



LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland
Postfach 21 40 · 50250 Pulheim

Datum und Zeichen bitte stets angeben

09.07.2025
2161/2025/SK-RR

LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland

Dr. Sven Kuhrau
Tel 02234 9854-512
sven.kuhrau@lvr.de

Dipl.-Ing. Rasmus Radach
Tel 02234 9854-330
rasmus.radach@lvr.de

Zülpich-Füssenich, Uferstraße 34, Berg- und Talbahn „Fahrt ins Paradies“

Gutachtliche Stellungnahme gem. § 22 (3) Denkmalschutzgesetz zum Denkmalwert gemäß § 2 (1) DSchG NRW (2022)

Ortstermin am 03.08.2018 auf der Anna-Kirmes, Düren

Teilnehmende: Herr Schleifer (Eigentümer), Frau Saxarra (UDB der Stadt Düren), Herr Rasmus Radach, Herr Dr. Sven Kuhrau (LVR-Amt für Denkmalpflege im Rheinland)

Die Berg- und Talbahn „Fahrt ins Paradies“ ist ein bewegliches Rundfahrtgeschäft, das 1939 von einer der führenden Karussellbaufirmen, der in Neustadt an der Orla (Thüringen) ansässigen Firma Friedrich Heyn, konstruiert und an den Schausteller Jakob Pfeiffer aus Bruchmühlbach/Pfalz ausgeliefert wurde. Von den 1950er Jahren bis Anfang der 2000er Jahre war das Karussell in seine Einzelteile zerlegt eingelagert und wurde bis 2010 durch den neuen Besitzer Toni Schleifer restauriert und nachfolgend wieder in Betrieb genommen. Von den älteren Berg- und Talbahnen, die jeweils zwei Berge und Täler aufweisen, unterscheidet sich die „Fahrt ins Paradies“ durch die vier Berge und Täler, die ein entsprechend lebhafteres Fahrvergnügen bewirken. Das Karussell wird noch mit dem ursprünglichen Siemens-Elektromotor betrieben, wobei ein Salzwasseranlasser die stufenlose Geschwindigkeitsregelung gewährleistet. Das restaurierte Dekorationsprogramm zeigt idyllische und exotische Landschaften auf der Dachschräge und der Sockelverkleidung, während auf den Auslegern für die Gondeln Figurentafeln mit lang gewandeten Frauen und volkstümlich gekleidete tanzende Kinderpaare befestigt sind, die durch die Bewegung des Fahrtgeschäfts auch tatsächlich zum Tanzen gebracht werden.



Sie haben eine Anregung oder Beschwerde?

Die LVR-Geschäftsstelle für Anregungen und Beschwerden erreichen Sie hier:

E-Mail: beschwerden@lvr.de, Telefon: 0221 809-2255

Die „Fahrt ins Paradies“ ist ein bewegliches Denkmal im Sinne des § 2 DSchG NRW. Das Karussell ist bedeutend für die Geschichte des Menschen. Seine Erhaltung und Nutzung liegt wegen wissenschaftlicher – hier technikhistorischer – und volkscundlicher Bedeutung im öffentlichen Interesse.



„Fahrt ins Paradies“, Firma Friedrich Heyn, 1939, fotografiert 2018 auf der Anna-Kirmes in Düren (Foto: RR)
(Alle Fotos 2018, LVR-ADR, Rasmus Radach (RR) oder Sven Kuhrau (SK))

Schutzumfang

Die elektrisch angetriebene Berg- und Talbahn „Fahrt ins Paradies“ ist ein bewegliches Fahrgeschäft, das zum Transport in seine Einzelteile zerlegt und mithilfe eines Packwagens an einen anderen Ort verbracht werden kann. Zum Schutzzumfang gehören die historische Baukonstruktion des Karussells aus Holz, Stahl und Textilien einschließlich aller zugehörigen Elemente seiner technischen und künstlerischen Ausstattung. Der moderne Packwagen ist kein Bestandteil des beweglichen Denkmals.

Bautyp

Die elektrisch angetriebene „Fahrt ins Paradies“ ist ein Rundbaufahrgeschäft vom Typ „Berg- und Talbahn“, das, englischen Vorbildern folgend, Ende der 1880er Jahre auch im Deutschen Reich Fuß fasste. Frühe deutsche Hersteller dieses Typs waren die Firma Hugo Haase in Roßla sowie Fritz Bothmann in Gotha und Friedrich Heyn in Neustadt an der Orla. Von der klassischen „Berg- und Talbahn“, die jeweils zwei Berge und zwei Täler aufwies, unterscheidet sich die von der Firma Heyn konstruierte „Fahrt ins Paradies“ durch die vier Berge und Täler, die einen entsprechend schneller getakteten Höhenwechsel bewirken. Sowohl die Firma Both-

mann, die 1931 geschlossen wurde, als auch die Firma Heyn experimentierten mit der Weiterentwicklung der „Berg- und Talbahn“. Heyn beispielsweise entwickelte Anfang der 1930er Jahre eine ebenfalls mit vier Wellen ausgestattete „Seesturmbahn“, deren Chaisen sich nicht mehr zwischen, sondern auf den Auslegern befanden. Sie bewegten sich nicht nur auf der Kreisbahn auf und ab, sondern drehten sich auch noch um die eigene Achse (Ramus 1986, S. 406). Wenn sich auch die Chaisen der „Fahrt ins Paradies“ nicht selbst drehen können, gehört das Fahrgeschäft durch die Positionierung der Chaisen auf den Auslegern und die insgesamt vier Wellen dennoch zum Karusselltyp „Seesturmbahn“.

Baugeschichte, Überlieferung und Restaurierung

Die „Fahrt ins Paradies“ wurde am 25.04.1939 von der Firma Friedrich Heyn an den Schausteller Jakob Pfeiffer aus Bruchmühlbach/Pfalz ausgeliefert. Dessen Sohn Walter Pfeiffer bereiste mit der „Fahrt ins Paradies“ in den ersten Nachkriegsjahren noch die nähere Umgebung, bis das Fahrgeschäft Anfang der 1950er Jahre vorerst endgültig eingelagert wurde. Erst Anfang der 2000er Jahre gelangte das Fahrgeschäft in den Besitz der Familie Schleifer in Füssenich, die bereits seit 1878 Pferdekarsells betreibt und sich um den Erhalt historischer Fahrgeschäfte verdient gemacht hat. Von 2003-2010 wurde die „Fahrt ins Paradies“ restauriert, wobei schadhafte Teile der Konstruktion ersetzt und die Malereien gereinigt und ausgebessert wurden. Das Fahrgeschäft wurde erstmals wieder am 31. Juli 2010 auf der Annakirmes in Düren in Betrieb genommen.

Objektbeschreibung

a) Baukonstruktion

Sechzehn Wagen für jeweils zwei Personen bewegen sich auf einer Kreisbahn von 16 Metern Durchmesser über jeweils vier „Berge“ und „Täler“ hinweg, die von einem wellenförmig gekrümmten Fahrbahnträger aus Holz gebildet werden. Die Chaisen sind auf steifen Auslegern montiert, welche am innen liegenden Ende mit dem rotierenden Drehkranz des Karussells verbunden sind und am äußeren Rand mit jeweils einem eisernen Rad auf dem stahlverstärkten Fahrbahnträger aufliegen. Die Ausleger können sich – der Bewegung des Fahrbahnträgers folgend – mit Hilfe einer stabilisierenden Doppelrollenkonstruktion am Drehkranz auf und ab bewegen, so dass sich die Wagen während der Fahrt zur Seite neigen, nicht aber nach vorne oder hinten kippen.

Die Konstruktion besteht aus einem hölzernen Stabwerk, welches die Kreisfläche um eine stählerne Mittelachse herum in 3 konzentrische Ringe mit 8 inneren Segmenten bzw. 16 Segmenten in den äußeren beiden Ringen unterteilt. Der innere achteckige Ring ist als Doppelprofil ausgeführt, in dessen Zwischenspalt pro Segment jeweils ein eisernes Rad eingespannt ist. Auf diesen Rädern liegt der Drehkranz auf, der unterseitig mit einer Zahnleiste bestückt ist. Ein über einen Transmissionsriemen durch den Antriebsmotor angetriebenes Zahnrad greift von unten in die Zahnleiste ein und treibt das Karussell mit einer Geschwindigkeit von bis zu 40 Stundenkilometern an. Auf dem mittleren Ring ist der wellenförmig gekrümmte Fahrbahnträger für die äußeren Laufräder der Ausleger befestigt, auf dem äußeren Ring steht die umlaufende hölzerne Arkadenkonstruktion, die das Zeltdach mit der umlaufenden Dachschürze trägt. Zwischen der Fahrbahn und der Arkadenkonstruktion befindet sich ein hölzerner Umlauf. Alle Bauteile sind zum Zweck des geordneten Auf- und Abbaus nummeriert.

b) Antriebstechnik

Die Antriebskraft des Karussells wird bis heute vom bauzeitlichen Drehstrommotor der Berliner Firma Siemens-Schuckert erzeugt, der eine Leistung von elf Pferdestärken (ca. 8 Kilowatt) besitzt. Um das Karussell ganz langsam anfahren, dynamisch beschleunigen und auch wieder verlangsamen zu können, ist die Motorendrehzahl stufenlos regulierbar. Dies geschieht mit Hilfe einer einfachen, bereits 1860 patentierten Konstruktion: dem Salzwasser-Anlasser. Dieser ist nichts anderes als ein regulierbarer Widerstand, mit dem sich die Stromzufuhr zum Motor stufenlos verändern lässt. Dazu wird der Strom über ein Metallblech – die Elektrode – in eine elektrisch leitende Flüssigkeit eingeführt. Traditionell kommt dafür Salzwasser zum Einsatz, da Salz die Leitfähigkeit des Wassers deutlich erhöht. Das Salzwasser befindet sich in einem Metallbehälter, der über eine elektrische Leitung mit dem Motor verbunden ist. Sobald die Elektrode in das Salzwasser eintaucht, fließt Strom zum Motor; je tiefer das Blech eingetaucht wird, desto größer wird die Kontaktfläche mit dem hoch leitfähigen Salzwasser, und desto schneller läuft der Motor. Die „Fahrt ins Paradies“ nutzt dieses Prinzip bis heute, auch wenn sich der Anlasser selbst nicht im Original erhalten hat. Der in den 1990er Jahren erneuerte Behälter ist unterhalb des Karussellbodens platziert und wird von oben bedient, in dem die Eintauchtiefe der Elektrode über eine Spindel mit Handrad stufenlos verstellt werden kann.

c) Gestaltung

Der Bildschmuck des Fahrgeschäfts bezieht sich in eklektizistischer Weise auf das Thema Paradies. Die gewellte Schmuckkante des Zeltdaches zeigt auf ihren Bildfeldern zwischen stilisierten Sonnenscheiben Landschaftsidyllen, die aus verschiedenen Ländern und Kontinenten zu stammen scheinen und mal Berglandschaften mit pittoresk eingestreuten Bauten, mal See- bzw. Meerlandschaften italienischen, englischen oder überseeischen Charakters zeigen. Der Figureschmuck besteht aus Figurentafeln mit lang gewandeten Frauen und volkstümlich gekleideten tanzenden Kinderpaaren, die auf den Auslegern für die Chaisen befestigt sind. Sie werden, hierin an ältere Karussellbauten erinnernd, durch die Bewegung des Fahrgeschäfts auch tatsächlich zum Tanzen gebracht. Die Frauentypen, teils klassische Personifikationen (eine Victoria mit Siegeskranz und Posaune, eine weiß gekleidete Frau mit Kirschblüten als Personifikation des Frühlings, eine italienisch anmutende Frau mit Früchtekorb (Ceres, Sommer), ein Frau mit halb entblößter Büste und Füllhorn (Abundantia), dann aber auch eine Tänzerin mit Tambourine) erinnern mit ihren langen Gewändern an Frauenbilder der Belle Epoque und des Klassizismus, verweisen mithin bereits auf ein verlorenes (vermeintlich goldenes) Zeitalter, während die Kindertanzpaare eine volkstümliche Idylle vorspielen.



Gesamtansicht mit Holzarkaden und umlaufender Dachschürze, dort idyllische Landschaften zwischen stilisierten Sonnen (SK)



Ansicht der Chaisen in Bewegung, textiler Zelthimmel (SK)



Sockelzone mit Phantasielandschaft und Herstellerangabe: Friedrich Heyn Karussellfabrik Neustadt/Orla (SK)



Victorienfigur mit Siegeskranz und Trompete in der Mitte des Karussells (SK)



Weiß gewandete Frau mit Kirschblüten: Flora/Frühling (SK)



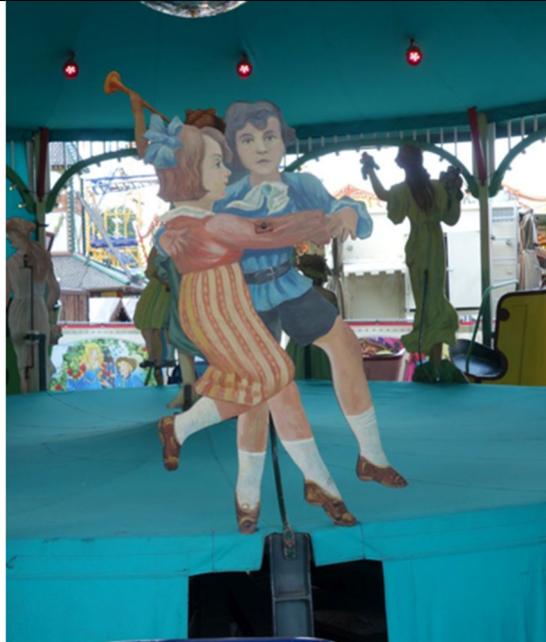
Tänzerin mit Tambourine (SK)



„Italienerin“ mit Früchtekorb: Ceres/Sommer (SK)



Frau mit Füllhorn: Abundantia (Überfluss) (SK)



Zwei der volkstümlichen tanzenden Kinderpaare, Kleidung biedermeierlich (SK)



Die wellenförmige Einsteigezone des hölzernen Umlaufs (RR)



Die Auf- und Abwärtsbewegung der Ausleger in der Fahrt wird durch eine Doppelrollenführung stabilisiert (RR)



Antrieb durch den bauzeitlichen Elektromotor der Firma Siemens-Schuckert (RR)



Der innere achteilige Kreis des Stabwerks (RR)



Das Zahnrad auf der Achse des Antriebsmotors greift von unten in die Zahnleiste ein. (RR)



Die Laufräder des inneren achteckigen Rings (RR)



Die äußeren Räder laufen auf der wellenförmig gekrümmten äußeren Kreisbahn auf einem mit Metallblech verstärktem Holzprofil (RR)



Position des elektrischen Antriebs zwischen innerem und mittlerem Ring (RR)



Begründung des Denkmalwertes

Die Berg- und Talbahn „Fahrt ins Paradies“ ist ein bewegliches Denkmal im Sinne des § 2 DSchG NRW (2022). Das Karussell ist bedeutend die Geschichte des Menschen.

Die Geschichte der Jahrmärkte reicht bis in das Mittelalter zurück, wo diese zunächst in Verbindung mit kirchlichen Feiertagen, etwa zur Erinnerung an die Kirchweihe oder an eine Reliquienüberführung, veranstaltet wurden. Unter dem Einfluss erstarkender Städte und der Entstehung des Bürgertums verweltlicht diese einstmals in der kirchlichen Sphäre beheimatete Festkultur, wenngleich der kirchliche Ursprung eines Volksfestes, wie etwa bei der überregional bedeutenden Annakirmes in Düren, im Namen und auch in der Terminierung an den kirchlichen Ursprung erinnern kann. Volksfeste besitzen bis heute eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Bedeutung. Dies erklärt auch die dynamische Entwicklung des Vergnügungsangebots und – etwa seit Mitte des 19. Jahrhunderts – die Entwicklung von immer komplexeren und schnelleren Fahrgeschäften sowohl für Kinder als auch zunehmend für Erwachsene durch hierfür spezialisierte Firmen, welche die jeweils neusten technischen Errungenschaften aufnahmen. So dynamisch die technische Entwicklung war, so beharrlich die grellbunte üppige und nostalgische Bildwelt der Fahrgeschäfte, auch und gerade in schweren Zeiten. Unter den Nationalsozialisten – die „Fahrt ins Paradies“ wurde 1939 ausgeliefert – wurde auch das Schaustellerwesen gleichgeschaltet, und die Funktion der Feste als Bindemittel der „Volksgemeinschaft“ erkannt. Die 1939 ausgelieferte Berg- und Talbahn „Fahrt ins Paradies“ vermag durch ihre technische Konstruktion sowie ihre Detailgestaltung und bildliche Ausstattung unmittelbar in die zentrale gesellschaftliche Rolle der Volksfeste in ihrer historischen Entwicklung einzuführen.

Für die Erhaltung und Nutzung des Objekts besteht aus wissenschaftlicher – hier technikhistorischer – und volkskundlicher Bedeutung ein Interesse der Allgemeinheit.

1. Technikhistorische Bedeutung

Der Eintritt ins Stromzeitalter revolutionierte das Leben und Arbeiten der Menschen so grundlegend, dass vielfach von einer zweiten industriellen Revolution die Rede ist. Dabei stand zunächst die Errungenschaft einer preisgünstigen und ortsunabhängigen Energiequelle für die industrielle Produktion und den Verkehr im Vordergrund, bevor die Elektrizität alle Lebensbereiche eroberte und sich rasch als großer Gewinn für den Lebenskomfort im privaten Haushalt und das Freizeitleben erwies: Technik konnte nicht nur in allen Lebenslagen nützlich sein, sondern auch Spaß machen!

Kaum eine Entwicklung spiegelt diesen Aspekt so anschaulich wider wie der Aufstieg des über Jahrhunderte tradierten Schaustellerwesens zur modernen Vergnügungs- und Freizeitwirtschaft. Mit dem Siegeszug des elektrischen Lichts eröffnete sich breiten Bevölkerungsschichten nach dem Ende ihres langen, harten Arbeitstages die Entspannung eines bunt illuminierten Nachtlebens, und die Entwicklung immer leistungsstärkerer Elektromotoren bot der Schaustellerei ganz neue Möglichkeiten: Waren Karussells noch im 19. Jahrhundert meist mit Pferdekraft, dann auch mit Dampfkraft betrieben worden, boten elektrisch angetriebene Fahrgeschäfte einen bislang ungekannten Kitzel dynamischer Beschleunigung, der die Menschen massenhaft begeisterte. Die einfache Möglichkeit, ihre Geschwindigkeit mit Hilfe eines Salzwasserwiderstandes stufenlos zu regeln, war für das langsame Anfahren und dynamische Beschleunigen von Fahrgeschäften wie gemacht: einfach, robust und leicht zu bedienen. Die Berg- und Talbahn dokumentiert diese historische Technik mit ihrem bauzeitlichen Elektromotor und dem bis heute genutzten Prinzip des Salzwasser-Anlassers auf höchst anschauliche Weise und ist dadurch geeignet, eine wichtige technische Entwicklung an eine breite Öffentlichkeit zu vermitteln. Ihre Erhaltung und Nutzung liegen daher aus technikgeschichtlichen Gründen im Interesse der Allgemeinheit.

2. Volkskundliche Bedeutung

Die visuelle Kultur der Volksfeste, hier besonders die Dekorationsformen der verschiedenen Fahrgeschäfte, zeichnen sich durch eine eigenständige volkstümliche Bildwelt aus, die sich bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts gerne höfischer Dekorationsstile (Barock, Rokoko) und idyllischer Motive bedient, jedenfalls noch weit bis in das 20. Jahrhundert Distanz zu den Entwicklungen im modernen Design wahrt: prägend sind üppige Ornamentik, grellbunte Farben und ein realistischer Malstil. Thematisch bedient die Darstellung das Bedürfnis nach einer außergewöhnlich prunkvollen oder eben auch paradiesischen Welt. Auch noch in der NS-Zeit wirken diese traditionellen, auf das breite Publikum kalkulierten Bildwelten fort. So haben die Frauendarstellungen der „Fahrt ins Paradies“ nichts mit dem Frauenbild der Nationalsozialisten gemein. Die (volks-)tanzenden Kinderpaare mögen da im Sinne der Zeit eher schon ein sittliches Vergnügen darstellen.

Literatur/Quellen:

Dering, Florian: Volksbelustigungen, Nördlingen 1986.

Köpp-Fredebeul, Susanne: Vom Karussellpferd zur Raketenbahn. Die Geschichte der deutschen Karussellindustrie in Thüringen, Bönen/Westfalen, o.J.

Ramus, Margit: Kulturgut Volksfest. Architektur und Dekoration im Schaustellergewerbe, Köln 2013

Schirrmeister, Claudia: Scheinwelten im Alltagsgrau, Wiesbaden 2002

Fotobuch der Familie Schleifer zur Restaurierung der „Fahrt ins Paradies“, o.J.

Internet: <https://historische-gesellschaft.org> (Internetseite der Historischen Gesellschaft Deutscher Schausteller)

Im Auftrag

gez. R A D A C H

gez. K U H R A U

Dipl.-Ing. Architekt Rasmus Radach
Wissenschaftlicher Referent

Dr. Sven Kuhrau
Wissenschaftlicher Referent