

2. Typologie der Wiener Prater-Geisterbahn zu Basel

2.1. Zur Geschichte

An der Fassade der Wiener Prater-Geisterbahn findet sich, etwas verwittert, der Schriftzug “Fahrt in den Dschungel”, der den Namen des ursprünglichen Fahrgeschäftes bezeichnen dürfte. Wie wir in Kap. 1 gesehen haben, gehörte die Dschungel-Thematik schon zu den ersten “Pretzel-Rides”.



“Fahrt”

“Dschungel”

Ursprünglicher Name der Wiener Prater-Geisterbahn.

Noch nicht restlos geklärt ist die Herkunft des Namens der Wiener Prater-Geisterbahn. Folgende Möglichkeiten wurden bisher vorgeschlagen:

1. Die Bahn stand ursprünglich im Wiener Prater.¹ Meine eigenen Nachforschungen in allen erreichbaren historischen Monographien über den Prater sowie im Prater-Museum in Wien haben keinen Hinweis für diese Annahme ergeben.
2. Die Bahn bezeichnet den Typus einer Wiener-Prater Geisterbahn. Da unsere Bahn von der Konstruktion her in die frühen 30er Jahre zurückgehen muss, würde das bedeuten, dass sie nach dem Vorbild

einer Geisterbahn auf dem Prater gebaut sein muss. In diesem Fall kommt jedoch nur Holzdorfers "Geister-Schloss" in Frage, das 1932 eröffnet wurde und 2-stöckig war. Daraus würde folgen, dass der Typus beim Namen "Wiener Prater-Geisterbahn" eine Stockwerkbahn bezeichnet. Obwohl die Geisterbahn eine amerikanische Erfindung ist, waren die amerikanischen Geisterbahnen bis mindestens in die 40er Jahre durchwegs 1-stöckig², so dass Friedrich Holzdorfer wohl als der Erfinder der Stockwerk-Geisterbahnen gelten kann. Dass die Wiener Prater-Geisterbahn wirklich einen Typus vertritt, könnte auch daraus geschlossen werden, dass, wie das folgende Photo zeigt, noch mehrere sehr ähnliche 2-Stock-Geisterbahnen in Österreich in Umlauf gewesen sein müssen.



2-stöckige Geisterbahn von Otto Walter aus Linz, 1952 zu Löffelhardt nach Deutschland verkauft. Aus: Kirmes und Park Revue 9, 1999, S. 36.

Ferner hatte die erste Schweizer Besitzerin der Wiener Prater-Geisterbahn, Margrit Romagnoli-Bohne, diese 1952 von einem Schwager Otto Walters, Walter Rüdiger aus Graz, gekauft³, so dass der Schluss naheliegt, dass die Waltersche wie die Wiener Prater-Geisterbahn zu einer Serie von nach dem Holzdorferschen Geisterschloss auf dem Prater zu Wien gebauten Geisterbahnen gehörte. Zudem erkennt

man auf der Waltherschen ebenso wie auf der Wiener Prater-Geisterbahn, trotz des unscharfen Photos Dschungelelemente, etwa den Affen, der aus dem Fenster des linken Turmes guckt. Deutlicher ist die Dschungelthematik auf den beiden ältesten erhaltenen Photos der Wiener Prater-Geisterbahn, die wir der Freundlichkeit Mihrali Koçaks (Basel) verdanken:



Die Wiener Prater-Geisterbahn nach der Neubemalung der Fassade mit den gut sichtbaren Relikten der "Fahrt in den Dschungel" um 1950, vielleicht noch in Österreich (Graz oder Linz), da das Photo wie ein professionelles Werbe-photo aussieht. Nachlass von Johann E. Ortner (Basel).



Die Wiener Prater-Geisterbahn nach dem Verkauf in die Schweiz, vermutlich anfangs der 50er Jahre, nach einer Vermutung von Ph. Steiner evtl. in Allschwill (BL).

Ausser einigen Fassadenmalereien stammen noch aus der “Fahrt in den Dschungel” die folgenden Erscheinungen: Die erste Gruppe, gleich nach der Einfahrt, stellt einen Affen und eine Mannsfigur dar, die ein Messer in der Hand trägt. Nach unseren Ausführungen in Kap. 1 handelt es sich beim Mann wohl um Tarzan.



Die letzte Erscheinung am Ende der Bahn stellt heute einen Frankenstein dar, aber die Konstruktion unter der neueren Verkleidung weist auf einen ursprünglichen Bären hin.⁴



Gerüst der letzten Erscheinung der Wiener Prater-Geisterbahn, die wohl ursprünglich ein Bär war.

Neben diesen drei Erscheinungen sind auch der Kopf einer Hexe links vor der ersten Ausfahrt sowie des einbandagierten "Toten" auf dem ersten Stück der Auffahrtsrampe zum 2. Stock alt. Diese Köpfe sind wie derjenige der Mannsfigur beim Affen kunstvoll aus Holz geschnitzt, was man aber beim Durchfahren aus dem Wagen nicht erkennen kann. In der ersten Kurve der Auffahrt hatte J. Ortner das bis ca. in die späten 70er Jahre dort befindliche Krokodil durch eine halbplastische Eingeborenenfigur mit angedeutetem Federrock und also ganz im Sinne der einstigen "Fahrt in den Dschungel" ersetzt.

Bis in die 70er Jahre befand sich zudem links in der Kehre der Abfahrt eine Schlange. Ob sich unter der ebenfalls in den 70er Jahren abgekommenen Teufelsgestalt rechts vor der ersten Ausfahrt ebenfalls eine Urwaldgestalt befand, lässt sich nur ahnen. Singulär für sämtliche mir bekannten Geisterbahnen ist zudem ein Luftstoss, der die Fahrgäste unmittelbar nach der Einfahrt von rechts aus einem eigens hierfür angebrachten Gebläse trifft.



Obwohl ich einst⁵ vermutet hatte, dass sich hinter dieser “Erscheinung” der mythologische Geisteratem verbirgt, nehme ich heute an, dass dies eine Windmaschine für eine Dschungellandschaft gewesen sein könnte. In diesem Falle müssten sich aber auch künstliche Palmen in der “Fahrt in den Dschungel” befunden haben, und diese könnten aus Platzgründen nur im 1. Stock gewesen sein. Da ferner die Abdunkelung der heutigen Geisterbahn mit Tüchern sehr aufwendig ist, hatte Ph. Steiner vermutet, dass die Fahrt durch diese Dschungellandschaft einst halbdunkel gewesen war.⁶ Passend zur Dschungellandschaft war auch die einstige grüne Farbe der Wagen, die Ph. Steiner wiederentdeckte.⁷

Auch die folgenden Angaben sind Hinweise auf das hohe Alter der Wiener Prater-Geisterbahn. Die ursprüngliche Bemalung der Fassade der "Fahrt in den Dschungel" ist Öl auf Pavatex. Später wurde sie für die heutige Geisterbahn teilweise mit Kasein- und Acrylfarben übermalt. Die Fassade weist lediglich flächenhafte Malerei, aber keine plastischen Figuren auf, übrigens genauso wie die Waltersche Geisterbahn. Auch der auf dem ältesten Photo sichtbare Sensenmann im linken Höhleneinschnitt auf dem Balkon (der auf dem vielleicht nur 2 Jahre älteren zweiten Photo bereits verschwunden ist) scheint zweidimensional gewesen zu sein. Die Bahn steht ebenerdig auf einer Sohle. Die Wagen müssen von Hand zum Kontakt beim Eingang geschoben werden. Die Auffahrt geschieht adhäsiv, d.h. ohne Kettenzüge, in mässig ansteigenden Korridoren. Bei der steileren Abfahrt werden die Wagen durch gefederte Holzbremsen links und rechts von der Fahrspur gebremst. Die Erscheinungen werden durch Hebel und Draht an der Fahrspur ausgelöst. Die ältesten Skelette sind echt.⁸ Merkwürdig ist der Knick im hinteren Teil des Daches, der das Abdecken und Verdunkeln der Bahn erschwert:



Ph. Steiner vermutete, der Knick könnte zwei Ursachen haben: Entweder sei die Bahn aus zwei getrennten Teilen zusammengesetzt worden⁹, oder sie könnte ursprünglich als stationäre Bahn in einen vorgegebenen Raum, möglicherweise auf dem Wiener Prater, hineingebaut worden sein.¹⁰ Beide Annahmen sind jedoch unwahrscheinlich, denn ein zweistöckiger linker Teil wäre funktionslos, und dass die Bahn mit grösster Wahrscheinlichkeit nie im Prater gestanden hat, ist bereits gezeigt worden. Ferner kann man sich schwer vorstellen, in was für ein Gebäude auf dem Prater, wo doch sämtliche Geschäfte frei stehen, die Geisterbahn hätte hineingebaut worden sein können. Pascal Steiner hat zudem darauf hingewiesen, dass die gesamte Fassade, auch beim linken Drittel, symmetrisch ist, so dass sich die Annahme, die Bahn sei aus zwei Teilen zusammengesetzt, auch von hier her verbietet.¹¹

Unsere genealogischen und typologischen Ergebnisse in Kap. 1 und die Hinweise im vorliegenden Kapitel zusammenfassend, ergibt sich also mit grösster Wahrscheinlichkeit, dass die Wiener Prater-Geisterbahn als "Fahrt in den Dschungel" in den 30er Jahren, und zwar nach dem Vorbild des Holzdorferschen Geisterschlusses auf dem Prater, in Wien, Graz oder Linz gebaut wurde. Über ihren Verbleib in den folgenden zwei Jahrzehnten wissen wir nichts. Sie ist jedoch klarerweise als ambulante Bahn gebaut und wird daher sicher in Österreich auf zahlreichen Festplätzen aufgestellt worden sein. Fest steht, dass sie 1952 von Margrit Romagnoli (1919-1985) gekauft und von ihr und ihrem Lebensgefährten während 33 Jahren, Johann Egon Ortner (1929-1997), von Basel aus betreut und vor allem an der Basler Herbstmesse, der St. Galler OLMA, dem Winterthurer Albanifest sowie auf kleineren Plätzen gespielt wurde. Zum letzten Mal wurde sie von Philippe Steiner im März 1994 auf der Schützenwiese in Rheinfelden aufgebaut.



Die legendäre Basler Schaustellerin Margrit Romagnoli-Bohne (12. 9. 1919 – 11.9. 1985). Photo aus dem Nachlass von J. Ortner.



Johann Egon Ortner (1. 10.1929 – 12. 11. 1997) in seinen letzten Lebensjahren.
Photo aus dem Nachlass J. Ortners.

Damit gehört also die Wiener Prater-Geisterbahn zu Basel mit grösster Wahrscheinlichkeit zu den ältesten noch existierenden und weitgehend unverändert erhaltenen Geisterbahnen Europas.



Mit diesem auf der Rückseite als lebenslanges Freibillet von J. Ortner unterschriebenen Fahrschein wurde der Hauptautor dieses Buches 1985 “offiziell” als bester Fahrgast der Wiener Prater-Geisterbahn seit 1969 anerkannt.

-
- 1 J. Ortner, mdl., Herbst 1991.
 - 2 Interview mit Bill Cassidy, Sohn des Erfinders der "Pretzel Rides", in:
www.laffinthedark.com.
 - 3 Vgl. Nachruf auf Margrit Romagnoli, in: Schausteller (Schweiz), Okt. 1985, o.S.
 - 4 Ph. Steiner, mdl., Herbst 1999.
 - 5 Alfred Toth, Geisterbahnsemiotik. Am Beispiel der Wiener Prater-Geisterbahn zu Basel.
In: Semiotische Berichte 24, 2000, S. 381-402.
 - 6 Ph. Steiner, mdl., Winter 2000.
 - 7 Ph. Steiner, mdl., Winter 2000.
 - 8 J. Ortner, mdl., Herbst 1992.
 - 9 Zum Abdecken existieren bis heute zwei Blachen (Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000).
 - 10 Ph. Steiner, mdl., Herbst 2000.
 - 11 P. Steiner, briefl., 23.11.2008.