

Sehr verehrte Leserinnen und Leser,

nach der recht umfangreichen Chronik der Familie Franz Mack war es nicht einfach, die Auswahl für eine weitere Herstellerfirma von Schaustellergeschäften für die Veröffentlichung in unserer Fachzeitschrift „Der Komet“ zu treffen.

Ich habe mich für zwei Firmen entschieden, die längst ihre Tore geschlossen haben. Ihre Fahrgeschäfte sind jedoch noch immer auf den großen und kleinen Volksfesten hierzulande sowie auf historischen Jahrmärkten anzutreffen.

Zum Ersten möchte ich Ihnen eine längst vergessene Karussellbaufirma aus meiner Heimatstadt Köln in Erinnerung bringen. Die Geschichte von Albert Achtendung, der von 1920 bis 1974 eine Karussellbaufirma in Köln betrieben hatte, sowie die Firma Hennecke aus Uelzen, die 1923 ihr erstes Kinderkarussell baute und 1974 ebenfalls ihre Tore schließen musste.

Leider sind keinerlei Firmenunterlagen überliefert, demzufolge fußt der Bericht auf Erzählungen von Zeitzeuginnen und Zeitzeugen sowie deren Kindern. Es bot sich an, die Provenienz (alle früheren Besitzverhältnisse) einiger Geschäfte aufzunehmen, um dadurch Erinnerungen an vergangenen Zeiten zu wecken und sie an die nächsten Generationen weiterzugeben.



Abb. 1 Albert Achtendung
© Petra Murrmann

Ein Zufall führte mich zu Albert Achtendung

Anfang des Jahres 2020 erhielt ich einen Anruf von Petra Murrmann. Sie war die Urenkeltochter von Anna Zimmermann, der Lebensgefährtin von Albert Achtendung.

Aufgefallen war Petra Murrmann im Kulturgut Volksfest-Archiv der Eintrag „Achtendung“, dem ein falscher Vorname zugeordnet war. Sie erzählte, dass ihre Urgroßmutter mit Albert Achtendung in „wilder Ehe“ zusammengelebt hatte. Ihr Onkel, Willi Schürmann, habe als Maler und Lackierer viele Fassaden der Geschäfte von Achtendung gemalt. Leider konnte sie keine weiteren Angaben über Albert Achtendung und dessen Karussellbaufirma machen.

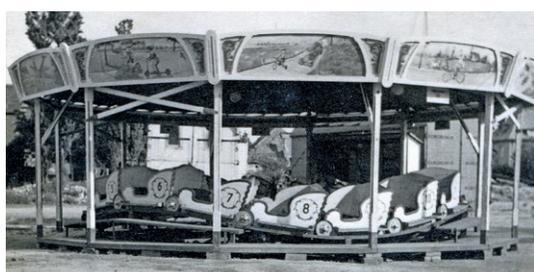


Abb. 2 und 3 kleines Karussell von Achtendung gebaut
© Dirk Josef Rosenzweig



Abb. 4 kleines Karussell von Achtendung gebaut
© Dirk Josef Rosenzweig

Der Name des Inhabers ist bekannt, ebenfalls der Zeitraum über die Existenz der Firma von 1920-1974, sowie der Standort auf der Berrenrather Straße in Köln-Sülz, wo inzwischen das Schiller-Gymnasium steht. Erfreulicherweise sind auch einige ältere Bild-dokumente von gebauten Geschäften überliefert und die Erzählungen von Schaustellern konnten wie Puzzle-Steine zu dieser Firmengeschichte beitragen.

Viele Schaustellerfamilien aus dem Rheinland und Umgebung scheuten in jener Zeit kurz nach dem Ersten Weltkrieg den weiten Weg nach Thüringen ins Zentrum des Karussellbaus, welches sich dort ab 1870 angesiedelt und entwickelt hatte. Sie begrüßten den Standort einer Karussellbaufirma in der näheren Umgebung.

Albert Achtendung hatte schon in den 1920er Jahren unterschiedliche Karusselltypen mit geringem Durchmesser gebaut. Die dekorative Gestaltung wurde mit neubarocken Stilelementen gestaltet. Das überlieferte Bildmaterial der Familie Rosenzweig belegt, dass Achtendung mit verschiedenen Formen und Bewegungsabläufen experimentierte. Mal waren die Sitzmöglichkeiten für Kinder an der Mittelkonstruktion hängend angebracht, wie bei frühen Kinderkarussells oft anzutreffen, mal führten die im Verbund angeordneten Fahrgastgondeln über kleine Hügel, mal befestigte Achtendung Fahrräder und Autos an der sich um die eigene Achse drehende Dachkonstruktion. Es sind leider keine dieser frühen Karussells mehr in Betrieb.

Der Kölner Schausteller Dirk Josef Rosenzweig erzählte, dass Albert Achtendung einen Bruder gehabt habe, wobei einer der Geschäftsleute und der andere der Konstrukteur gewesen sei. Vielleicht war der Bruder dieser Herr mit dem anderen Vornamen aus meinen Unterlagen?

Achtendung orientiert sich an Karusselltypen von Bothmann und Heyn

Sicher ist, dass sich Achtendung damals an den Karusselltypen von Bothmann, Heyn u. a. orientierte, die ihm einen festen Kundenkreis versprochen. Zum Beispiel gehörten die Familien Rosenzweig, Heindrichs und Milz u. a. aus Köln und anderswo zu den langjährigen Auftraggebern von neuen Fahrgeschäften der Firma Achtendung.

Dirk Josef Rosenzweigs Vater, Josef (Jüppchen) Rosenzweig, schätzte besonders die mit höchster Präzision ausgeführten Arbeiten von Achtendung. Nachgelieferte Ersatzteile konnten ohne weiteres eingebaut werden.

Eigentlich unglaublich, dass ich als Kölnerin keinerlei Erinnerung an diese Karussellbaufirma habe, die fast fünfzig Jahre mitten in Köln existiert hat. Außerdem hatte meine Familie einen direkten Bezug zu Albert Achtendung. Mein Vater, Josef Schoeneseifen, kam



Abb. 5 Kettenflieger von Heinrich Heindrichs © Dirk Josef Rosenzweig



Abb. 6 Kettenflieger der Firma Dirk Josef Rosenzweig
© Sammlung Ramus

im Winter 1947/48 aus der amerikanischen Gefangenschaft zurück nach Bonn zu seinen Eltern und wurde dort nicht aufgenommen. Seine Tante, die Schwester seines Vaters, Josephine und ihr Mann Johann (Hans) Müller boten ihm Unterschlupf und verschafften ihm Arbeit bei der Karussellbaufirma Achtendung in Köln.

Hans Müller hatte dort eine „Schmetterlingsbahn“, eine kleine Berg- und Talbahn, in Auftrag gegeben. Die Anschaffungskosten sollen durch die Mitarbeit von Josef Schoeneseifen erheblich gesenkt worden sein.

1962 kauften eine Schwester von Josef Schoeneseifen jr., Hubertine und deren Mann, Günter Sonntag, die Schmetterlingsbahn und reisten damit. Sie wurde im „Beueler Mitteilungsblatt“ vom 08.09.1950 bei den Attraktionen vom Pützchens Markt 1950 aufgeführt und auch die kommenden Jahre immer wieder erwähnt. Als sich die Eltern zur Ruhe setzten, betrieben bis vor wenigen Jahren die Tochter Marlies und der Schwiegersohn Jürgen Eisbusch die gemütliche Berg- und Talbahn. Leider waren die Kosten nicht zu erwirtschaften, um das kleine Karussell auf die DIN-Norm 13814 umzurüsten, sodass das Geschäft eingestellt werden musste. Seit Beginn seiner Selbstständigkeit baute Achtendung auch „Kettenflieger“, wie gleichzeitig Bothmann oder



Gundelwein sie gebaut hatten. Rosenzweigs Kettenflieger von Achtendung aus der Nachkriegszeit und daneben noch viele andere dieser Baureihe, waren bis zur Corona-Pandemie noch immer auf der Reise.

Eine neue Karussellkonstruktion erobert die Volksfeste

Noch vor dem Zweiten Weltkrieg eroberte eine neue Karussellkonstruktion die Volksfeste. Fritz Bothmann hatte 1925 in Thüringen eine Berg- und Talbahn ohne Bedachung konstruiert. Die Form der im Verbund angeordneten 24 Fahrgastsitzen war kleinen Kutschböcken ähnlich. 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 namensgebend für das neue Karussell wurde. 1926 ergänzte Bothmann den feststehenden Unterbau mit einem Dachstuhl für ein Ringdach. Die Dachkonstruktion wurde mit einer Schmuckdachkante bestehend aus kleinen gerahmten Kartuschen mit romantischer Salonmalerei geschmückt.



Abb. 7 Raupenbahn Steiger-Buchholz Foto 2007 © Sammlung Schumburg

Einer dieser ersten auf den Markt kommenden Raupen erwarb Jean Rosenzweig. Diese Raupe aus dem Hause Bothmann wurde nach dem Zweiten Weltkrieg in den 1950er Jahren an die Firma Tusch verkauft. Stefan Tusch gab das Geschäft an seine Tochter Cilly ab, nachdem sie Fredy Steiger geheiratet hatte. Nach Fredy Steigers Tod trat dessen Schwiegersohn Peter Buchholz in die Firma ein. Gegenwärtig betreibt die Familie Buchholz noch immer die Raupe und diese ist in einem Top Zustand.

Die Raupe war besonders bei Mädchen und Jungen sehr beliebt, denn während dem kurzen Zeitraum der geschlossenen Fahrt, wurde so mancher Kuss heimlich



Abb. 8 und 9 Raupe von Heinrich Heindrichs © Dirk Josef Rosenzweig

ausgetauscht. Der Erfolg des Karussells war vielleicht deshalb so enorm.

Dirk Josef Rosenzweigs berichtete, dass sein Großonkel Jean Rosenzweig auch viele Plätze im Osten von Deutschland gehalten habe. Deshalb habe er seinem Freund, Adam Cronenberg, den Kontakt zu Bothmann vermittelt und bei der Finanzierung von dessen Raupe geholfen. Cronenberg sei mit dieser im Rheinland gereist und habe sie später an seinen Schwiegersohn Fellerhoff weitergegeben.

Auch Albert Achtendung erkannte Anfang der 1930er Jahre die lukrativen Erfolgsaussichten des neuen Karusselltyps „Raupe“. 1932 erwarb die Familie Heinrich Heindrichs aus Köln die erste von Achtendung gebaute Raupe mit 20 Chaisen. Achtendung verzichtete auf die Dreieckigen Travers unter dem umlaufenden Holzfußboden.

Ein Jahr zuvor hatte der Bonner Schausteller Johann Willems mit seiner Frau Hanni von seinen Eltern ein um 1900 herum gebautes Pferdekarsell übernommen. Die Raupe war jedoch allorts Treffpunkt der jungen Volksfestbesucher und die altbewährten Pferde- oder Bodenkarussells verloren an Attraktivität.

Aus diesem Grund ließ die Familie Willems in der Wintersaison 1931/32 bei Albert Achtendung das Pferdekarsell zu einer Raupe umbauen. Der untere Teil des Baukörpers wurde neu konstruiert, nur die umlaufenden Stützen, der Dachstuhl des Zeltdaches und die neubarocke Schmuckdachkante wurden für die neue Raupe verwendet. Schon 1932 standen die jungen Eheleute Willems mit der Raupe auf dem Pützchens Markt. Sie blieb bis in die 1980er ein fester Bestandteil des Volksfestes.

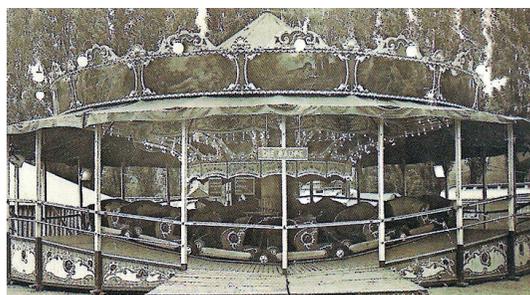


Abb. 10 Raupe von Willems umgebaut von Achtendung © Micha Willems

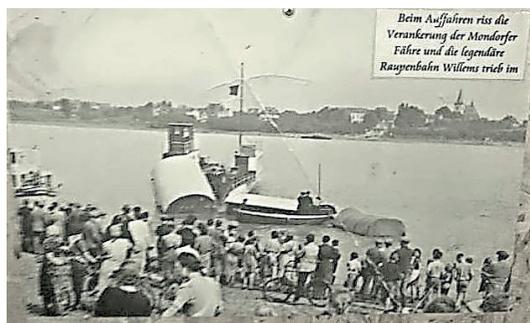


Abb. 11 Fährunglück der Raupe von Willems © Micha Willems



Abb. 12 Raupe Markmann ehemals Willems Foto 1980er Jahre © Sammlung Willems

Am 10. August 1939, zur Kirmes in Mondorf, wäre die „legendarische Raupe von Willems“, wie die Zeitungen schrieben, beinahe bei einem Fährunglück bei Mondorf im Rhein verloren gegangen. Aber tatkräftige Helfer retteten die Existenz der Familie Hubert Willems. Nach seinem Tod im Jahre 1980 übernahm die Firma Markmann & Söhne aus Bonn das Geschäft und reiste noch einige Jahre damit.

Auch in Köln bewarben sich für die Karnevalsveranstaltung des Jahres 1936 gleich fünf Firmen mit einer Raupe, die zu einem echten Erfolgskarussell geworden war. Dies ist belegt durch überlieferte Anfragen an die Stadt Köln von: Adolf Delcour, Julius Meyer (damals noch Kölner, später Umzug nach Neuwied), Jean Rosenzweig, Josef Schiffer und Heinrich Heindrichs. Die Firma Heindrichs bewarb sich gleich mit zwei Raupen. Die zweite Achtendung-Raupe soll er gemeinsam mit der Düsseldorfer Schaustellerfirma Adam Cronenberg angeschafft haben. Cronenberg hatte ja bereits eine Bothmann-Raupe.

Die Plätze zu Karneval waren schon immer heiß begehrt. Die Vergabe durch das Marktamt erfolgte ausschließlich für Kölner Gewerbetreibende. Sie mussten alleinige Inhaber der Geschäfte sein. Kompanie- oder Leihgeschäfte wurden nicht zugelassen.

Familie Heindrichs hatte sich deshalb als „Alleinbesitzer“ von beiden Raupen beworben und bereits mündlich einen Platz auf dem lukrativen Neumarkt zugesagt bekommen. Die Zweite sollte auf einem der anderen Plätze untergebracht werden. Dieses Vorhaben gelang jedoch nicht, was durch ein Schreiben der „Wirtschaftsgruppe ambulantes Gewerbe“ an die Marktverwaltung Köln, datiert auf den 13.02.1936 bewiesen werden kann. In diesem Schreiben wurde darauf hingewiesen, dass Heinrich Heindrichs nicht alleiniger Besitzer seiner zweiten Raupe sei, sondern gemeinschaftlich mit dem Kollegen Cronenberg aus Grevenbroich/Düsseldorf die neue Raupe angeschafft habe.

Kollege Cronenberg hatte öffentlich auf einer Platzverteilung in Düsseldorf erklärt, dass er mit seiner zweiten Raupe in Köln einen Standplatz bekommen habe. Bei den Düsseldorfer Kollegen stieß dies auf Unmut, da Cronenberg auch in Düsseldorf mit seiner eigenen Raupe einen Hauptplatz beanspruchte. In Düsseldorf waren die Standplätze zu Karneval ebenfalls begrenzt. Das Vorhaben der beiden Schausteller flog auf und beide Städte zogen ihre Konsequenzen und alle drei Raupen wurden vom Karneval 1936 ausgeschlossen.

Aber nun zurück zu Albert Achtendung.

Aufgrund der von Petra Murrmann zur Verfügung gestellten Fotos ist belegt, dass Achtendung auch „Autoskooter“ gebaut hat. Eine Aufnahme zeigt eine Skooterhalle mit Holzpfosten auf dem Firmengelände von Achtendung. Wie viele er herstellte, ist nicht mehr nachvollziehbar. Sicher ist, dass Jean Rosenzweig einen Autoskooter bei Achtendung herstellen ließ, der bis 1968 von seinem Neffen „Schäng“ Rosenzweig betrieben wurde.



Abb. 13 Autoskooter von Achtendung im Bau © Petra Murrmann



Einen großen Bekanntheitsgrad hat bis zur Gegenwart die „Überschlagschaukel“, auch „Looping the Loop“ genannt.

Bereits in den 1920er Jahren hatte Fritz Bothmann eine Überschlagschaukel nach einem amerikanischen Vorbild gebaut. Konstruktiv und funktional unterschied sie sich von den bereits bekannten Schiffschaukeln, als dass nicht nur hin und her geschaukelt werden konnte, sondern der Skelettbau so konstruiert war, dass ein Überschlag möglich war. Daher auch der Name „Überschlagschaukel“.



Abb. 14 und 15 Überschlagschaukel – Looping von Heinrich Heindrichs © Dirk Josef Rosenzweig

Noch vor dem Zweiten Weltkrieg baute die Firma Achtendung nun ebenfalls diese Anlage und bezeichnete sie amerikanisierend als „Looping the Loop“, kurz Looping. Niemand ahnte, dass es mal eine Achterbahn mit fünf Loopings, den „Fünfer Looping“ geben würde. Die Grundidee war jedoch ähnlich, nämlich die eines rundum führenden Bewegungsablaufs.

Der Mittelachse mit Kassenhaus, der mit einer Plane überdachten zehnnachsigen Überschlagschaukel, schlossen sich symmetrisch vier Achsen an. Dem Skelettbau war nach vorne ein Laufpodium vorgesetzt, das mit Geländern abgegrenzt wurde. Die Stützen des Geländers ragten über dieses hinaus und trugen Bogenlampen. Anstelle der Fahrgastgondeln in Form von Schiffen wurden bei der Überschlagschaukel kleine Käfige zwischen die „Schwinger“ (Ausleger) gehängt.

Achtendungs erster „Looping“ wurde 1931 an die Firma Heinrich Heindrichs aus Köln ausgeliefert. Dessen Kölner Kollege Adam Buntbroich hatte ebenfalls einen Looping bestellt. Da das Geschäft zum vereinbarten Termin nicht fertig geworden war, betrieben die beiden verwandtschaftlich verbundenen Familien Heindrichs und Buntbroich diese Überschlagschaukel im ersten Jahr gemeinsam und machten Kippe. Nach der Saison übernahm Adam Buntbroich den Bruttotyp und Heinrich Heindrichs bekam die zweite Überschlagsschaukel. Adam Buntbroich reiste bis 1955 mit dem Geschäft. Die folgenden drei Jahre wurde dieser Looping von Werner Milz betrieben, der zeitweise mit zweien reiste. Einer kam kurz in den Besitz von Henry Schunk, bis ein Brand einen Großteil des Geschäftes zerstörte, später aber wieder aufgebaut wurde. Das Geschäft wird noch heute von der Familie Gilbert Marquis aus Dortmund betrieben. Die Heindrichs Überschlagschaukel existierte bis Ende der

2000er Jahre. Nach mehreren Besitzerwechsel über die Firmen Rau, Helmut Neunkirchen, Josef Schaak kam sie zu Alexander Hoffmann, der nach Angaben von Josef Rosenzweig, diese historische Überschlagschaukel mit der Säge zu Kleinholz gemacht haben soll.

Die Großeltern der Verfasserin, Josef und Maria Milz, erwarben ebenfalls 1946 von der Firma Achtendung einen Looping. Es war der einzige Looping mit Stahlböcken, alle andere wurden aus Holz hergestellt. Auch diese Überschlagschaukel wurde in der Familie Milz und Schoeneseifen und wieder zurück zu Milz bis 1962 weitergereicht. Dann wurde sie an „Kallemann“ Bühmann aus Konstanz verkauft. Zehn Jahre später, im Jahre 1972, erwarb die Firma Markus von Olnhäusen das Geschäft. Bis 2019 reiste die Firma damit, dann wurde der Looping an René Jansen aus Westerstede verkauft. Auch Schaustellerfirmen aus anderen Städten erwarben ein solches Geschäft. Sie werden im Kulturgut Volksfest-Archiv aufgeführt.



Abb. 16 Margit Schoeneseifen-Ramus und Marion Pyllmann-Kropp vor der Kasse der Überschlagschaukel Foto 1956 © Sammlung Ramus

Anfang der 1950er Jahre baute Albert Achtendung auch die inzwischen in Mode gekommene „Raketenbahn“. Im Staatsarchiv Gotha aufgefundene Konstruktionszeichnungen einer „Mont Blanc“, datiert auf den 21.12.1929, belegen, dass Fritz Bothmann bereits in den 1930er Jahren diverse Karussells mit Ringdach anfertigte, die als Vorläufer der Rakete, den Bob-Express, von den Brüdern Parpalioni gesehen werden kann.



Abb. 17 Rakete der Firma Christian-August Schmitz von Achtendung © Sammlung Ramus



Abb. 18 St Moritz Bahn der Firma Milz von Achtendung © Sammlung Ramus



Abb. 19 Rakete Fahrt zum Mond der Firma Welte von Achtendung © Sammlung Familie Laube

Auch Heyn, Gundelwein u. a. bauten ab den 1930er Jahren dieses Karussell.

Neben der Kölner Firma Christian Schmitz gaben Josef und Maria Milz eine solche Raketenbahn bei Achtendung in Auftrag. Sie gaben ihr den Namen „St. Moritz-Bahn“ und wählten eine winterliche Dekoration. Später entschieden sich die Eheleute Milz zum Kauf eines Autoskooters und verkauften die Rakete an ihre Tochter Maria und deren Mann Josef Schoeneseifen. Sie betrieben das Karussell bis 1962, als sie bei Heinrich Mack ihre Jaguar-Bahn bestellten.

Inzwischen stellten die Firmen Heinrich Mack, Anton Schwarzkopf, Kaspar Klaus u. a. die modernsten Karussells her. So kam es, dass in den 1970er Jahren Albert Achtendung nur noch einige Verkaufs- und Spielgeschäfte baute.

Albert Achtendung hatte nie geheiratet und damit auch keinen Nachfolger, der sein Handwerk gelernt hatte. Deshalb hatte er den Anschluss zu den Innovationen im Karussellbau verpasst und seine Firma konnte mit den technischen Anforderungen der modernen Karussells nicht mehr mithalten. Nach 54 Jahren wurde im Jahre 1974 die Firma geschlossen.

Karussellbaufirma Hennecke

Ähnlich geschah es der zweiten Herstellerfirma, von der ich heute berichten möchte.

Die Firmenunterlagen der Karussellbaufirma Hennecke gelangten durch Zufall Anfang des neuen Jahrtausends an die Schreinerei „K & R Design“ aus Friedrichsdorf. 2001 kam es zum Tausch zwischen einem Schausteller und der Schreinerei „K & R Design“. Ein altes Karussellauto aus Holz wechselte zur Bezahlung eines alten Möbelstücks den Besitzer. Zunächst nur in den hinteren Raum der Werkstatt abgestellt, erweckte das Auto, von dem man angenommen hatte, dass es von Hennecke angefertigt worden war, 2003 das Interesse von Ruprecht Kronenberger.

Das Impressum eines alten Kataloges führte zu der Druckerei, die in jenen Jahren noch den Uelzener „Heidewanderer“ druckte und den entscheidenden Kontakt zur ehemaligen Karussellbaufirma Hennecke als Hersteller des alten Autos bestätigte. Später stellte sich jedoch heraus, dass es ein Produkt des ehemaligen Schreinermeisters von Hennecke, Herrn Steigemann war, der ein Konkurrenzunternehmen aufgebaut hatte. Mehrere Treffen mit ehemaligen Mitarbeitern, einem ortsansässigen Schausteller und einem Verwandten brachten Rupert Kronenberger, Inhaber der Schreiner-Design Firma, ein komplettes Fotoalbum sowie eine Einkaufsstüte voll mit alten Dokumenten ein.

Es reifte die Idee, die Unterlagen und die mündlich zusammengetragenen Informationen über die seit über 30 Jahren nicht mehr existierenden Karussellbaufirma aufzuarbeiten, zu bündeln und sie über eine eigene Internetseite zu veröffentlichen. Diese Seite besteht nun schon viele Jahre und diente zusammen mit vielen persönlichen Informationen der Familie Laube/Kaul als Quelle für den folgenden Bericht.



1870 gründete Wilhelm Hennecke eine Firma

Im Jahre 1870 gründete Wilhelm Hennecke eine Firma für Bau, Handel und Reparaturen von Landmaschinen auf dem Grundstück der heutigen Veerßer Str. 56 in Uelzen. 1879 bekam das Ehepaar Hennecke ihren ersten Sohn Günter, zwei Jahre später 1881 wurde Hans Hennecke geboren. 1908 teilte Wilhelm Hennecke seinen Betrieb. Die „Norddeutsche Landmaschinenfabrik Uelzen“, übernahm sein Sohn Günter und die „Maschinenfabrik Wilhelm Hennecke“, führte er gemeinsam mit seinem jüngeren Sohn Hans. Nach Wilhelm Henneckes Tod im Jahre 1919 übernahm Hans die Maschinenfabrik, die mittlerweile in der Veerßer Landstraße 8 angesiedelt war.

Der Bruder, Günter Hennecke, war inzwischen verheiratet und seine Frau hatte am 14.10.1917 den Sohn Albert geboren. 1918 hatte Fritz Bothmann in Gotha eines der ersten Karussells speziell für Kinder gebaut. Es ist anzunehmen, dass in der Folgezeit einfache Kinderkarussells vielerorts in Eigenbau oder von Schreiner- oder Schlosserwerkstätten hergestellt wurden.

So kam es, dass im Jahr 1923 die Schaustellerfirma Dress aus Uelzen bei der Maschinenbaufirma Hennecke ein Kinderkarussell bauen ließ. Es folgten weitere Aufträge für die kleinen Karussells. Schnell war die Nachfrage so groß, dass 1929 eine spezielle Abteilung für den Karussellbau in der Maschinenfabrik eingerichtet wurde. Im selben Jahr erhielt die Firma ein Patent zur Herstellung von Miniaturkarussells mit sogenannten „Springpferden“.

Noch vor dem Zweiten Weltkrieg spezialisierte sich Hans Hennecke auf den Bau von Kindersportkarussells und bot den Rundbau mit Zeltdach in vier verschiedenen Grundrissgrößen an. Die einzelnen Stützen, die den Laufgang und die Einstiegsebene des Karussells nach außen einfassten, trugen die Dachkonstruktion. Sie wurden mit hölzernen, offenen, individuell gestalteten Gittern verbunden. Diese Gitter, auch „Lichtgitter“ genannt, waren nach unten mit Lichtleisten in Bogenform gearbeitet. Die Flächen der Schmuckdachkante nahmen die Achsen des umlaufenden Stützenkranzes auf. Sie waren individuell geformt und boten Möglichkeiten zur Bemalung. Zusätzlich schmückten florale Schnitzereien, Voluten oder sonstiges Rankwerk die einzelnen Tafeln oder deren Übergänge.



Abb. 20 Kinderkarussell der Firma Kratschman Foto 1953
© Sammlung K & R Design

Im Innern war der Dachstuhl mit einem leuchtend bunten Tuch abgehängt. Individuell gebogene Lichtleisten schmückten und beleuchteten diesen Himmel.

An einer sternförmigen Konstruktion waren die Sitzmöglichkeiten für die Kinder, die sogenannte „Besatzung“ befestigt. Sie wurden im geschlossenen Verbund im Kreis bewegt und bestanden zunächst aus Tieren und Gondeln, ähnlich der Bodenkarussells. Später kamen Autos, Feuerwehrfahrzeuge, Straßenbahnwagons, Motorräder und Fahrräder hinzu. Die Auswahl der einzelnen Modelle traf der Bauherr. An einer Seite war ein Kassenhaus angegliedert.

Für die Firma Haberjan lieferte Hennecke einen Sonderbau, eine „Pony Bahn“ ein kleiner offener Rundbau, in



Abb. 21 Kinderkarussell der Firma Nailor Foto 1959
© Sammlung K & R Design

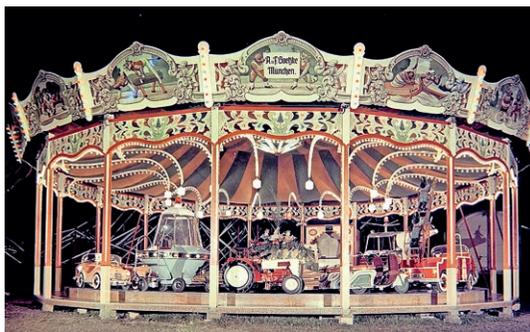


Abb. 22 Kinderkarussell der Firma Goetzke Foto 1962
© Sammlung K & R Design

dem Kinder auf lebendigen Pferden reiten konnten. Die Bauweise war die gleiche wie von den Kinderkarussells, nur auf eine Bodenplatte war verzichtet worden. Im Jahr 2000 wurde diese Pony-Bahn in einen Nostalgie-Ausshank-Pavillon umgebaut.

Während des Krieges brach der Bau von Kinderkarussells ein und Hans Hennecke fertigte stattdessen Munitionskisten sowie weiteres Versorgungsmaterial für die Regierung.

Bald nach Ende des Krieges kamen die ersten Schausteller und ließen ihre Karussells reparieren oder bestellten gar ein Neues.

1952 übernahm Günter Henneckes Sohn Albert, der Neffe von Hans Hennecke, die Karussellbaufirma. Aber schon ein Jahr später gab es wirtschaftliche Schwierigkeiten. Unter anderem weil der bisherige Schreinermeister Steigemann die Firma verließ und mit dem Gesellen Kapetzky nur etwa 300 Meter entfernt seine eigene Firma eröffnete. Steigemann baute in seiner Werkstatt genau die gleichen Karussells, bis auf die Ausleger, die er nicht in Kastenform, sondern in Rundform ausführte.

1955 starb Hans Hennecke und sein Neffe Albert Hennecke bemühte sich, die Firma durch die Durststrecke zu bringen. Da kam ihm 1956 unerwartet ein Auftrag des Schuhhauses Höber in Uelzen zum Bau eines Karussells mit einem Durchmesser von 2,80 Meter zu Hilfe. Nach Fertigstellung übernahmen auch weitere Schuhhäuser diese Idee, denn die kleinen Karussells lockten Kundinnen mit Kindern in die Geschäfte.

1957 baute Hennecke eine Berg- und Talbahn, den „Tiger-Rag“ für die Firma Burgdorfer aus Uelzen. Wie viele Karussells dieser Art Hennecke baute, ist nicht mehr bekannt.

Sicher ist, dass die Karussellbaufirma Hennecke die Krise überstand und in den drei Jahrzehnten nach Ende des Zweiten Weltkriegs eine Vielzahl an Kinderkarussells baute. Hennecke lieferte auch ins nahe und ferne Ausland, z. B. nach Dänemark, England, Frankreich, Holland, Schweden, in die Schweiz und nach St. Petersburg. Außerhalb Europas fand er Kunden in Australien und Japan. Für die USA gab es ab etwa 1960 sogar einen



Abb. 23 Kinderkarussell der Firma Riedel Foto 1964
© Sammlung K & R Design



Abb. 24 Kinderkarussell der Firma Teiffelner Foto 1970
© Sammlung K & R Design

eigenen Vertreter: Micky Hughes aus New York. Pro Jahr wurden etwa 10 Kinderkarussells fertiggestellt.

1965 beschäftigte die Firma 27 Fachkräfte der unterschiedlichsten Gewerke. Dazu kamen Zulieferer aus Uelzen und Umgebung, z. B. Gerhard Sorge als Polsterer und Hersteller der Polyestertiere, die Firma Sternikel als Schnitzer für diverse Figuren, der Drexler Günter Genkel sowie die Schreinerei Kaiser & Gärtner für die Holzarbeiten. Außerdem konnte der Kirchenmaler Fritz Laube aus Vienburg im Harz für die Bemalung der Schmuckdachkanten gewonnen werden.

Dies war ein besonderer Baustein für die Qualität der Hennecke Karussells. In viele Schmuckdachkanten und Fassaden von Volksbelustigungen ließ Fritz Laube seine Erfahrungen als Kirchen- und Tiermaler einfließen. Er malte von 1952 bis 1974 als freier Mitarbeiter weit über 100 Schmuckdachkanten der Kinderkarussells für die Firma Hennecke. Genial war, dass die Bildträger der Schmuckdachkanten mit einer Spedition in sein Atelier geliefert wurden. Seine Frau, Agnes Laube, übernahm während er andere Aufträge ausführte, mit einem Gehilfen die Grundierung. Fritz Laube kam zwischendurch nach Hause, um sie auszumalen. Den Lack der abschließenden Versiegelung wurde wiederum von Agnes Laube aufgetragen. Laube benutzte dieselben Schablonen für die Schmuckdachkanten, die er für die neubarocken Formen und Ornamentvorlagen seiner Kirchenmalereien gefertigt hatte.

Die Thematik der Malerei wurde vom Inhaber vorgegeben. Die individuelle Gestaltung unterlag Laube. Er malte lustige Fabeltiere, Märchenarstellungen der Gebrüder Grimm und band Landschaften in neubarocke Ornamente ein. Ein beliebtes Motiv der 1950/60er Jahre waren auch die zeitgenössischen Mecki-Abenteuer oder die des Hasen Langohr. Etwas Besonderes lag auch in Laubes Thematisierung von Kinderversen und deutschem Liedgut. Obwohl auf fast allen kleinen und großen Volksfestplätzen ein Hennecke Kinderkarussell die Kinder begeisterte, schief auch die Konkurrenz nicht und die Technisierung nahm ihren Lauf.

Im Jahr 1968 konstruierte die Firma Dietz das erste Kinderkarussell auf einem Wagen für den Schausteller



Abb. 25 Kinderkarussell Frontbilder © Sammlung Familie Laube

Schickler. Die Innovation, ein Karussell auf einem Wagen zu konstruieren, vereinfachte und verkürzte den Auf- und Abbau erheblich. Es folgten viele Kindergeschäfte von Dietz bis zur technischen Weiterentwicklung zu den sogenannten „Kinderschleifen“.

1972 versuchte sich auch Hennecke mit seinem Konstrukteur Friedel Appuhn leider erfolglos am Bau eines modernen Sechs-Säulen-Karussells. In Folge schlug auch die Umstellung bestehender Konstruktionen auf die Vier-Säulen-Variante fehl. Leider konnte Albert Hennecke mit der fortschreitenden technischen Entwicklung und der Expansion seiner Konkurrenten nicht mithalten. Plötzlich waren die Pfosten-Karussells

veraltet und das Interesse an einfachen hölzernen Motorfahrzeugen verlor sich. Außerdem drängten die Hersteller aus Italien mit leichteren und preiswerteren Konstruktionen auf den Markt. Albert Hennecke kam nach vielen erfolgreichen Jahren erneut in finanzielle Schwierigkeiten. Dazu kam, dass bei einem Exportgeschäft nach Südamerika die Zahlung ausblieb.

Schon 1973 wurden nur noch Reparaturen und Umarbeitungen von Besatzungsteilen der Firma Hennecke durch den Mitarbeiter Herbert Meyer ausgeführt. 1974 erfolgte die endgültige Schließung der Karussellfabrik Wilhelm Hennecke und die Entlassung der noch verbliebenen Mitarbeiter.

Bis ins Jahr 2020, als die Corona-Pandemie die ganze Welt in vielen Bereichen lahmlegte, ließen die längst veralteten Holzpfosten-Karussells der Firma Hennecke und die wunderschönen Malereien von Fritz Laube unzählige Kinderaugen strahlen.

Dies sollte uns alle Hoffnung geben, dass es immer weitergeht, die Schaustellerinnen und Schausteller sich nicht unterkriegen lassen und schon bald wieder Freude in die Herzen der Volksfestbesucherinnen und -besucher bringen werden.

In diesem Sinne, bleiben Sie gesund und schauen vielleicht mal wieder in das Kulturgut Volksfest-Archiv, indem viele interessante Geschichten eingestellt sind.

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

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



Margit Ramus

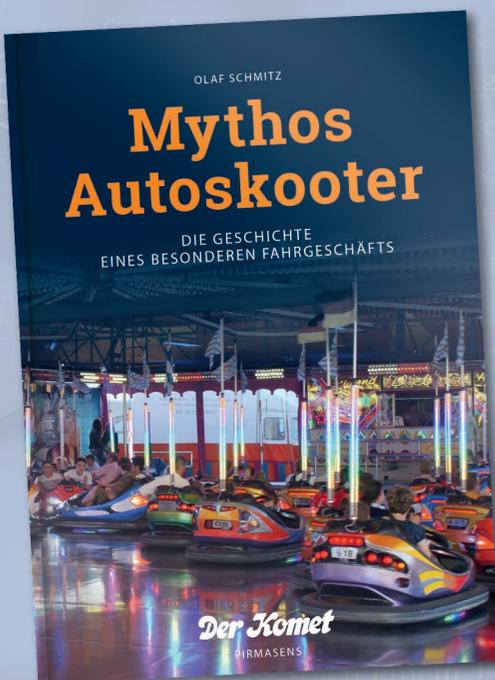
© Dr. Margit Ramus

– Geschäftsführende Gesellschafterin –
Kulturgut Volksfest guG

Titelleiste: Nachtaufnahme Münchner Oktoberfest © Mark Schumburg

Mythos Autoskooter

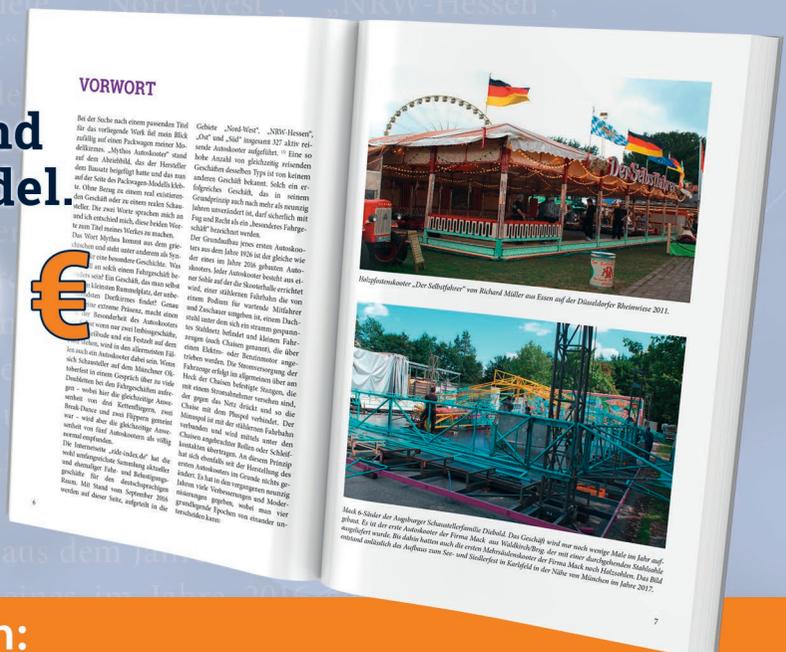
DIE GESCHICHTE EINES BESONDEREN FAHRGESCHÄFTS



Format 170 x 240 mm, 192 Seiten
Hardcover, ISBN 978-3-920558-22-6

Exklusiv bei Komet und im Buchhandel.

34,90 €



Jetzt bestellen:

www.komet-pirmasens.de • Telefon: 063 31 / 51 32 - 0

E-Mail: info@komet-pirmasens.de

Vorkasse 34,90 € incl. Versand

Preis Ausland auf Anfrage

HypoVereinsbank Pirmasens • IBAN DE48 5422 0091 3580 1069 69