

ANTON SCHWARZKOPF

Karosserie- und Fahrzeugbau von 1960-1983 – Teil 2

Verehrte Leserinnen und Leser, zu Beginn eine kleine Korrektur: Das im 1. Teil abgebildete Riesenrad wurde von der Gerstlauer GmbH gebaut, Abb. 1 zeigt das Riesenrad von Willenborg aus dem Hause Anton Schwarzkopf.

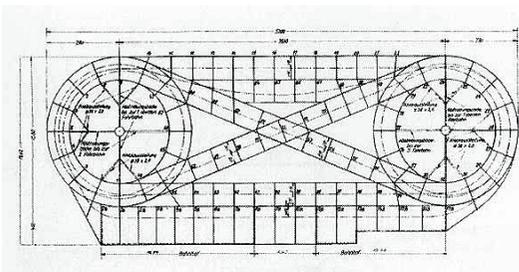


Riesenrad - Willenborg Foto 2011 © Mark Schumburg

Wie bereits im ersten Teil der Chronik berichtet hatte Anton Schwarzkopf 1964 mit der ersten in Deutschland konstruierten Stahlachterbahn, der „Super Acht“ auch „Wild Cat“ genannt, eine wichtige Entwicklung in der weltweiten Achterbahngeschichte auf den Weg gebracht.



1964 Super Acht von Schippers & van der Ville © PuMu Stadtmuseum München



1964 Grundriss Super Acht, auch Wild Cat genannt. © Michael Pantenburg



Super Acht © Michael Pantenburg



Super Acht Detail © Michael Pantenburg

Ohne Zweifel gelang dem Autodidakten Anton Schwarzkopf die Konstruktion vieler Schaustellergeschäfte, darunter auch Wildwasserbahnen, aber seine Hauptaufgabe sah er im Bau von Achterbahnen.

Seit damals perfektionierten Anton Schwarzkopf und sein Diplom-Ingenieur Werner Stengel gemeinsam das Erlebnis einer Achterbahnfahrt, indem sie eine glatte und frei von Schlägen verlaufende Fahrt anstrebten. Nicht selten wollte Schwarzkopf mit dem Kopf durch die Wand.

So hielt er es auch im Umgang mit seinen Mitarbeitern. Er führte ein strenges Regiment, er war der Boss, und größter Arbeitgeber der Region und er war dafür geschätzt, dass er auch ungelernete Hilfskräfte einstellte. Für ihn zählte vorrangig die Leistung seiner Mitarbeiter.

Ohne Stengel wäre Schwarzkopf die Umsetzung seiner Ideen wahrscheinlich nicht so perfekt gelungen. Denn Anton Schwarzkopf war einerseits sehr risikofreudig aber andererseits bekannt dafür, dass er mit scharfem Verstand seine Werke auf Biegen und Brechen bis zur Produktionsreife führte.

Deutsche Achterbahnen für die ganze Welt

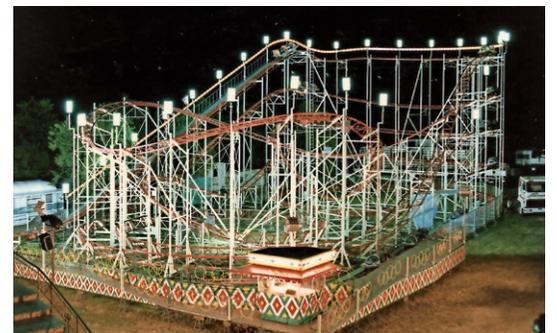
Eine Auflistung der vielen Achterbahnen, die in die ganze Welt geliefert wurden, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen. Deshalb wird nur auf einige Meilensteine und Rekorde im Achterbahnbau hingewiesen. Einige dieser Achterbahnen sind im Kulturgut Volksfest Archiv bereits ausführlich beschrieben.

Produktionsreihe „Jet Star“

Schon während der seriellen Produktion des „Wild Cat“ kam Anton Schwarzkopf die Idee eines neuen Achterbahntyps, der einer Bobbahn im Eiskanal nachempfunden werden sollte. Schwarzkopf wollte die Fahrgastsitze als schmale Bobschlitzen für je



1968 Jet Star 1 © Michael Pantenburg

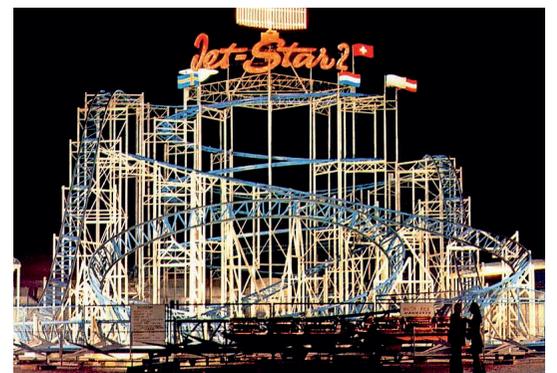


Jet Star 1 auch Euro Jet genannt von Josef Schoeneseifen © Sammlung Schoeneseifen

zwei hintereinander sitzende Personen konstruieren. Außerdem sollten alle Täler und Kurven im gleichen rasanten Tempo durchfahren werden.

Dafür wurden hochkomplizierte Berechnungen ausgeführt, die zu einem weltweit einmaligen Ergebnis im Achterbahnbau führten. Den ersten „Jet Start“ übernahm der österreichische Schausteller Steindl. Seine Premiere als „Cortina Bobbahn“ fand 1967 im Wiener Prater statt. Das Grundmaß der 66 t schweren Anlage betrug 44 x 22 Meter Frontlänge mit einer Fahrstrecke von 538 Metern. Mit 55 Stundenkilometern rasten die Bobs durch die 68° steilen Kurven und brachen alle bisher dagewesenen Rekorde. Schwarzkopf soll 15 Anlagen des „Jet Star 1“ gebaut haben.

Mit dem Erreichten gab sich Anton Schwarzkopf jedoch nicht zufrieden. Schon bald kreisten seine Gedanken um weitere Entwicklungsstufen für diese Baureihe. Er wollte die einzelnen Bobs, statt wie üblich mit Hilfe eines Kettenlifts auf den Turm zu ziehen, mit einem Elektromotor ausstatten. Die Bobs sollten durch eigenen Antrieb über die spiralförmig angelegte Auffahrt zur höchsten Stelle der Achterbahn



1970 Jet Star 2 Walter Rick © Michael Pantenburg



gelangen. Anschließend dann ohne weitere Stromzufuhr in die Tiefe und in die nächsten Kurven rasen. 1970 war es soweit, die Bobs des „Jet Star 2“ rasen mit 63 Stundenkilometer ungebremst in die Kurven.

Den Prototyp dieser Baureihe erwarb der Schausteller Walter Rick aus Hannover.

1972/73 folgte der größere und höhere „Jet Star 3“, auch „Jumbo Jet“ genannt. In den Streckenverlauf war eine zusätzliche Abfahrt eingebaut worden und zum ersten Mal konnten bei einer Schwarzkopf-Achterbahn zwei Wagen zum Zugverband aneinandergeschaltet werden. Ursprünglich war der „Jumbo Jet“ als stationäre Anlage für die USA geplant worden. Aber Fritz Kinzler wollte als der erste Eigentümer des Prototyps damit reisen. Die zweite Anlage übernahm die Firma Gropengießer. Insgesamt sollen acht Anlagen dieses Bautyps gebaut worden sein.



1972 Jumbo Jet von Fritz Kinzler

© Michael Pantenburg



1973 Jumbo Jet von Franz-Josef Koch

© Archiv Werner Stengel

Fast zeitgleich baute Anton Schwarzkopf 1972 den „City-Jet“. Er wurde wegen seiner Schienenslänge von um die 400 Meter auch „Jet Star 400“ genannt. Diese Anlage war von ihren Dimensionen her deutlich kleiner als der „Jet Star 2“. Allerdings ermöglichten die massiven Stützpfiler das Befahren der Strecke mit aneinander gekoppelten Fahrgast-Chaisen. Genau wie beim „Jumbo Jet“ konnte die Kapazität dadurch deutlich gesteigert werden. Schwarzkopf lieferte fünf baugleiche Anlagen vom „City-Jet“ an die



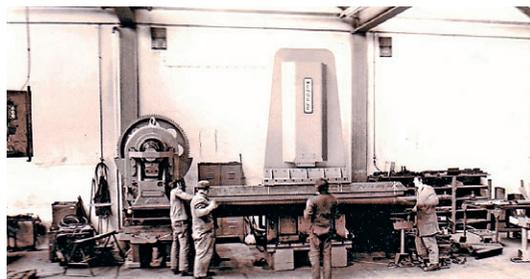
1972 City Jet – Viper Foto 1997 England

© Michael Pantenburg

Firmen Müller-Brühne, Birkeneder, Hartmann und den Schweizer Schausteller Hablützel.

Anton Schwarzkopf und Werner Stengel fanden mit ihren komplizierten und komplexen physikalisch-mathematischen Berechnungen immer wieder bahnbrechende Lösungen zur Steigung der Dynamik von Stahlachterbahnen.

In den ersten Jahren der Zusammenarbeit entwickelte Anton Schwarzkopf zudem eine Biegemaschine, die es ermöglichte, Stahlrohre nicht nur wie bisher im warmen, sondern auch im kalten Zustand zu biegen. Dafür wurden spezielle, insbesondere nahtlose Röhren für die Fahrschienen von der Firma Mannesmann genutzt.



1960er Jahre Biegemaschine von Schwarzkopf

© Sammlung Wieland Schwarzkopf

Auch andere nationale und internationale Firmen hatten den „Coaster-Boom“ entdeckt und brachten interessante Projekte mit neuen Schienenfürungen auf den Weltmarkt.

Franz-Josef Koch hatte z. B. die Idee einer Achterbahn, bei der die Fahrgastgondeln frei hängend pendelnd unter der Schiene geführt wurden. Koch gab den Auftrag zum Bau der Anlage der Donauwörther Rüstungsfirma „Messerschmitt-Bölkow-Blohm“.

Auf dem Münchner Oktoberfest 1974 fand die Premiere des „Alpenflugs“ statt. Zum Ende der Veranstaltung wurde bekannt, dass der TÜV, die Betriebserlaubnis nicht verlängern würde. Die festgestellten Mängel wurden aus Kostengründen nicht behoben und nach nur einer Veranstaltung wurde der Alpenflug verschrottet und damit zu einem Millionen-Verlustgeschäft.

Das Desaster des „Alpenflugs“ hielt Schwarzkopf nicht davon ab, noch höher hinaus zu wollen. Er fühlte sich herausgefordert und plante, die Achterbahnszene auf den Kopf zu stellen.

Bereits 1846 hatte der Franzose Clavières die Pariser Bürger mit seiner Looping-Achterbahn begeistert. Auch in den USA wurden um 1900 solche Bahnen gebaut. Alle waren damals allerdings wegen gesundheitlichen Beschwerden der Fahrgäste bald wieder geschlossen worden.

Auch für Schwarzkopf und Stengel begann ein weiter Weg mit unzähligen durchgearbeiteten Nächten, um die altbekannten technischen und



1974 Alpenflug von Franz-Josef Koch

© PuMu Stadtmuseum München

physikalische Hürden zu bewältigen. Bisher hatten sie nur ein Überkopfkarussell, den „Enterprise“, gebaut.

Schon Mitte des Jahres 1974 hatten die Betreiber des kalifornischen Parks „Six Flags Magic Mountain“ bei Schwarzkopf angefragt, ob es nicht doch möglich sei, eine Anlage mit einem Looping zu bauen.

Bis dahin war es aufgrund der einwirkenden physikalischen Kräfte nicht ohne Probleme für die Fahrgäste zu realisieren gewesen. Schwarzkopf und Stengel fanden die Lösung für das Problem des Kreisloopings bei Achterbahnen, inspiriert durch ein Geometrie-Element im Straßenbau, die Klothoide, die 1938 von dem Autobahningenieur Hans Lorenz bei der Planung der Reichsautobahn, Wien-Brünn-Breslau, eingesetzt wurde.

Anstelle einer reinen Kreisform baute Schwarzkopf eine Klothoide, eine langgezogene Kurve, in den Kreis. Dies ermöglichte sanftere Übergänge bei der Ein- und Ausfahrt aus dem Looping, machte den Looping bei Achterbahnen zu einem besonderen Erlebnis und das körperliche Wohlbefinden der Fahrgäste wurde gewährleistet.

Schon 1970 hatte Stengel das Prinzip Fahrlinie (= Herzlinie im Fachjargon) entwickelt. Es war der gedachte Weg, den das Herz eines Fahrgastes während der Fahrt auf der Achterbahn zurücklegt. Aber erst 1976 konnte Stengel Anton Schwarzkopf vom Prinzip der Herzlinie überzeugen und dass dadurch gesundheitliche Belastungen verhindert werden. Das Prinzip der Herzlinie führte zu einer weiteren Revolution im Achterbahnbau. Sie machte den Weg frei für die Umsetzung der Superlative, die mit einem einzelnen Looping begann und schließlich zum Olympia-Looping führte.

Am 17. Juni 1976 wurde der erste vertikale Looping, der „Looping Speed Racer“, an den kalifornischen Park „Six Flags Magic Mountain Valencia“ übergeben. Die Menschen waren nicht zu halten und schon bald wurde die Achterbahn Thema und Namensgeber für einen Hollywood-Film.

1977 folgte der „Shuttle Loop“ auch „American Loop“ genannt. 10 dieser Anlagen wurden in alle Welt verkauft.

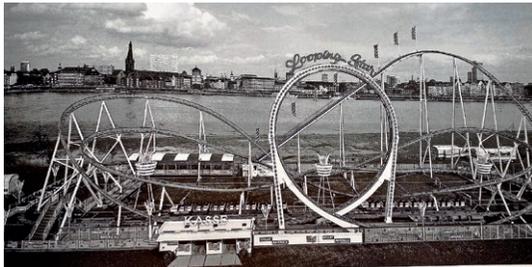
1978 war das Jahr, in dem der erste transportable „Looping Star“ auf der Cranger Kirmes Premiere feierte. Seine Betreiber waren Oscar Bruch und Fritz Kinzler.

Das Reisen mit dieser Anlage war nur möglich geworden, weil Anton Schwarzkopf das geniale „Konus-Steck-System“ entwickelt hatte. Die zeitaufwendigen Verschraubungen fielen fast alle weg und



1978 American Loop Werner Robrahn

© Uwe Holzmann



1978 Looping Star von Oscar Bruch & Fritz Kinzler © Foto King

die Anzahl der Böcke verringerte sich im Vergleich zu älteren Anlagen erheblich. Dadurch wurden Zeit und Geld beim Auf- und Abbau eingespart.

1978 schloss sich der „Katapult“ an. Fünf Anlagen wurden der Reihe nach an die Firmen Altrogge/Heitmann, Norbert Witte, Edgar Arnoux, Madame Hoffmann aus Paris und die Firma Merkl/Goetzke geliefert.

Der Katapult war eine Loopingbahn auf kleinster Grundfläche. Bis dahin war es die erste Anlage, bei der die Fahrgäste in einem neun-gliedrigen Zug platziert und neben den regulären Sicherheitsbügeln zusätzlich mit Schulterbügeln gesichert wurden.



1982 Katapult Merkl Goetzke © Uwe Holzmann

1979/80 hieß die neue Achterbahn „Silberpfeil“. Drei Anlagen wurden gebaut. Eine bekam Werner Robrahn. Die Besonderheiten an dieser etwas niedrigeren Bahn waren, dass der Looping mit einem Durchmesser von 12 Metern nicht zur Front ausgerichtet, sondern schräg in das Schienensystem eingefügt war und dass mit und ohne Looping gebaut werden konnte.



1979 Silberpfeil Foto © Michael Pantenburg

Der zweite Silberpfeil unter dem Namen „Scorpion“ eröffnete 1981 in den „Bush Gardens“ in Tampa, USA. Die dritte Anlage wechselte mehrfach ihren Standort in europäischen Vergnügungsparks.

1982 übernahm Fritz Kinzler den „Jumbo V“, die letzte Achterbahn der Baureihe „Jet Star“. Nach nur einer Saison wurde die Anlage nach England in den „Rotunda“ Park in Folkstone verkauft. Später wechselte sie in den „Pleasurewood Hills Park“ in Corton.



1986 Jumbo Jet 5 von Fritz Kinzler © Michael Pantenburg

Zusammenarbeit mit Schaustellern

In der Geschichte des deutschen Achterbahnbaus dürfen die Namen von einigen Schaustellern nicht fehlen: Fritz Kinzler aus Stuttgart, Oscar Bruch aus Andernach/Düsseldorf und Rudolf Barth aus Bonn/München. Ihre Risikobereitschaft, ihr Ehrgeiz und ihr nötiges Know-how haben die Entwicklung der Stahlgiganten vorangetrieben. Ohne Zweifel sind die riesigen Stahlkolosse auch dem Konkurrenzkampf, der erfolgreichen und bodenständigen Schausteller sowie ihrer Familien zu verdanken.

Fritz Kinzler, 1935 in Stuttgart geboren, war im Laufe seines Schaustellerlebens mit 43 Geschäften gereist. Neben vielen Fahrgeschäften übernahm er 1972/73 den Prototyp des „Jet Star 3“ den „Jumbo Jet“ und stieg damit in die Achterbahnszene ein. Nur wenige Jahre später erwarb er 1978 zusammen mit Oscar Bruch den ersten „Looping Star“. Letztendlich reizte ihn 1982 der „Jumbo V“, die letzte Achterbahn der Baureihe „Jet Star“. Später folgten noch zwei „Wilde Mäuse“ die Fritz Kinzler, ebenfalls einer der ganz Großen der Branche zu einer Doppelanlage nebeneinander aufbaute.

Oskar Bruch erwarb wie schon erwähnt 1978 in Kooperation mit Fritz Kinzler den bereits genannten „Looping Star“ mit dem ersten Vertikal-Looping und 1981 den „Colossus“ in Gemeinschaft mit Werner Robrahn. Der „Colossus“ wurde nur einmal gebaut. Später gelangte die Bahn unter dem Namen „Colossal Fire Dragon“ in den „Lagoon Park“ in Farmington, Utah, USA.

Auf dem Großen Düsseldorfer Schützenfest wurde im Juli 1983 die „Himalaya-Bahn“ in Betrieb genommen. Das Gewicht der Anlage betrug 600 Tonnen und bei einer Grundfläche von 86 m × 32 m und einer Höhe von 32 Metern erreichten die Züge auf 910 Metern Fahrstrecke eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h. Zum ersten Mal konnten bei einer transportablen Anlage nach Bedarf bis zu fünf Züge gleichzeitig eingesetzt werden.

Im Jahr 1987 änderte die Familie Bruch den Namen in „Achterbahn“. Zehn Jahre später, im Winter 1997, wurde die Einstiegsebene, im Fachjargon „Bahnhof“, von „AFAW – Atelier für angewandte Werbung“ in Bremen umgestaltet. Thematisiert wurde eine



Himalaya-Bahn Oscar Bruch © Michael Pantenburg



Achter-Bahn Oscar Bruch © Michael Pantenburg

Alpenlandschaft, die zur Namengebung „Alpina Bahn“ führte. Im Juni 2020 erhielt die Bahn neue Züge von der Firma Gerstlauer Amusement Rides.



1998 Alpina Bahn Oscar Bruch Foto Düsseldorf 2006 © Mark Schumburg



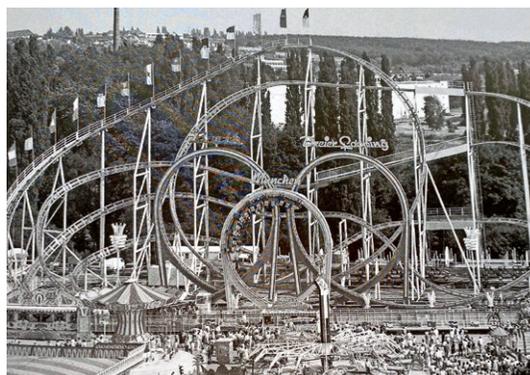
1998 Alpina Bahn, Oscar Bruch Detail Foto Düsseldorf 2006 © Mark Schumburg

Am 17. Mai 1986 eröffnete der Vierer-Looping „Thriller“ auf der „Freiburger Mess“. Die Grundfläche betrug 78 × 38 Meter. Bei einer Schienenlänge von 996 Metern und einer Höhe von 33,53 Metern erreichten die Züge eine Höchstgeschwindigkeit von 85,3 km/h. 1988 standen die beiden Achterbahnen ein einziges Mal direkt nebeneinander gebaut auf der Düsseldorfer Rheinwiese.

Nach dem Hamburger Dom 1997 wurde die Bahn an die US-amerikanische Freizeitparkkette Six Flags verkauft.



Oscar Bruch u. Sohn
1986 Thriller der Firma Oscar Bruch © Uwe Holzmann



1983 Dreier-Looping von Rudolf Barth © Foto King



Himalaya Bahn und Thriller der Firma Oscar Bruch in Düsseldorf 1988 © Bremser -Uwe Holzmann

1995 folgte der „Euro-Star“, des Herstellers Intamin. Er gehörte mit 1200 t Gewicht, 843,8 Metern Fahrstrecke, 126 Schienenelementen und 30,15 Metern Höhe zu den Superlativen im weltweiten transportablen Achterbahnbau. Bis 2008 betrieb die Familie Oscar Bruch den „Euro-Star“. Die Firma Bruch erwarb neben den genannten Anlagen noch andere Bahnen wie den „Cyberspace“, die „Spinning Mouse“ und den „Spinning Racer“.

Rudolf Barth hatte sich ebenfalls nie gescheut Risiken einzugehen. Er wollte das technische Wunderwerk der neuen Stahlachterbahn mit dem ersten Looping der Firma Bruch & Kinzler, toppen.

Bereits zum Pützchens Markt 1979 fand die Premiere des Doppel-Loopings statt. Ganz Bonn stand Kopf und das gleich zweimal. 1980 präsentierte Rudolf Barth den Doppel-Looping auf dem weltbekanntesten Münchner Oktoberfest. Der Erfolg beim Publikum war unbeschreiblich. Bei einer Schienenlänge von 632 Metern und einer Höhe von 25,89 Metern erreichten die Züge eine Höchstgeschwindigkeit von 79 km/h.

Der Doppel-Looping wurde 1983 in die USA an Conklin Shows verkauft. Nach 2008 soll die Anlage



1979 Doppellooping von Rudolf Barth © Uwe Holzmann

nach Pakistan übereignet worden sein, der Verbleib ist jedoch unklar. 1984 folgte die Weltpremiere des Dreier-Loopings auf dem Schützenfest in Hannover. Auch der Dreier-Looping wurde in Barths Heimatstadt Bonn wieder mit Begeisterung angenommen. Nun betrug die Schienenlänge 990 Meter, die Höhe 32,53 Meter und die Höchstgeschwindigkeit der Züge 85,9 km/h.

Als Antwort auf den Vierer-Looping „Thriller“ von Oscar Bruch präsentierte Rudolf Barth 1989 den Fünfer-Looping unter dem Namen „Olympia Looping“. Ein gigantisches, technisch und ästhetisch filigranes Wunderwerk, dessen Standort in wenigen Tagen gewechselt werden kann. Bis zur Gegenwart ist dieser Stahlkoloss die größte transportable Achterbahn der Welt.

Aber zurück zu Anton Schwarzkopf. Nachdem Rudolf Barth bei Anton Schwarzkopf den Vertrag für den Dreier-Looping unterzeichnet hatte, lief die Planung auf Hochtouren. Niemand hatte damit gerechnet, als am 06.11.1983 die Nachricht wie eine Bombe einschlug, dass die Firma Schwarzkopf, trotz 14 Millionen DM Auftragsbestand, in Insolvenz gehen würde.

Insolvenz der Karosserie- und Fahrzeugbau Anton Schwarzkopf GmbH

Wieland Schwarzkopf, Sohn von Anton Schwarzkopf, erklärte, dass der wesentliche Grund für die Insolvenz ein Liquiditätsengpass war. Ein Großauftrag über einige Achterbahnen für Venezuela war storniert worden. Zeitgleich verweigerte Schwarzkopfs Hausbank eine Anzahlungsbürgschaft, welche die Anzahlung auf Schwarzkopfs Konto in Deutschland, zweckgebunden an den Multimillionen-Auftrag für das „Sun City Spielparadies“ in Südafrika sichern sollte. Schwarzkopf sollte eine Monrail mit einer Länge von 2 km baugleich zur Anlage im Phantasialand in Brühl bauen.

Vier Wochen später wurde öffentlich, dass die Hausbank durch Immobiliengeschäfte selbst in Schwierigkeiten geraten war. Das hatte Auswirkungen auf Anton Schwarzkopf, denn innerhalb von sechs Wochen war seine Liquidität von den Bankern völlig anders bewertet worden, obwohl das Auftragsbuch über ein Jahr hinaus gefüllt war.

Bei Ankündigung der Insolvenz versuchten Anton Schwarzkopf und sein alter Freund, Gottlieb Löffelhardt, eine neue Bank zu finden. Doch die Zeit war zu kurz.

Bisher war die Firma Anton Schwarzkopf im Ausland durch die Firma Intamin AG repräsentiert worden und hatte Achterbahnen in die Vergnügungsparks der ganzen Welt geliefert. Nun aber war Schwarzkopfs internationaler Generalvertreter nicht interessiert daran dessen Insolvenz aufzufangen.

Am 8. November 1983 wurde das Insolvenzverfahren eröffnet und ein Insolvenzverwalter eingesetzt.

Die Produktion von zwei „Dreier-Loopings“ stand auf dem Spiel und die Planung für den „Thriller“ hatte ebenfalls bereits begonnen.

Auf Empfehlung Löffelhardts wurde Ende April 1984 Herbert Breidenbach aus Kürten im Bergischen Land, ein Unternehmer aus der Fördertechnik-Branche, als Investor für die insolvente Anton Schwarzkopf GmbH gefunden.

Ohne lange zu zögern gelang es Rudolf Barth mit Herbert Breidenbach und Wieland Schwarzkopf eine eigene Herstellerfirma zu gründen. Sie übernahmen aus der Schwarzkopf-Insolvenzmasse das Projekt „Dreier-Looping“ und sicherten damit die Fertigstellung der Anlage im alten Betrieb.

Auch Anton Schwarzkopf gab nicht auf und kämpfte um sein Lebenswerk. Nachdem ihm der Zutritt zu seinem eigenen Firmengelände immer öfter verweigert worden war, gründete er im Januar 1984 zusammen mit seiner Tochter Sissi, seinem ehemaligen langjährigen Mitarbeiter und Tüftler Gerhard Klein und einem weiteren Mitarbeiter das „Planungsbüro Anton Schwarzkopf“.

Ein Jahr später stieg die Firma „Bayerische Berg-, Hütten- und Salzwerke AG“, kurz BHS genannt, in Peißenberg in den selbständigen Bau von Achterbahnen ein. Anton Schwarzkopf wurde Konsultant und Wieland Schwarzkopf Vertriebsleiter. Die BHS, die bis dato als Zulieferer von Stahlkomponenten für Schwarzkopf agiert hatte, wurde somit unmittelbarer Nachfolger der Firma Anton Schwarzkopf.

Die ursprüngliche Firma Anton Schwarzkopf wurde ab Mai 1984 von Breidenbach geleitet. Aber auch Breidenbach scheiterte, er hatte „nicht mit so vielen Außenständen gerechnet, denn eigentlich wollte er mit diesem für ihn scheinbar lukrativen Schachzug seine drei anderen Firmen gesundstoßen.“ (Lanfer, KR 58/2002 S. 61)

Nur ein Jahr später musste auch Breidenbach Insolvenz anmelden und beging bald darauf Suizid.

Nach dem Tod Breidenbachs, noch während der Viererlooping „Thriller“ für den deutschen Schausteller Oscar Bruch in der Produktion war, setzte das Gericht einen neuen Verwalter ein.

Der neue Verwalter „zweigte einen Millionenbetrag der Konkursmasse in die eigene Tasche ab. Zwar wanderte er dafür ins Gefängnis, aber das half der angeschlagenen Firma nicht mehr weiter.“ (Lanfer KR 58/2002 S. 61)

Das Werksgelände der Firma Anton Schwarzkopf in Münsterhausen sowie die verbliebenen Angestellten übernahm der ehemalige Betriebsleiter Stephan Stein. Es wurden einige Umbauten getätigt und ein „Monster III“ fertig gestellt. Während des Baus der weltweit größten transportablen Indoor-Schienenbahn „Magic Mountain“, für den Bremer Schausteller Klaus Renoldi, musste die Firma Stein aus finanziellen Gründen schließen. „Magic Mountain“ wurde im Anschluss von der Firma Renoldi selbst fertiggestellt.

Rudolf Barth hatte schon während der Bauphase des „Dreier-Loopings“ gemeinsam mit Werner Stengel begonnen einen weiteren Superlativ im Achterbahnbau zu planen. Gleich fünf Looping-Ringe sollten durchfahren und damit ein neuer Weltrekord für transportable Bahnen aufgestellt werden.

Nach den Erfahrungen mit dem „Dreier-Looping“ gründete Rudolf Barth zusammen mit einigen ehemaligen Mitarbeitern von Anton Schwarzkopf ein Konstruktionsbüro. Die Statik für das Projekt eines „Fünfer-Loopings“ wurde von Werner Stengel ausgeführt. Intamin hatte u. a. von Schwarzkopf Patente gekauft und einige davon dem Konstruktionsbüro Rudolf Barth für das neue Projekt in Lizenz zur Verfügung gestellt.



Olympia Looping von Rudolf Barth Foto 2011 © Mark Schumburg

Mit den fertigen Produktionsplänen suchte Rudolf Barth einige Achterbahnhersteller auf, darunter auch die Firmen Vekoma Rides aus den Niederlanden sowie die Firma Intamin AG. Schließlich übergab Rudolf Barth den Auftrag an die Bayrische Berg- Hütten- und Salzwärke AG in Peißenberg (BHS).

Wieland Schwarzkopf und Partner entwickelten in ihrem ebenfalls 1984 gegründeten Konstruktionsbüro später auch Fahrgeschäfte wie zum Beispiel die „Krinoline“ oder den „Polyp“. Außerdem übernahm Wieland Schwarzkopf die Vertretung für Service und Ersatzteile von bestehenden Schwarzkopf-Anlagen.

1992 erwarb Hubert Gerstlauer die ehemalige Schwarzkopf-Produktionsstätte in Münsterhausen. Er war viele Jahre als Elektromeister bei Schwarzkopf beschäftigt gewesen und hatte 1981 seine eigene Firma gegründet. Als „Gerstlauer Elektro GmbH“ lieferte er die elektrischen und pneumatischen Systeme für die Achterbahnen, die in Kooperation zwischen Zierer, BHS und Anton Schwarzkopf entstanden.

Bereits 1987 war Anton Schwarzkopf an Parkinson erkrankt, trotzdem blieb er bis 1993 aktiv. Auch in diesen Jahren hatten ihn gesundheitliche Rückschläge nie ganz aus der Bahn seines Lebens herauswerfen können. Ein Leben, in welchem er sich viele Träume erfüllt hatte und auch emotional mit jeder seiner Anlagen sehr verbunden war. So war er immer der Erste, der eine neue Achterbahn als Fahrgast testete. Der Autodidakt geht als einer der größten Konstrukteure und Erbauer von Achterbahnen in die Geschichte ein. Im Januar 1996 wurde er auf der Fachmesse „Interschau“ in München mit dem Ehrenpreis des „Verbandes der Deutschen Vergnügungsanlagenhersteller“ ausgezeichnet.

Der Mensch Anton Schwarzkopf galt als typischer Schwabe und war in seiner Heimatstadt sehr beliebt. In den 1960er und 1970er Jahren war er zweiter Bürgermeister von Münsterhausen und Ehrenmitglied in verschiedenen Vereinen. Er unterstützte den Vereinshallenbau des örtlichen Sportvereins. Als Ehrerbietung ließ seine Heimatgemeinde den weltberühmten Schriftzug „Schwarzkopf“ auf dem Dach des ehemaligen „Werk I“ bis zu seinem Tod stehen.

Anton Schwarzkopf verstarb nach einem langjährigen Parkinson-Leiden am 30. Juli 2001.

Die recht brisante Geschichte der Insolvenz von Anton Schwarzkopf und seinen Nachfolgern wurde von Wieland Schwarzkopf Korrektur gelesen. Weitere Quellen sind die Website von Michael Pantenburg sowie ein Bericht von Frank Lanfer aus der „Kirmes und Park Revue“, Nr. 58/2002.

Wie immer ist der Beitrag auch digital mit umfangreichem Bildmaterial nachzulesen bei:

Kulturgut Volksfest
Wissenschaftliche Enzyklopädie / Digitales Archiv
<https://kulturgut-volksfest.de/enzyklopaedie/schwarzkopf/>



Margit Ramus

© Dr. Margit Ramus
– Geschäftsführende Gesellschafterin –
Kulturgut Volksfest guG

Titelleiste: Nachtaufnahme Münchner Oktoberfest

© Mark Schumburg

KULTURGUT VOLKSFEST

Zum ersten Mal werden in diesem Bildband Karussells und andere Volksbelustigungen aus kunsthistorischer Sicht betrachtet und analysiert. In einem zentralen Quellenwerk eigener Art wird belegt, dass die Bauformen der Schaustellergeschäfte ihre Vorbilder in der traditionellen Architektur haben. Auf kleinstem Raum der Volksfestplätze sind alle klassischen Bauformen zu sehen.



Auch die kunsthistorische Betrachtung der Schaustellergeschäfte ist äußerst spannend. Die Malerei an den Schaustellergeschäften zeigt oft einen Bezug zur bildenden Kunst vom Barock bis zur Moderne. Kunsthistorisch hat die deutsche Volksfestkultur eine eigene Ästhetik entwickelt.

Im Katalogteil werden in 96 Beiträgen Schaustellergeschäfte in chronologischer Weise von 1883 bis 2007 vorgestellt. Verzeichnet werden die Bauaufgabe, das Baujahr, der Hersteller, der Maler sowie der oder die Bauherren. Es folgen jeweils Abbildungen, Baugeschichte, Baubeschreibung, Beschreibung der Dekorationen sowie Angaben über den Vertrieb bzw. Erhaltungszustand.

Schon jetzt ist diese Doktorarbeit von Margit Ramus ein beeindruckendes Nachschlagewerk für alle Interessierten.

Kulturgut Volksfest Architektur und Dekoration im Schaustellergewerbe

2013, 760 Seiten, 1.300 Abbildungen
erscheint beim Verlag J. P. Bachem, Köln

70,00 € plus 10,00 € Verpackung
und Versand im Inland

Bestellung:
Telefonisch: 02203 6 24 21
E-Mail: kontakt@kulturgut-volksfest.de

