

Prof. Dr. Alfred Toth

Der Geisterbahnwagen als komplexes semiotisches Objekt

1. In meiner letzten Publikation (Toth 2009) hatte ich das Auto als komplexes semiotisches Objekt behandelt und durch den relationalen Ausdruck

$$\text{Auto} = \{ \langle \mathcal{M}_1 \leftarrow M \rightarrow \mathcal{M}_2 \rangle, \{ \langle \Omega_1, O, \Omega_2 \rangle \Leftrightarrow \langle \mathcal{J}_1, I, \mathcal{J}_2 \rangle \} \}.$$

definiert. Dieser Ausdruck besteht aus zwei semiotischen Objekten, der steuernden Person

$$\text{OR}_1 = (\mathcal{M}_1, \Omega_1, \mathcal{J}_1)$$

und dem gesteuerten, d.h. fahrenden Wagen

$$\text{OR}_2 = (\mathcal{M}_2, \Omega_2, \mathcal{J}_2),$$

sowie dem Know-How des Fahrenkönnens der steuernden Person, d.h.

$$\text{ZR} = (M, O, I).$$

2. Das Auto ist also kein auto-mobile, d.h. „Selbst-Fahrer“. Ein Beispiel für ein anderes komplexes semiotisches Objekt, das ihm aber nahekommt, ist der Geisterbahnwagen oder allgemein jedes „selbstfahrende Gefährt“, das durch Schieben an eine Kontaktstelle in einer Schiene oder durch Knopfdruck eine durch 1- oder Doppelschiene vorgelegte Bahn entlang fährt, mit allen physikalischen Eigenschaften, die bei einem solchen motorbetriebenen Gefährt zu erwarten sind, z.B. die radiale Beschleunigung in engen Kurven, das Verlangsamen der Geschwindigkeit bei Bergfahrt, das Schnellerwerden bei nicht künstlich (z.B. durch seitlich an der Fahrspur angebrachte Pufferbremsen) abgebremster Talfahrt usw.

Bei gewissen Geisterbahnen ist die Tatsache, dass bei „selbstfahrenden“ Wagen sozusagen die Subjektstelle des Fahrers frei ist, dadurch kompensiert, dass als „Dummy-Subjekt“ ein Geist hinten am Wagen steht, wie auf dem folgenden Bild



Ehem. Busersche Geisterbahn an der St. Gallen OLMA,
mit „Dummy-Subjekt“ als „Fahrer“,
aufgenommen vom Verf., ca. 1970

Wenn wir nun aber von der ebenfalls in Toth (2009) gegebenen Basis-Definition des Autos ausgehen

$$\text{Auto} = \{ \langle m_1, M, m_2 \rangle, \langle \Omega_1, O, \Omega_2 \rangle, \langle \mathcal{J}_1, I, \mathcal{J}_2 \rangle \},$$

springt sofort der wesentliche Unterschied zum Geisterbahnwagen ins Auge: Falls man hier überhaupt von einem „steuernden Ich“ im Sinne Benses (1970) sprechen kann, dann ist dieses Teil des Objektes, das fährt, d.h. des Wagens:

$$\text{Geisterbahnwagen} = \{ \langle m_1, M, m_2 \rangle, \{ \langle \mathcal{J}_1, I, \mathcal{J}_2 \rangle \} \subset \{ \langle \Omega_1, O, \Omega_2 \rangle \} \}$$

Tatsächlich ist ja bei Geisterbahnwagen der Motor unter den Sitzen, d.h. in den Objekten selber, eingebaut. Ferner ersetzt bei Geisterbahnwagen das Programm des Konstrukteurs das Know-How des bei Autos tatsächlich

fahrenden (denn nur durch diese Symbiose zwischen Maschine und Konstrukteur ist der Geisterbahnwagen ein „auto-mobile“), d.h. wir haben eine weitere tiefgreifende Umgestaltung

$$\text{Geisterbahnwagen} = \{ \langle \mathcal{M}_1, \langle M \subset \mathcal{M}_2 \rangle \rangle, \{ \langle \mathcal{J}_1, \langle I \subset \mathcal{J}_2 \rangle \rangle \} \subset \{ \langle \Omega_1, \langle O \subset \Omega_2 \rangle \rangle \}$$

Das bedeutet also: Während das Auto als Hauptrelation die ontologische und semiotische Normalform-Abfolge der Kategorien ($M \rightarrow O \rightarrow I$) besitzt, ist diese beim Geisterbahnwagen ($M \rightarrow I \rightarrow O$), eine Struktur, wie sie für semiotische Diamanten typisch ist (vgl. Toth 2008, S. 177 ff.). Anders als beim Wagen, der von einem Interpreten gesteuert wird, ist bei Geisterbahnwagen der Interpret als Konstrukteur qua seines Know-How eines Teil des Objektes, d.h. des Geisterbahnwagens selbst. Dadurch ist also die Relation des Geisterbahnwagens durch eine ungeordnete Mengen von geordneten Paaren charakterisiert, die wiederum aus geordneten Paaren besteht, von denen die Linksklasse durch die ontologischen Kategorien der Objektrelation des Fahrgastes und von denen die Rechtsklasse durch ein geordnetes Paar von Kategorien bestimmt ist, in denen die korrelativen semiotischen Kategorien in den ontologischen Kategorien der Maschine eingeschlossen sind.

Bibliographie

- Bense, Max, Auto und Information. In: DU. Kulturelle Monatsschrift, 30. Jg., Oktober 1970 [S. 2]
 Toth, Alfred, Semiotische Strukturen und Prozesse. Klagenfurt 2008
 Toth, Alfred, Das Auto als komplexes semiotisches Objekt. In: Electronic Journal of Mathematical Semiotics (erscheint, 2009)

30.8.2009