

Prof. Dr. Alfred Toth

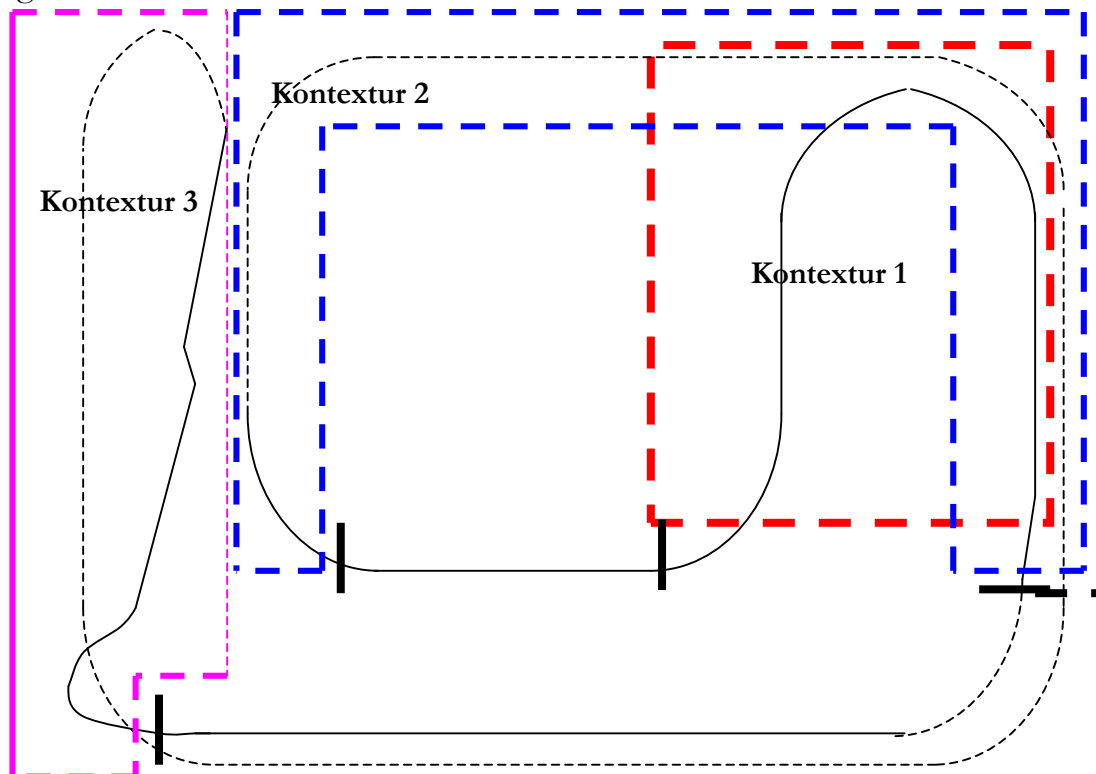
Ein Vorschlag zur Kontexturierung von Geisterbahnen

1. Wie ich in Toth (2000) und vor allem in Toth/Hoppel (2008, S. 274 ff.) ausgeführt habe, erklärt sich die Faszination von Geisterbahnen dadurch, dass sie Animationssysteme von Erscheinungen aus dem Jenseits sind, positioniert in Häusern, die in die reale Umwelt gestellt sind und durch die man in von „Geisterhand“ angetriebenen Wagen einer Schiene entlang fährt. Nun ist es ja trivialerweise bekannt, dass Jenseitsmotive die Menschheit seit Urzeiten beschäftigen, und diese Beschäftigung hat ihren Niederschlag in den teilweise in die Vorzeit zurückreichenden Mythologien, Märchen und Sagen bis hin zu den jüngsten Produkten der Horror-Film-Industrie gefunden. Bevor es jedoch eine Geisterbahn, d.h. eine Geister-Fahrt, gab, musste die Eisenbahn erfunden sein. Da das Fahren mit offenen Strombügeln aufwendig und nicht ungefährlich war und vor allem ein geschlossenes Gefährt, d.h. einen Faraday-Käfig, erforderte, musste ferner erst ein Verfahren entwickelt werden, wie der zur Fahrt benötigte Strom unterhalb des Wagen ohne langen Strombügel direkt von der Schiene abgezapft werden konnte, so dass die Wagen nicht geschlossen werden mussten. Dies setzte natürlich die Elektrifizierung der Schiene voraus, und das entsprechende Patent wurde erst 1928 in Bridgetown, N.J., durch Leon Cassidy angemeldet (Toth/Hoppel 2008, S. 21).

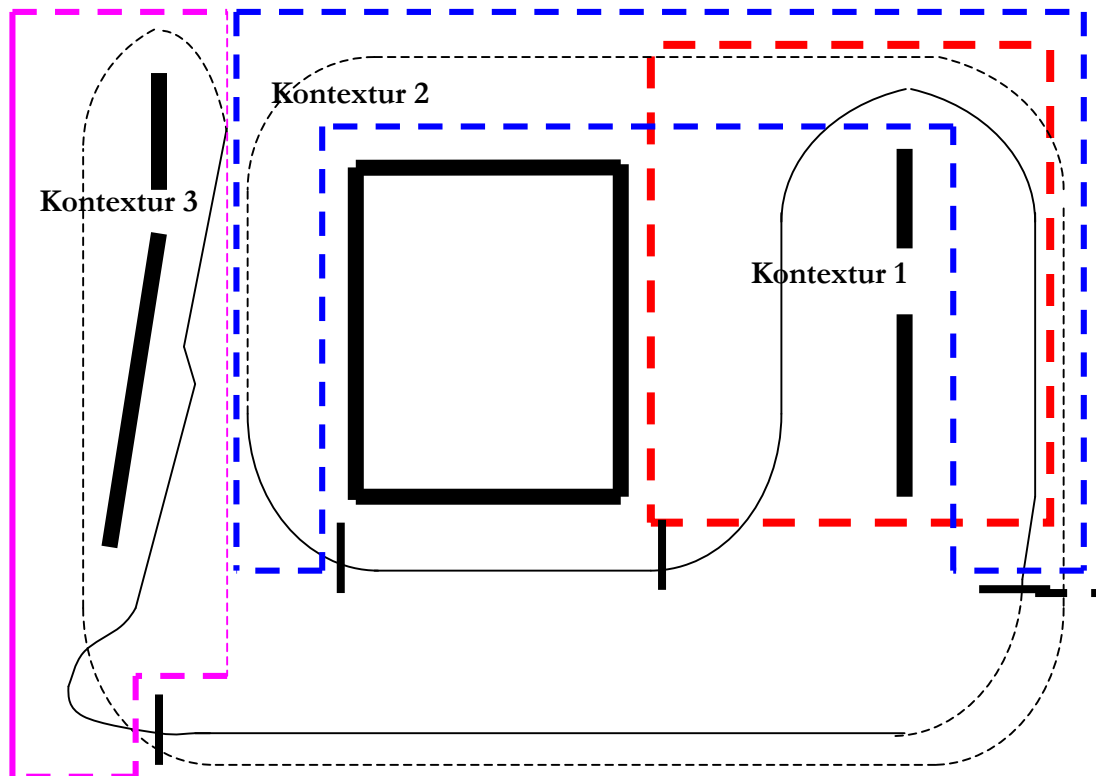
2. Allerdings gab es bereits seit 1896 in Europa die Grottenbahnen, Zweischienensysteme, die allerdings nicht elektrifiziert waren, sondern auf denen von einer Dampfmaschine gezogene Wagenzüge durch Höhlen fahren. Warum man nicht einfach das seit der Erfindung der Lokomotive bekannte Zweischienensystem elektrifizierte, darüber kann man nur spekulieren. Einer der Gründe dürfte sein, dass man mit Zweischienen-Fahrzeugen die für Geisterbahnen typische radiale Beschleunigung in den Kurven, wo die Geister stehen, nicht erreicht und dass das Fahrtempo auch im allgemeinen ausgeglichener ist, was man jedoch für Geisterbahnen nicht unbedingt anstrebt. Ferner erreicht man ein völlig anderes Fahrgefühl, wenn ein Wagen zwar einer Führungsschiene folgt, aber nicht selber auf Schienen, sondern auf dem meist bewusst holprigen Grund der Holzplanken fährt. Allerdings gibt es US-amerikanische Zweischienen-Geisterbahnen, auch wenn sie selten sind, und zwar nur bei stationären Geschäften. Man sollte auch bedenken, dass der typologische Vorläufer der frühen „Laff in the Dark-s“ oder „Pretzel-Rides“ die 1902 erfundenen „Olde-Mill-Rides“ waren, bei denen die Wagen in

Wasserkanälen transportiert wurden (Toth/Hoppel 2008, S. 21). Wenigstens in den USA, wo die Einschienen-Geisterbahn erfunden wurde, gab es also nie das Zwischenstadium der Grottenbahn, die auf einem Schienenpaar fuhr. Dafür fuhren bereits die Boote der Olde-Mill-Rides wie die Geisterbahnwagen allein und wurden nicht, wie die Wagen der Grottenbahnen, durch eine Lokomotive gezogen. In Europa fehlt somit eben das Zwischenstadium der Olde-Mill-Rides, so dass das Einzelwagen-System direkt aus den USA importiert wurde.

3. Wenn man nun eine Geisterbahn etwas näher und etwas weniger technisch, aber mehr theoretisch betrachtet, fällt auf, dass wenigstens die grösseren und mehrstöckigen unter ihnen nicht einfach einen Eingang und einen Ausgang besitzen, sondern dass die Wagen mindestens einmal noch für das ausserhalb der Geisterbahn stehende Publikum sichtbar werden. Für das Innere der Bahn bewirkt dies eine Kompartimentalisierung sowie eine Variation des bekannten metaphysischen Problems von Innen und Aussen bzw. Hintergrund und Vordergrund. Dass die Türe selbst von Gaston Bachelard als „Kosmos des Halboffenen“ (1987, S. 221) bezeichnet wurde, sei nur in Ergänzung erwähnt. Diese Kompartimente einer Geisterbahn, die durchaus etwa mit den Zimmern und Stockwerken eines regelrechten Hauses verglichen werden können, können in Geisterbahnen nun thematisch genutzt werden, müssen es aber nicht. Auf jeden Fall kann man sie als Kontexturen einführen. Im Beispiel der Wiener Prater-Geisterbahn gibt es demnach die folgenden drei in rot, blau und lila angedeuteten Raumkontexturen:



Rot ist also der Einfahrtsbereich zwischen der ersten Ausfahrt, die sich noch auf dem Erdgeschoss befindet. Rot ist das ganze Stück der Auffahrtrampe zum 2. Stock, die links von der Mitte der Bahn beginnt und sich korridorartig der Hinter- und der rechten Aussenwand entlangzieht. Lila schliesslich ist die ganze Abfahrt zwischen der 3. Einfahrt auf dem 2. Stock und der letzten Ausfahrt im Parterre. Türen sind als schwarze Striche angedeutet. Was den Kontexturcharakter dieser drei Teilräume noch unterstreicht, ist die Verwendung von lichtundurchlässigen und schallisolierenden Tüchern, welche zufällig an parallelen Fahrwegen aneinander vorbeifahrende Wagen abschirmen sollen. Sie sind im folgenden Bild schwarz angedeutet (vgl. Toth/Hoppel 2008, S. 153 ff.).



Es sind nur die wichtigsten Tücher eingezeichnet; in Wahrheit ist die Geisterbahn mit einer Vielzahl von Tüchern total nach innen sowie nach aussen abgedunkelt.

4. Neben dem Raum kann man natürlich die Geister, also die „Bewohner“ einer Geisterbahn kontexturieren. Wie bereits gesagt, gehören sie ja im Gegensatz zu den durchfahrenden Besuchern, welche dem „Diesseits“ angehören, dem „Jenseits“ an, nehmen also einen anderen ontologischen Ort und damit eine andere Kontextur ein. Die einfachste Lösung besteht somit darin, das semiotische System zur Bezeichnung aller 10 Grundtypen von Zeichen in eine 4. Kontextur zu erheben und dieser 4. Kontextur die Jenseitsqualität der Geister zuzuweisen:

Diesseits	Jenseits
$(3.1_3 \ 2.1_1 \ 1.1_{1,3})$	$(3.1_{3,4} \ 2.1_{1,4} \ 1.1_{1,3,4})$
$(3.1_3 \ 2.1_1 \ 1.2_1)$	$(3.1_{3,4} \ 2.1_{1,4} \ 1.2_{1,4})$
$(3.1_3 \ 2.1_1 \ 1.3_3)$	$(3.1_{3,4} \ 2.1_{1,4} \ 1.3_{3,4})$
$(3.1_3 \ 2.2_{1,2} \ 1.2_1)$	$(3.1_{3,4} \ 2.2_{1,2,4} \ 1.2_{1,4})$
$(3.1_3 \ 2.2_{1,2} \ 1.3_3)$	$(3.1_{3,4} \ 2.2_{1,2,4} \ 1.3_{3,4})$
$(3.1_3 \ 2.3_2 \ 1.3_3)$	$(3.1_{3,4} \ 2.3_{2,4} \ 1.3_{3,4})$
$(3.2_2 \ 2.2_{1,2} \ 1.2_1)$	$(3.2_{2,4} \ 2.2_{1,2,4} \ 1.2_{1,4})$
$(3.2_2 \ 2.2_{1,2} \ 1.3_3)$	$(3.2_{2,4} \ 2.2_{1,2,4} \ 1.3_{3,4})$
$(3.2_2 \ 2.3_2 \ 1.3_3)$	$(3.2_{2,4} \ 2.3_{2,4} \ 1.3_{3,4})$
$(3.3_{2,3} \ 2.3_2 \ 1.3_3)$	$(3.3_{2,3,4} \ 2.3_{2,4} \ 1.3_{3,4})$

Die zusätzlich hinzukommende Kontextur als ontologischer Ort lässt sich besonders gut anhand der semiotischen Morphogramme (vgl. Kaehr 2009) aufzeigen:

$$1. \ (3.1_3 \ 2.1_1 \ 1.1_{1,3}) \quad \rightarrow \quad (3.1_{3,4} \ 2.1_{1,4} \ 1.1_{1,3,4})$$

$$\begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & 1.1 \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & 1.1 \end{pmatrix} \rightarrow \begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & 1.1 \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & 1.1 \\ \boxed{3.1 \ 2.1 \ 1.1} \end{pmatrix}$$

$$2. \ (3.1_3 \ 2.1_1 \ 1.2_1) \quad \rightarrow \quad (3.1_{3,4} \ 2.1_{1,4} \ 1.2_{1,4})$$

$$\begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & 1.2 \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & \text{.-} \end{pmatrix} \rightarrow \begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & 1.2 \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & \text{.-} \\ \boxed{3.1 \ 2.1 \ 1.2} \end{pmatrix}$$

$$3. (3.1_3, 2.1_1, 1.3_3) \rightarrow (3.1_{3,4}, 2.1_{1,4}, 1.3_{3,4})$$

$$\begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & \text{.-} \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & 1.3 \end{pmatrix} \rightarrow \begin{pmatrix} \text{.-} & 2.1 & \text{.-} \\ \text{.-} & \text{.-} & \text{.-} \\ 3.1 & \text{.-} & 1.3 \\ \mathbf{3.1} & \mathbf{2.1} & \mathbf{1.3} \end{pmatrix}$$

usw.

5. Wer immer durch eine Geisterbahn gefahren ist, erlebt die Fahrt als relativ lange und wird erstaunt sein zu erfahren, dass sie physikalisch gemessen im Schnitt nur zwischen 60 und 90 Minuten gedauert hat (vgl. Toth/Hoppel 2008, S. 270 f.). Im Gegensatz zur physikalischen Zeit ist aber die psychologische Zeit wie alle polykontexturalen Phänomene nicht-linear aufgebaut. Die psychologische oder erlebte Zeit stellt daher eine eigene Kontextur dar, jedoch ist diese Kontextur abhängig von der Raumkontextur, denn dort hängt das Fahrelebnis von der nicht-linearen Geschwindigkeit, der Sensation des Fahrgundes, der radialen Beschleunigung, der verzögerten Auffahrt (evtl. mit Kettenzügen) und der (durch Holzbremesen) gebremsten Abfahrt ab. Die Zeitkontextur sollte darum nicht einfach als zusätzliche Zahl, sondern als Funktionszahl in Abhängigkeit der bisherigen Kontexturen eingeführt werden. Stehe t für psychologische Zeit, T für physikalische Zeit, R für Raum und G für Geister, dann haben wir also die wiederum natürlich nicht-lineare polykontexturale Funktion

$$t = f(T, R, G).$$

6. Anhand des letzten Beispiels, der Teilkontexturen, sieht man auch, dass es in der Regel nicht genügt, einfach eine Anzahl von ontologischen Orten als Qualitäten zu bestimmen und lineare Zuordnungen vorzunehmen:

$$Q_1 \rightarrow K1, Q_2 \rightarrow K2, Q_3 \rightarrow K3, \dots, Q_n \rightarrow Kn,$$

sondern dass die Kontexturen, hierbei etwas vergleichbar der „Verschachtelt-heit“ der Peirceschen Relationen

$$ZR = (M \rightarrow ((M \rightarrow O) \rightarrow (M \rightarrow O \rightarrow I))),$$

ebenfalls kraft ihrer nicht-linearen funktionalen Abhängigkeit voneinander „verschachtelt“ sein müssen.

Im allereinfachsten Raum bestimmt man also im Falle von Geisterbahnen die Differenz

K1 : K2

als Differenz zwischen „Aussen“ und „Innen“, wobei in diesem Fall natürlich das Gebäude der Geisterbahn zum „Aussen“ gehört und eine exklusive Konzeption am Platz wäre. K1 : K2 ist dann eine Differenz ähnlich derjenigen zwischen Diesseits und Jenseits, Zeichen und Objekt, usw.

Nun geht es also darum K2 weiter unter- oder auszugliedern. Man kann also z.B. jeder Erscheinung eine eigene Qualität zuweisen:

K3 : K 4 : K5 : ...,

und dies damit begründen, dass in aller Regel in Geisterbahnen kein kommunikatives Verhältnis zwischen den Geistern herrscht, denn, wie es im „Tod des Vergil“ von Hermann Broch heisst: „Denn die Toten haben einander vergessen“ (1976, S. 144). Falls aber etwa der Geist in K5 mit den Geistern in K3 und K4 „kommuniziert“, dann müssten wir Kontexturen wie z.B. die folgenden ansetzen:

K5,3 : K 3,4 : K 4,5.

Was den Innenraum betrifft, also K2, kann man ihn entweder wie wir es oben bei der Wiener Prater-Geisterbahn getan haben, in 3 Teile teilen, d.h. z.B.

K3,4, K3,5, K3,6

(mit entsprechender Umzuweisung der Kontexturen K3, 4, 6, ... zu anderen ontologischen Orten), oder einfach K2 „erratisch“ belassen. Zur psychologischen Zeit, die als $t = f(T, R, G)$ definiert wurde, siehe oben.

Bibliographie

Bachelard, Gaston, Poetik des Raumes. Frankfurt am Main 1987

Broch, Hermann, Der Tod des Vergil. Frankfurt am Main 1976

Kaehr, Rudolf, Polycontextuality of Signs? In:

<http://www.thinkartlab.com/pkl/lola/PolySigns/PolySigns.pdf> (2009)

Toth, Alfred, Geisterbahnsemiotik. Am Beispiel der Wiener Prater Geisterbahn zu Basel. In: Semiotische Berichte 24 (2000), S. 381-402
Toth, Alfred/Hoppel, Hasosch H., Die Wiener Prater-Geisterbahn zu Basel. 2. Aufl. Langenbruck BL 2008

23.11.2009