaustellern knüpfte.

Auch im Privathaus von Franz und Liesel Mack wurden Schaustellerinnen und Schausteller oft willkommen geheißen. Die Männer diskutierten und verhandelten und die Frauen saßen in gemütlicher Runde zusammen. Die Verhandlungen wurden meist mit einer großen Vesperplatte vom Bruder der Mutter, Walter Börschig, der eine Metzgerei hatte, und einer Wein-Schorle abgeschlossen. Zu vielen guten Geschäftsabschlüssen hatte auch Liesel Mack beigetragen.

Roland Mack erzählte:

„Bei Verhandlungen sind Mutter und ich meistens dabeigesessen und da habe ich sehr viel vom Geist des Schaustellers kennengelernt und von seiner Innovationsfähigkeit. Von den Sorgen der Schausteller in ihrem Beruf. Das hat mir später viel geholfen. Die Erfahrungen, die wir bei den Schaustellern gemacht haben, haben dem Park unheimlich viel gebracht. Auch das Gefühl für den Kunden.“

Vater und Sohn schauen weise in die Zukunft.

Anfang der 1970er Jahre waren Franz Mack und sein Sohn getrennt in die USA geflogen, um Kunden zu besuchen. Damals hatte die Firma Mack Rides bereits amerikanischen Freizeitparks beliefert. In Los

Angeles trafen sie sich zum gemeinsamen Rückflug und Roland eröffnete seinem Vater, dass es gut sei, auch einen Freizeitpark wie Disney Land zu bauen

Er war überrascht über die Antwort des Vaters, dass dieser die gleiche Idee schon seit Wochen hatte und in Deutschland schon auf der Suche nach einem Grundstück war.

Denn Franz Mack war nicht verborgen geblieben, dass der Markt für die schönen Wohnwagen und auch die Transportwagen gesättigt war. Für den Bau von Autoskootern und Karussells gingen die Aufträge ebenfalls zurück.

Franz Mack stieg im Jahr 1989 im Alter von 68 Jahren aus der Geschäftsführung in Waldkirch aus. Danach wurde der Wagenbau schweren Herzens beendet. Der Wagenbau war die Keimzelle des Mack-Unternehmens, aber die Zeit war vorbei.

Die Mack-Geschäfte bereichern in ihrer Vielfalt und ihrer kontinuierlichen Weiterentwicklung in technischer Hinsicht sowie bei der künstlerischen Gestaltung bis zur Gegenwart die deutschen Volksfestplätze ohne Gleichen. Die Familie Mack leistete damit einen kaum zu ermessenden Beitrag zum Kulturgut Volksfest, das zum Leben einer jeden Stadt gehört.

Unter dem Namen „**MACK Rides GmbH & Co KG**“ fertigt das mittelständische Familien-Unternehmen noch immer auf dem Betriebsgelände in der Mauer-mattenstraße 4 in Waldkirch individuelle Schienengeschäfte für Freizeitparks in Asien, Australien, Europa oder den USA.

Das Führungsteam besteht aus dem Geschäftsführer Christian Freiherr von Elverfeldt, dem technischen Direktor Günter Burger und dem Vertriebs- & Marketingleiter Thorsten Köbele.

Die Familie Mack hat rechtzeitig den Sprung in das Freizeitpark-Geschäft gewagt und sich damit erfolgreich ein zweites Standbein geschaffen.

Am 12. Juli 1975 wurde der Europa-Park in Rust eröffnet.

Der Europa-Park ist heute Deutschlands größter Freizeitpark mit über fünf Millionen Besuchern jährlich. Über 90% der Fahrgeschäfte stammen dabei aus dem Hause MACK Rides. Die Unternehmensgruppe Mack beschäftigt derzeit über 4.500 Mitarbeiter. Noch heute gilt Franz Macks Leitspruch: „Du musch net schwätze, sondern mache!“

In der Nacht zum 3. Oktober 2010 starb Franz Mack im Alter von 89 Jahren.

Quellenangabe:

Thoma, Willi: Faszination Karussell- und Wagenbau - 200 Jahre Mack Waldkirch, 1998 sowie das neue Buch „100 Jahre Mack“

Wie immer ist der Beitrag im Kulturgut Volksfest-Archiv mit umfangreichem Bildmaterial auch digital zu lesen.

<https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/heinrich-mack/>

Margit Ramus

© Dr. Margit Ramus

– Geschäftsführende Gesellschafterin –

Kulturgut Volksfest guG

Titelleiste: Nachtaufnahme Münchner Oktoberfest © Mark Schumburg