

## ANTON SCHWARZKOPF

### Karosserie- und Fahrzeugbau von 1960-1983

Anton Schwarzkopf wurde am 8. Juli 1924 im schwäbischen Behlingen als zweitälteste Sohn von 12 Kindern der Eheleute Anton und Maria Schwarzkopf geboren.

1925 kaufte der Vater, ein gelernter Stellmacher, in Münsterhausen eine kleine Wagnerei. Schon vor dem Zweiten Weltkrieg hatte er erste Kontakte zu Schaustellern und Zirkusleuten, für die er damals einige Wagen und Spezialtransporte sowie Camping-Anhänger für den PKW baute.



Anton Schwarzkopf  
© Sammlung Schwarzkopf

Nachdem der Vater zum Kriegsdienst eingezogen worden war, brach Sohn Anton mit fünfzehn Jahren die Wagner-Lehre ab. Er arbeitete gemeinsam mit sieben Brüdern im Wagner- und Stellmacherbetrieb des Vaters, der in den Kriegsjahren 1941 bis 1943 Aufträge für die Wehrmacht ausführte. In den letzten Kriegsjahren wurde Anton Schwarzkopf doch noch eingezogen und kam in russische Kriegsgefangenschaft. Nach Ende des Krieges gelang ihm die Flucht aus dem Lager Monte Casino in Italien. Wieder zu Hause beendete er seine Lehre mit der Meisterprüfung im Karosseriebau. Sein Meisterstück war ein selbstgebaute Bus auf dem Chassis eines VWs. Danach heiratete er seine Frau Frida, lebte und arbeitete weiterhin in Münsterhausen im elterlichen Fahrzeugbau.

In den folgenden Jahren baute die Firma Schwarzkopf viele Wohn- und Transportwagen sowie die Eingangsfassade des Circus Krone. Daneben führte sie Reparaturen und Umbauten an Schaustellergeschäften durch.

1954 gab der Schausteller Gottlieb Löffelhardt den Umbau seiner doppelstöckigen Geisterbahn sowie die Firma Willenborg den eines Rundfahrgeschäftes in Auftrag. Diese Aufträge wurden erfolgreich ausgeführt. Deshalb ermutigte Gottlieb Löffelhardt den jungen Anton Schwarzkopf sich auch an neue Bauaufgaben und eigene Konstruktionen von Schaustellergeschäften zu wagen. Löffelhardt erzählte von der Idee eines Schienengeschäftes, eine Kombination von Achterbahn und Geisterbahn.

#### Düsenspirale – 1957

Noch im gleichen Jahr begann die Planung der „Düsenspirale“. Sie wurde Vorläufer der späteren Indoor-Achterbahnen wie z. B. die Bahn „Magic Mountain“. Die Bauphase umfasste drei Jahre.



Düsenspirale der Firma Löffelhardt © Sammlung Schwarzkopf

Schwarzkopfs Bruder Franz begleitete den ersten Aufbau der Anlage. Löffelhardt bot ihm an, als Geschäftsführer die „Düsenspirale“ zu betreiben. Nach wenigen Platzwechsel stand fest, dass die Anlage für den mobilen Auf- und Abbau logistisch und technisch zu schwerfällig konstruiert worden war.

Gottlieb Löffelhardt verkaufte die „Düsenspirale“ 1960 an Anton Karl Kleiner aus Westberlin. Die in Westberlin ansässigen Schausteller waren auf wenige, über mehrere Wochen stattfindende Volksfeste beschränkt, sodass die Anlage lange an einem Ort stehen bleiben konnte. Schon im zweiten Jahr baute Kleiner die „Düsenspirale“ auf dem Vergnügungsgelände der Landesschau „Italia 61“ anlässlich der 100-Jahr-Feier der Unabhängigkeit und Einheit Italiens auf. Nach nur einer weiteren Saison in Deutschland verkaufte Kleiner das Geschäft 1962 an den Österreicher Walter Steindl. Steindl setzte die „Düsenspirale“ als stationäre Anlage in den Wiener Prater. 1968 wechselte sie erneut ihren Besitzer und soll einige Jahre in einem Vergnügungspark in Krakau betrieben worden sein. Über den weiteren Verbleib ist nichts bekannt.

Noch einmal zurück in die 1950er Jahre. 1955 war den Eheleuten Anton und Frida Schwarzkopf der Sohn Wieland geboren worden und 1960 folgte die Tochter Silvia, auch Sissi genannt.

#### Sputnik – 1958

Nach Fertigstellung der „Düsenspirale“ begann Anton Schwarzkopf mit dem Bau von anderen Fahrgeschäften. Angeregt durch den Abschuss des Erdsatelliten „Sputnik 1“ und seinen Eintritt in die Erdumlaufbahn konstruierte Schwarzkopf 1958 den „Sputnik“ für die Firma Loeb. Bereits die zweite Anlage wurde „Weltraumflug“ genannt und nach Köln an die Firma Willi Kleiner geliefert. Schwarzkopf baute zwei Modelle dieser Baureihe für Deutschland. Die Schaustellerfirma Loeb verkaufte Ende 1960 an den Schweizer Schausteller Buser. Beide Anlagen wurden wohl schon Anfang der 1970er Jahre verschrottet.



Sputnik © Sammlung Kleiner

1960 übernahm Anton Schwarzkopf den elterlichen Betrieb mit etwa 30 Mitarbeitern. Der Wunsch des Vaters, allen acht Söhnen die Firmenführung gemeinsam zu überlassen, war nicht zu realisieren gewesen. Aber alle Brüder blieben weiterhin im Betrieb des Bruders tätig.

#### Hula-Hoop – 1960

Im ersten Jahr der Selbständigkeit baute Schwarzkopf die Rückwand und die gesamte Dekoration eines offenen Rundfahrgeschäftes für Gottlieb Löffelhardt. Dieser hatte 1959 die Firma Kaspar Klaus mit der Weiterentwicklung und baulichen Veränderungen des Karusselltypus „Calypso“ beauftragt. Die Firma Heinrich Mack



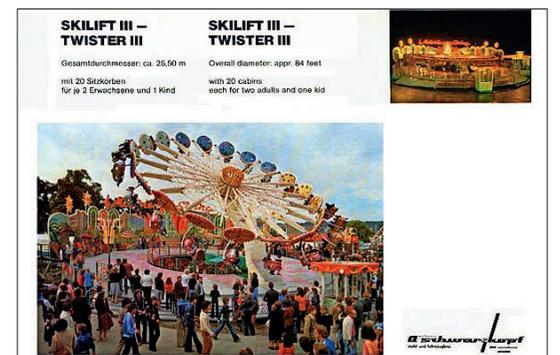
Hula-Hoop zur Fronleichnam-Kirmes in Köln-Mülheim  
© Sammlung Rosenzweig

hatte dieses Karussell konstruiert und war im Besitz der Patente. Mack hatte einen zweijährigen Gebietschutz an die Münchener Schaustellerfirma Bausch & Distel vergeben, deshalb war die Lieferung an deutsche Schausteller zunächst unterbrochen.

Kaspar Klaus baute dieses Karussell in modifizierter Ausführung. Gottfried Löffelhardt überließ den Prototyp der Hamburger Schaustellerfirma Schippers & v. d. Ville. Um im Wettbewerb mit der Mack-Konstruktion bestehen zu können, gab Löffelhardt alle Dekorationselemente des Folgebaus mit dem Namen „Hula-Hoop“ bei der Firma Anton Schwarzkopf in Auftrag und die Malerei übernahm Herbert Sommer.

#### Caravelle, Skilift und Melody Swing – 1961/62

Sicherlich angeregt durch den Erfolg dieses Karussells baute Schwarzkopf schnell hintereinander zwei weitere offene Rundfahrgeschäfte, 1961 die „Caravelle“ und 1962 einige „Skilifte“, deren Malerei von Herbert Sommer gearbeitet wurde, für die Firmen Theo Lehmann und Kinzler. Der Bruttotyp „Twister“ war zuvor in Holland entstanden. Theo Lehmann erwarb 1977 noch ein weiteres modifiziertes Karussell dieser Baureihe, den „Melody Swing“.



Melody Swing Lehmann © Sammlung Schwarzkopf

Gleichzeitig zu diesen neuen Aufgaben für das Schaustellergewerbe übernahm Anton Schwarzkopf Anfang der 1960er Jahre die Produktion von Betonmischer für LKWs, deren Konstruktion er für die in Memmingen ansässige Firma Stetter begleitete. Die wöchentliche Abnahme bis zu 50 Betonmischer sicherte bis 1971 den regelmäßigen und stabilen Umsatz der Firma Schwarzkopf. Später wurde die Firma Stetter von der Firma Schwing aus Herne-Crange aufgekauft.

#### Erste deutsche Stahlachterbahn – 1964

Entscheidende Veränderungen brachte das Jahr 1963, als die Hamburger Schaustellerfirma Josef Schippers



& Otto van der Ville, bei Schwarzkopf einen Autoskooter aus Stahl bestellen wollte. Bei den Vorgesprächen machten Anton Schwarzkopf und die Auftraggeber im Ingenieurbüro Brunner aus München die Bekanntschaft des jungen Studenten der technischen Hochschule in München, Werner Stengel, der bei Brunner einen Semesterferienjob ausübte.

Während der Planungsphase für den Autoskooter hielt das Ingenieurbüro den Karosseriebauer Anton Schwarzkopf wochenlang mit den Plänen hin, denn dieser Sonderauftrag soll nicht gerade das große Interesse von Brunner geweckt haben. Nachdem Schwarzkopf wieder einmal vergeblich in München erschienen war um sich nach dem Fortschritt der Statik zu erkundigen, fragte Werner Stengel seinen Chef, ob er die unfertigen Pläne mit nach Hause nehmen dürfe.

Bereits nach einer Woche hatte Stengel die Berechnungen bis ins Detail exakt ausgeführt. Brunner war begeistert und übertrug dem jungen angehenden Ingenieur die Aufgabe das Projekt bis zur TÜV Abnahme zu begleiten.

Während dem Bau des Autoskooters lernten sich die Auftraggeber, Schwarzkopf und Stengel, näher kennen. Josef Schippers & Otto van der Ville waren begeistert von der Präzision und der Optimierung des Gewichtes durch Materialeinsparung. Dies kam ihrem Wunsch entgegen, auch eine Achterbahn aus Stahl zu erwerben. Zuvor hatten sie Kontakt zu der italienischen Firma Pinfari aufgenommen, die seit 1957 transportable Stahlachterbahnen baute, welche aber bisher vom deutschen TÜV nicht zugelassen wurden.

Während gemeinsamer Besuche von Schippers, van der Ville und Schwarzkopf in Italien fertigten sie verschiedene Handskizzen und Fotografien an. Damit besuchten sie in München den Noch-Studenten und baten ihn die Bahn zu berechnen. Da Stengel noch nicht die nötigen Abschlüsse hatte sollte der Auftrag über das Ingenieurbüro Brunner laufen.

So kam es, dass die Hamburger Schaustellerfirma Josef Schippers & Otto van der Ville der Firma Anton Schwarzkopf den Auftrag zum Bau der ersten Stahlachterbahn gab, die den Bedingungen des deutschen TÜV entsprach und abgenommen werden würde.

Anton Schwarzkopf war derjenige, der als Konstrukteur und Hersteller unter Berücksichtigung der Wünsche und Vorstellungen der Kunden die Profile der Böcke und Schienen sowie alle Materialien in Zusammenarbeit mit Stengel bestimmte. Stengel berechnete und analysierte die horizontalen und vertikalen Kräfte, die während der Fahrt auftraten. Schiene und Tragkonstruktion wurde so ausgelegt, dass sie weder über- noch unterdimensioniert ausgelegt wurden. Dadurch konnten Material eingespart und Kosten gesenkt werden.

Weitere statische Berechnungen der Fahrlinie (= Herzlinie im Fachjargon) bezogen sich auf den Fahrgast. Die Geschwindigkeit und Kreisradius bestimmten die Neigung der Fahrgast-Chaisen. Dieser Einbezug der Kinematik und Kinetik des menschlichen Körpers während des Fahrablaufs wurden richtungsweisend für die zukünftigen Achterbahnen.

Eine weitere Neuerung ergab sich in dem Design der Sitzgelegenheiten für die unzähligen Fahrgäste, die erwartet wurden. Erinnerten die Fahrgast-Chaisen der Holzachterbahnen eher an Pferdekutschen, wollte Schwarzkopf etwas ganz Außergewöhnliches präsentieren. Er besorgte für die ersten drei Achterbahnen Opel-Rekord-B-Personenwagen, zerlegte und verkleinerte sie und setzte sie als schnittige Flitzer auf die Schienen. Diese kleinen Wagen wurden für die Statik noch einmal eine besondere Herausforderung. Später wechselte Schwarzkopf zu den Modellen des Audi 60.

Damals, im Jahr 1964, perfektionierten Stengel und Anton Schwarzkopf gemeinsam das Erlebnis einer

Achterbahnfahrt, indem sie eine glatte und frei von Schlägen verlaufende Fahrt erreichten.

Am 18. September 1964 wurde die erste in Deutschland konstruierte Stahlachterbahn, die „Super Acht“, auf dem Münchner Oktoberfest der Welt vorgestellt. Die Bahn hatte bei einer Höhe von 13 Metern ein Grundmaß von 54 x 19 Metern, welches zu einer Fahrstrecke von 426 Metern führte. Mit 54 Stundenkilometer rasten die kleinen Wagen die 45° Abfahrten hinunter. Die Fahrgäste und auch die Betreiber waren begeistert.

Die Firma Anton Schwarzkopf schrieb mit dieser Bahn ein wichtiges Kapitel in der weltweiten Achterbahngeschichte.

Die Vergnügungsparks in der ganzen Welt zeigten Interesse an der „Super Acht“-Bahn, die bald „Wild Cat“ genannt wurde. Schon im Dezember 1964 wurde eine Bahn in den Freizeitpark Gröna Lund in Stockholm geliefert und der Liseberg-Park in Göteborg zog sofort nach.

Die praxisgerechte Konstruktion und der dadurch erzielte schnelle Auf- und Aufbau überzeugte und die internationale Kundschaft wurde aufmerksam.

Die zweite transportable Stahlbahn in der Größe von 54 x 18 Meter wurde an Lulus Herhaus ausgeliefert, die bis dahin mit der Holzachterbahn von Friedrich Wilhelm Siebold aus dem Jahre 1910 gereist war. Nach dem Tod von Lulu Herhaus erwarb Aki (Joachim) Löwenthal von der Erbgemeinschaft die Bahn und stellte sie später in den Freizeitpark Slagharen.

Schwarzkopf verkaufte noch 23 gleiche Anlagen in verschiedenen Grundmaßen, unter anderem in 45 x 16 Meter und 65 x 20 Meter.

Eine Anlage in einer noch größeren Ausführung von 65 x 20 Meter lieferte Schwarzkopf an den Ostberliner VEB Kulturpark. Willi Vorlop kaufte die Anlage vor der Wende und längst betreibt sein Sohn Lutz die Bahn.

Anton Schwarzkopf bot Werner Stengel eine Stelle in seinem Betrieb an, aber zunächst wollte Stengel sein Studium beenden. Außerdem entschied er auf Anraten von Otto van der Ville, sich auch andere Möglichkeiten offenlassen. Im März 1965 meldete Stengel beim Finanzamt München sein eigenes Ingenieurbüro an.

Um ihn nicht als Mitarbeiter zu verlieren, schloss Anton Schwarzkopf mit ihm einen Exklusivvertrag ab, indem dieser sich verpflichtete Pläne und Statiken ausschließlich für Schwarzkopfs „Fliegende Bauten“ zu erstellen. Der Vertrag mit einem festen Jahresgehalt konnte jeweils zum Abschluss eines Jahres von beiden Seiten gekündigt werden.

Werner Stengel errechnet in den ersten 18 Monaten die Statiken von 24 Fahrgeschäften, darunter waren Achterbahnen, Rundfahrgeschäfte, Riesenräder und Autoskooter. Insgesamt sollen 12 Autoskooter von Schwarzkopf gebaut worden sein.

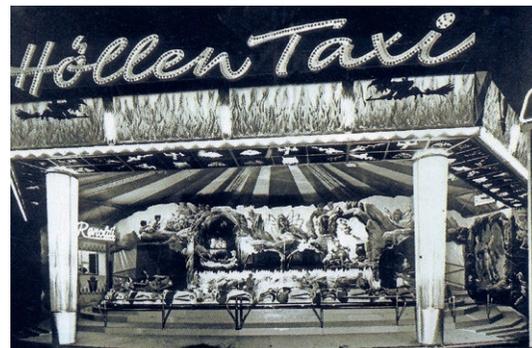
#### Bayernkurve – 1965

1965 baute Schwarzkopf die „Bayernkurve“ für die Firma Distel aus München. Zwischen 1965 und 1978 folgten mehr als 50 Anlagen für nationale und internationale Kunden. Bereits Ende der 1980er Jahre war jedoch keine „Bayernkurve“ mehr auf deutschen



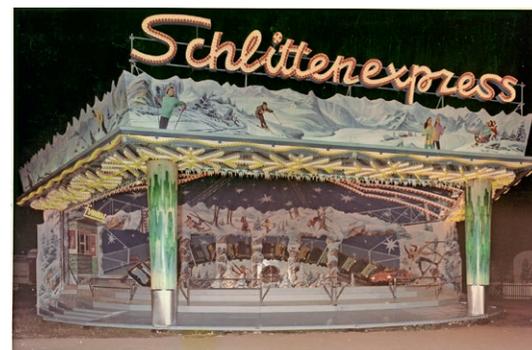
Bayernkurve

© Sammlung Mark Schumburg



Höllentaxi der Firma Klaus Renoldi

© Sammlung Opitz



Schlittenexpress Bayernkuve mit Dach Zimmer

© Sammlung Opitz



Höllentaxi nach Umbau

© Sammlung Mark Schumburg



Höllentaxi Detail

© Sammlung Mark Schumburg

Volksfestplätzen präsent. Anders ist es in Frankreich. Dort begeistert das Karussell nach über fünfzig Jahren in einem erstklassigen Zustand noch immer die Festplatzbesucher.

Damals beauftragte die Bremer Schaustellerfirma Klaus Renoldi Schwarzkopf die Bayernkurve mit einer Überdachung zu konstruieren. Dem ersten Karussell dieser Bauform, dem „Höllentaxi“, schlossen sich noch eine zweite und dritte Ausführung an, der „Schlittenexpress“ für die Firma Zimmer aus Koblenz (1970 nach Coney Island verkauft) sowie der „Tiger Hai“. Das Karussell „Höllentaxi“ wurde 2006/7 komplett von der Firma Senk aus Herne umgebaut und der Dachstuhl entfernt.

#### Riesenräder – 1966

1966 baute die Firma Anton Schwarzkopf ihre ersten beiden Riesenräder für die Freizeitparks Gröna Lund in Stockholm und Liseberg in Göteborg. 1968



Riesenrad von Willenborg © Sammlung Mark Schumburg

konstruierte Schwarzkopf für die Firma Willenborg das weltweit erste 33 Meter hohe Riesenrad auf einem Wagen.

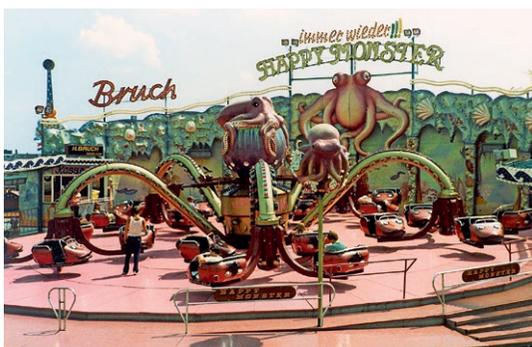
1969 lieferte Schwarzkopf für die Bundesgartenschau in Dortmund ein 40 Meter hohes Riesenrad an Franz Josef Koch. Diesem damals höchsten transportablen Rad folgten große und kleine Riesenräder, die jedoch alle sehr massiv und schwer gebaut worden waren.

Zehn Jahre später, 1979, baute Schwarzkopf sein letztes Riesenrad für die Schaustellerfamilie Willenborg in einer damals gigantischen Höhe von 50 Meter. Der Eingangsbereich wurde als „Almhütt'n“ thematisiert und es ist noch heute auf dem Oktoberfest in München zu finden.

### Monster I – 1966

1962 hatte Kaspar Klaus für die Schaustellerfirma Gormann einen Bautypus entwickelt, der in der Konstruktion an die Spinne der Vorkriegsjahre angelehnt war. Klaus hatte das Problem des gleichzeitigen Absenkens aller Auslegerarme/Greifarme zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste, welches von der Spinne bekannt war, im Ansatz gelöst. Allerdings erlaubte die komplizierte Technik seines „Polyp“ nur das Anhalten an der jeweils gleichen Position.

Vier Jahre später stellte Schwarzkopf den gleichen Karusselltyp seines Konkurrenten Kaspar Klaus unter dem Namen „Monster I“ vor. Schwarzkopf hatte eine Alternative gefunden, indem er jedem einzelnen der fünf Arme einen eigenen Exzenterantrieb einbaute. Dadurch konnte jeder Arm individuell auf und ab bewegt, aber auch gleichzeitig gesenkt werden. Schwarzkopfs



Happy Monster der Firma Bruch © Archiv Uwe Holzmann

„Monster I“ war jedoch viel zu schwer und für eine transportable Ausführung nicht geeignet. Schwarzkopf zeigte schon immer dazu lieber etwas stabiler, als zu schwach zu bauen.

Erst 1971 gelang Anton Schwarzkopf eine transportable Ausführung dieses Karussells für die deutschen Volksfestplätze. Er wählte den Namen „Monster II“. Den Prototyp erwarb die Firma Klaus Renoldi aus Bremen, Schwarzkopf baute fünf Anlagen des Projektes „Monster II“.

Im Jahr 1979 schloss Schwarzkopf die Entwicklungsphase dieser Baureihe mit dem „Monster III“ ab. Zu den Erstbesitzern eines „Monster III“ gehörten die Firmen Aigner aus München, Wolf aus Nürnberg, Günter Uhe aus Bremen, Fritz Kinzler aus Stuttgart, Oskar Bruch aus Düsseldorf und Peter Rosenzweig aus Köln. Das „Big Monster“ von Rosenzweig wurde 1997 an Familie Raoul Krameyer aus Herford verkauft und ist noch immer in einem top gepflegten und technisch einwandfreien Zustand auf den Volksfestplätzen präsent.



Octopussy – Markmann 2009 © Sammlung Mark Schumburg

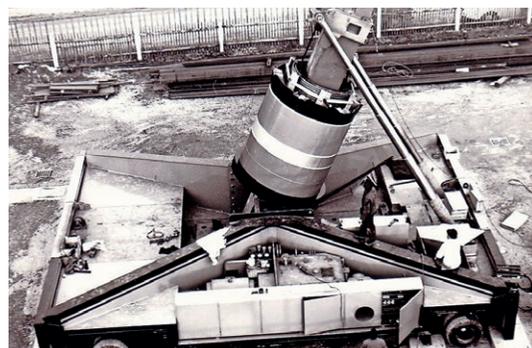
1984 folgte u. a. die Firma Barth & Markmann mit ihrem Octopussy. Das Geschäft seit 1998 im alleinigen Besitz von Hubert Markmann ist ebenfalls noch in einem ausgezeichneten Zustand auf der Reise.

### Walzerfahrt – 1969

1968 bestellt Otto van der Ville das Karussell Walzerfahrt und wählte den Namen „Rendezvous“. Zum Hamburger Dom 1969 wurde es ausgeliefert und fand beim Publikum großen Anklang. Ab 1971 wurde das Karussell von Gerd Hermesmeier betrieben, später erwarb William Fischer aus Duisburg das schöne Karussell.

### Zeppelin I und II – 1969/71

In den Jahren 1969/71 wurden in Münsterhausen aufeinander folgend die beiden „Zeppeline I und II“ für die Firma Theo Rosenzweig aus Köln entwickelt. Da während des Betrieb des Geschäftes wiederholt technische Probleme auftraten, wurde der „Zeppelin I“ schon 1971 nach knapp zwei Saisons im „Vergnügungspark Tivoli“ in Köln aufgestellt. 1974 wurde er in die Niederlande in den „Ponypark Slagharen“ der Familie Bembom verkauft und dort erst 1994 wieder abgebaut.



Fundament des Zeppelins der Firma Rosenzweig. © Sammlung Rosenzweig



Links: Zeppelin I Rosenzweig; Rechts: Zeppelin II bei Nacht © Sammlung Rosenzweig

Anfang der 1980er Jahre gelangte auch der „Zeppelin II“ in den Besitz des Holländers Bembom und wurde in dessen „Park Kirchhorst“ bei Hannover stationiert. 1986 wurde er in den „Ponypark Slagharen“ versetzt. 1987 wechselte er noch einmal seinen Standort in den „Park Dreamland“ im englischen Küstenort Margate. Nach drei Jahren an diesem Ort wurde er wieder abgebaut. Über den Verbleib ist nichts bekannt.

### Apollo 14 – 1970

Die Firma Beuermann aus Berlin übernahm gleich beide Ausführungen, der von Anton Schwarzkopf entwickelten Konstruktion einer Weltkugel um die ein Gondelkranz kreiste. Eine Anlage stellte Beuermann in den Freizeitpark Tivoli in Köln. Mit der zweiten gastierte er auf dem Münchner Oktoberfest. Später wurde er auf dem Münchener Oktoberfest.



Apollo 14 umgebaut zum Kettenflieger © Sammlung Schwarzkopf

Bei Anton Schwarzkopf war inzwischen auch eine firmeninterne Veränderung eingetreten, indem 1970 seine Brüder Franz und Hermann als technische Berater zur Firma „Karussell- und Wohnwagenbau Josef Zierer“ gewechselt waren. Zur gleichen Zeit hatte die Firma Schwarzkopf bereits etwa 200 bis 250 Mitarbeiter beschäftigt. Inzwischen war auf dem Betriebsgelände die größte freitragende, stützenfreie Traglufthalle der Welt errichtet worden. Die Maße betragen 121 x 35 Meter mit einer Höhe von 24 Meter. So mussten auch in den kalten Jahreszeiten die Arbeiten an neuen Schienenführungen nicht unterbrochen werden.

### Musikexpress Bugsy Swing – 1971

Schwarzkopf unternahm auch einen kurzen Ausflug in den Bau eines Erfolgskarussells der Firma Mack, den „Musikexpress“. Er baute jedoch nur ein Karussell dieser Art.

### Enterprise – 1972

Im Jahr 1972 entwickelte die Firma Schwarzkopf ein neues „Looping-Überkopfkarussell“. Zunächst ließ

