

Prof. Dr. Alfred Toth

Die zwei Grundtypen von Kontexturgrenzen-Determination in Geisterbahnen

1. Kontexturgrenzen spielen in Geisterbahnen eine besonders wichtige Rolle, da die proxemische Nähe zwischen Fahrgästen und Geistern einen direkten Effekt auf die zu erzielende Gruselwirkung hat. Es ist allerdings nicht notwendig so, dass gilt: Je näher man sich ist, desto gruseliger die Wirkung. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn ein Geist (oder eine Geister-Gruppe) erst direkt beim Vorbeifahren des Wagens aufleuchtet. Die extrem kurze Distanz (die sich nach Hall 1976 als „intime Distanz“ bestimmen lässt) potentiert in diesem Fall den Schreckeffekt. Wird aber z.B. eine Geisterszene schon beim Herannahen des Wagens ausgelöst (sichtbar), so wird gerade durch die erst im letzten Moment, d.h. beim Passieren der Erscheinung, beantwortbare Frage nach dem Abstand von Gast und Geist eine für Geisterbahnen typische Spannung aufgebaut. Als sekundärer – aber wohl intendierter – Zusatzeffekt wird durch eine jeweils angepasste Kurvenführung automatisch, d.h. radial, der Wagen beschleunigt. (Je spitzer die Kurve, desto höher die Geschwindigkeit.) Für direkt in Kurven angebrachte Geister führt dies zu einem zusätzlichen chronemischen neben den möglichen proxemischen Effekten.

2. Grob gesagt, ist die Geisterbahn ein Gebäude, in dem sowohl die Kontexturgrenzen zwischen den einzelnen Geistern (Gruppen, Szenen) als auch diejenigen zwischen Fahrgästen im Wagen und Erscheinungen bestimmt werden müssen. Bei der Herstellung einer Geisterbahn ist es nun so, dass die Konstrukteure die Kontexturgrenzen festlegen, d.h. es gilt

$[J_{\text{exp}} \rightarrow \{ \langle m_1 \parallel \Omega_1 \rangle, \langle m_2 \parallel \Omega_2 \rangle, \langle m_3 \parallel \Omega_3 \rangle, \dots, \langle m_n \parallel \Omega_n \rangle \}]$

Hingegen ist die Geisterbahn vom Standpunkt des Fahrgastes aus gesehen determiniert, d.h. für ihn bestimmt der Raum die in ihm wahrnehmbaren Kontexturgrenzen:

$$[\langle m_1 \parallel \Omega_1 \rangle, \langle m_2 \parallel \Omega_2 \rangle, \langle m_3 \parallel \Omega_3 \rangle, \dots, \langle m_n \parallel \Omega_n \rangle] \rightarrow \mathcal{J}_{\text{per}}$$

Den beiden relationalen Formeln liegt also ein erweitertes tetradisches Zeichenmodell zugrunde, das zwischen zwei Interpreten – dem Expedienten oder Konstrukteur (selten: Schausteller) – sowie dem Perzipienten oder Fahrgast unterscheiden kann:

$$ZR_{\text{komm}} = (M, O, I_{\text{exp}}, I_{\text{per}})$$

Da die Geister Teile der Geisterbahn sind, gilt natürlich

$$m \subset \Omega,$$

und damit ist

$$(m_1 \parallel \Omega_1) = f(m \subset \Omega)$$

Damit kann aber die Skala von Hall zwischen sozialer und intimer Distanz durch das Intervall von

$$[\min(m_1 \parallel \Omega_1), \max(m_1 \parallel \Omega_1)]$$

genauer bestimmt werden, wobei für Geisterbahnen wohl nur mit persönlicher und intimer Distanz gerechnet werden muss (vgl. Toth/Hoppel 2008).

Bibliographie

Hall, Edward T., Die Sprache des Raumes. Düsseldorf 1976

Toth, Alfred/Hoppel, H.H., Die Wiener Prater Geisterbahn zu Basel. Basel 2008

233.2010

