Prof. Dr. Alfred Toth

Fahrgeschäft und Fahrhabe

1. Volkskundlich-schaustellerisch gehört die Geisterbahn zu den Fahrgeschäften, und diese gehören systemtheoretisch entweder zu den stationären und nicht-permanenten, den nicht-stationären und nicht-permanenten oder den stationären und permanenten Systemen, je nachdem, ob ein Fahrgeschäft in einem stationären Lunapark steht oder von Jahrmarkt zu Jahrmarkt verschoben wird und ob das ganze Jahr hindurch oder nur innerhalb einer bestimmten Zeit "gespielt" wird. Hingegen gibt es keine Fahrgeschäfte, die nicht-stationär und permanent sind, da die Kirmessen und anderen Volksfeste, an denen Fahrgeschäfte auftauchen, traditionell auf bestimmte Jahreszeiten beschränkt sind.[1]

2. Das Thema dieses Aufsätzes schränkt sich somit natürlich auf die nicht-stationären und nicht-permanenten Systeme unter den Fahrgeschäften ein. Diese Fahrgeschäfte werden vor der Beschickung eines Platzes aus mehreren Packwagen ausgeladen, und es wird der ursprüngliche Konstruktionsplan des jeweiligen Systems an jedem Ort und für jede Zeitperiode, in der ein Ort bespielt werden soll, wiederholt. Zur Illustration wurden eine wenige, aber alle wesentlichen Stationen dokumentierende Bilder dieses Aufbaus, welche somit eine Rekonstruktion ist, am Beispiel der Basler Wiener Prater-Geisterbahn ausgewählt. Alle Bilder stammen vom Besitzer dieses Fahrgeschäfts, Schausteller Pascal Steiner (Münchenstein). Zur Konstruktion dieser Geisterbahn sowie zur Semiotik von Geisterbahnen im allgemeinen vgl. Toth 1999.

[1] Die immer wieder zu lesende Behauptung, daß der Grund für die hier präsentierte systemtheoretische Unterscheidung das Nichtbespielen von Plätzen während des Winters sei, ist unrichtig; vgl. etwa zu nicht-stationären Fahrgeschäften die Fête des Forains auf der Plaine de Plainpalais in Genf und zu den stationären Teile des Wiener Prater (z.B. Geisterbahn zum Roten Adler).

2.1. 1. Stufe: Ordnung des Wagenparks

2.2. 2. Stufe: Anlage des Bodens und Aufbau des Gerüstes

2.3. 3. Stufe: Überdeckung des Gerüstes durch Seitenwände und Dachplanen

2.4. 4. Stufe: Einbau der Raumabteilungen und der Schienen

2.5. 5. Stufe: Ausstattung der Innenräume (Montage der Geister, Beleuchtung, Paravents)

2.6. 6. Stufe: Einsetzen der Gondeln (Wagen)

2.7. 7. Stufe: Stromanschluß

2.8. 8. Stufe: Eröffnung (Ermöglichung des Zugangs durch Besucher)

3. Fahrgeschäfte – und diese Feststellung gilt gleichermaßen für sämtliche nicht-stationären und nicht-permanenten Systeme und Objekte, sofern sie thematisch zu Kirmessen und verwandten Festen gehören – besitzen eine m.W. bisher nicht explizit festgestellte ontische (jedoch nicht semiotische) Verwandtschaft zu Häusern als "Fahrhabe", d.h. "das Versetzen hölzerner Häuser von einer Stelle an die andere" (Schlatter 1912, S. 165). Während mir für die Transformation eines Systems von einem Ort A nach einem Ort B (S(A) → S(B)) aus der Schaustellerei kein Fachbegriff bekannt ist, lautet der Ort für die Transformation eines Fahrhabe-Hauses in Graubünden "roben" (Schlatter, ibd.). Allerdings gibt es einen systemtheoretisch wesentlichen Unterschied zwischen Fahrgeschäften und Fahrhaben: Die letzteren bestanden zumeist nur aus dem hölzernen Aufbau, der transportabel, d.h. nicht-stationär konstruiert war, während der Sockel des Hauses gemauert und daher stationär war (der sog. "Stock", vgl. Schlatter 1912, S. 167). Es handelt sich also zwar nicht bei Fahrgeschäften, wohl aber bei Fahrhaben aus Vereinigungen von zwei Teilsystemen ($S = S_1 \cup S_2$). Was diese Gleichung nicht-trivial werden läßt, ist die Tatsache, daß der nicht-stationäre und permanente Teil des S der Fahrhabe als materiale Korrespondenz der Systemform fungierte, oder, wie Schlatter formuliert: "Man konnte sich also ohne weiteren Aufwand als den der Arbeit ein neues [Haus] auf dem alten 'Stock' bauen" (ibd.). Natürlich stellt dieser "Stock" S_1 eine Belegung der Systemform von S dar, IST sie also NICHT, aber er fungiert in seiner sichtbaren Exessivität, welche durch die Paar-objekt-Beziehung zwischen "Stock" und Aufbau definiert ist, als ostensives Objekt, d.h. er zeigt den Ort eines ehemaligen Fahrhabeplatzes durch das Fehlen des Fahrhabe-Teils an: "Ein paar Mauerreste, vielleicht nur noch ein Steinhaufen, oft fast nur durch einen alten Hollunderbusch, den treuen Begleiter der Menschenwohnung, zu erkennen, sind die einzigen Zeugen früheren Lebens" (ibd., S. 178). Wenn Schlatter in dieser "Beweglichkeit des Hauses" einen "Nachklang aus den Zeiten des Nomadentums und der Völkerwanderung" für möglich hält, "wo man eben da wohnte, wo Jagd und Weide gerade zu längerm oder kürzerm Aufenthalt einluden" (ibd., S. 173 f.), dann scheint mir hier allerdings keine weitere Gemeinsamkeit zwischen Fahrhabe und Fahrgeschäft vorzuliegen, da die Möglichkeit, Fahrgeschäfte als nicht-stationäre Systeme zu konstruieren, eine größere technische Fertigkeit voraus-

setzt als diejenige, sie als stationäre Systeme zu bauen. Deshalb dürften stationäre Fahrgeschäfte älter sein als nicht-stationäre, so daß sich eine direkte Herleitung der nicht-stationären aus dem steinzeitlichen bzw. frühmittelalterlichen Wandertrieb verbietet. Eine indirekte Beziehung zwischen beidem wird jedoch in manchen Sprachen durch die Bezeichnungen der Schausteller suggeriert, z.B. franz. les forains < lat. foraneos, d.h. diejenigen, welche außerhalb der Türen (der Stadttore) befindlich sind, d.h. keine Stadtbürger, Fremde, falls ich diese Etymologie in Bezug auf unser Thema korrekt interpretiere, denn sie ist die Quelle der Vermischung von Zigeunern, Jenischen und Schaustellern, die im Lichte der systemtheoretischen Primordialität stationärer Systeme vor nicht-stationären natürlich ebenfalls abzulehnen ist.

Literatur

Toth, Alfred/Hoppel, Hasosch H., Die Wiener Prater-Geisterbahn zu Basel. Zürich 1999

Schlatter, Salomon, Das Haus als Fahrhabe. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde 16, 1912, S. 165-174

16.11.2013