

1. Kurze Geschichte der Geisterbahnen

Historisch betrachtet, sind stationäre Fahrgeschäfte älter als ambulante: “In der Frühzeit gab es nur stationäre Objekte, die in öffentlichen Vergnügungsstätten als Dauereinrichtungen aufgestellt waren. Erst ab Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die Geschäfte transportabel und eigneten sich so für die mobile Verwendung auf Festplätzen. In der Behördensprache werden sie deshalb als ‘Fliegende Bauten’ geführt”¹. Der erste Hinweis auf ein transportables Karussell “verweist auf die Zeit um 1835”². Hinzu kommt, dass sich das Repertoire der Vergnügungsgeschäfte bis zum Ende des 19. Jahrhunderts kaum veränderte: “Das Angebot beschränkte sich auf die vier Grundarten Karussell, Russische Schaukel [Vorläufer des Riesenrades, A.T.], Schaukel und Rutschbahn, die Variationsbreite innerhalb der einzelnen Gruppen war – von wenigen spektakulären Ausnahmen abgesehen – über Jahrzehnte hinweg relativ gering”³.

Das deutsche Wort “Karussell” ist entlehnt aus dem französischen *carrousel* und geht auf einen Festanlass mit Reiterspielen und Ringstechen zurück. Ringstechen bedeutete, dass ein Reiter auf einen eisernen Ring zu galoppierte, der an einem Pfeiler oder zwischen zwei Pfosten an einem Seil hing, und versuchte, ihn mit einer Lanze herunterzustechen. Es ist interessant zu beobachten, dass es auch heute noch Karussells gibt, die sich im Uhrzeigersinn und solche, die sich im Gegenuhrzeigersinn drehen. Erstere werden meist mit dem Brauch des Ringstechens erklärt, “da man hier mit der rechten Hand agieren musste”⁴. Für letztere, das heisst für “die seltenere Linksdrehung, die vor allem in England seit Ende des 19. Jahrhunderts verbreitet ist, gibt es die akzeptable Erklärung, dass Pferde üblicherweise von der linken Seite aus bestiegen werden”⁵.



Linksdrehendes Karussell, ehem. Besitzer O. Morgenstern. Photo Hausers Karussellbetriebe St. Gallen.

Die Wiener Prater-Geisterbahn dürfte heute neben dem “Geister-Schloss” im Wiener Prater zu den wenigen europäischen Geisterbahnen gehören, deren Wagen im Gegenuhrzeigersinn laufen.



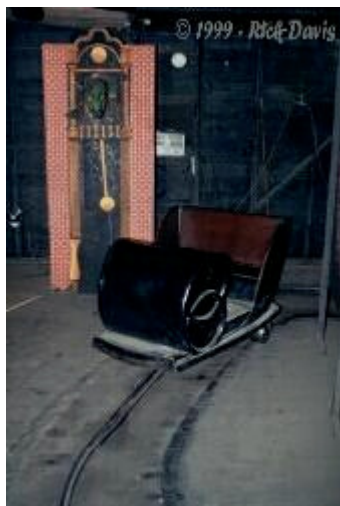
Linksläufige Fahrtrichtung beim “Geister-Schloss” auf dem Wiener Prater.
Photo 4. 12. 1999.

Interessant ist aber, dass man in Comics und Cartoons mitunter weiteren linksläufigen Geisterbahnen begegnet.



Reproduziert aus: Schweinchen Dick, Nr. 73, 1975, S. 4 (private Sammlung von Prof. Dr. A. Toth).

Geisterbahnen gehören in der schaustellerischen Terminologie neben Karussells, Autoskootern, Berg- und Talbahnen, Achterbahnen usw. zu den Fahrgeschäften. Diese sind “Anlagen, in denen Personen durch eigene oder fremde Kraft in vorgeschriebenen Bahnen oder Grenzen bewegt werden”⁶. Genauer sind Geisterbahnen Themenfahrgeschäfte, das heisst “geschlossene Anlagen, durch die die Fahrgäste in meist zweisitzigen Wagen auf einem Schienenweg gefahren werden.



Zweisitziger Pretzel-Wagen
im “Spook-House”
in Little Rock, AR

Entlang des Schienenverlaufs sind figürliche Szenen und Einzelobjekte aufgebaut, die dem Publikum beim Vorbeifahren mit Geräusch- und Beleuchtungseffekten präsentiert werden. Die Fassadengestaltung und Innenausstattung dieser Geschäfte bezieht sich jeweils auf ein bestimmtes ‘Thema’, das sich meist schon im Namen ausdrückt, bei der Geisterbahn etwa ist es die phantastische Welt der Geistererscheinungen und verwandter Schreckensfiguren”⁷.



Die “Grosse Geisterbahn” auf dem Wiener Prater, die längste Europas, mit einer Grundfläche von 600 m², einer Höhe von 18m und 34 Erscheinungen, erbaut 1948 und umgebaut 1984. Hier wird das engere Thema der Geisterbahn nicht durch den Namen, sondern allein durch das Gebäude ausgedrückt. Photo 4. 12. 1999.

Geisterbahnen stellen also eine besondere Form von Themenfahrge-
schäften dar. Andere Themen sind Dschungelerlebnisse, der Welt-
raum (angereichert durch Science Fiction-Elemente)⁸, eine Fahrt zum
Mars⁹, “Alice in Wonderland” oder Filme bei den sogenannten
Filmbahnen¹⁰. Eine Kreuzung zwischen Geisterbahn und Filmbahn

war das “Geister-Schloss” von Judenhofer-Kunz (München). Sie wurde 1983 “mit einer Laseranlage ausgerüstet, die Alexander Kunz nach Anleitung der Schweizer Firma ACR baute. Kurz nach dem Einfahren blieb der Wagen stehen, und die Passagiere konnten einen Kurzfilm bewundern”¹¹.

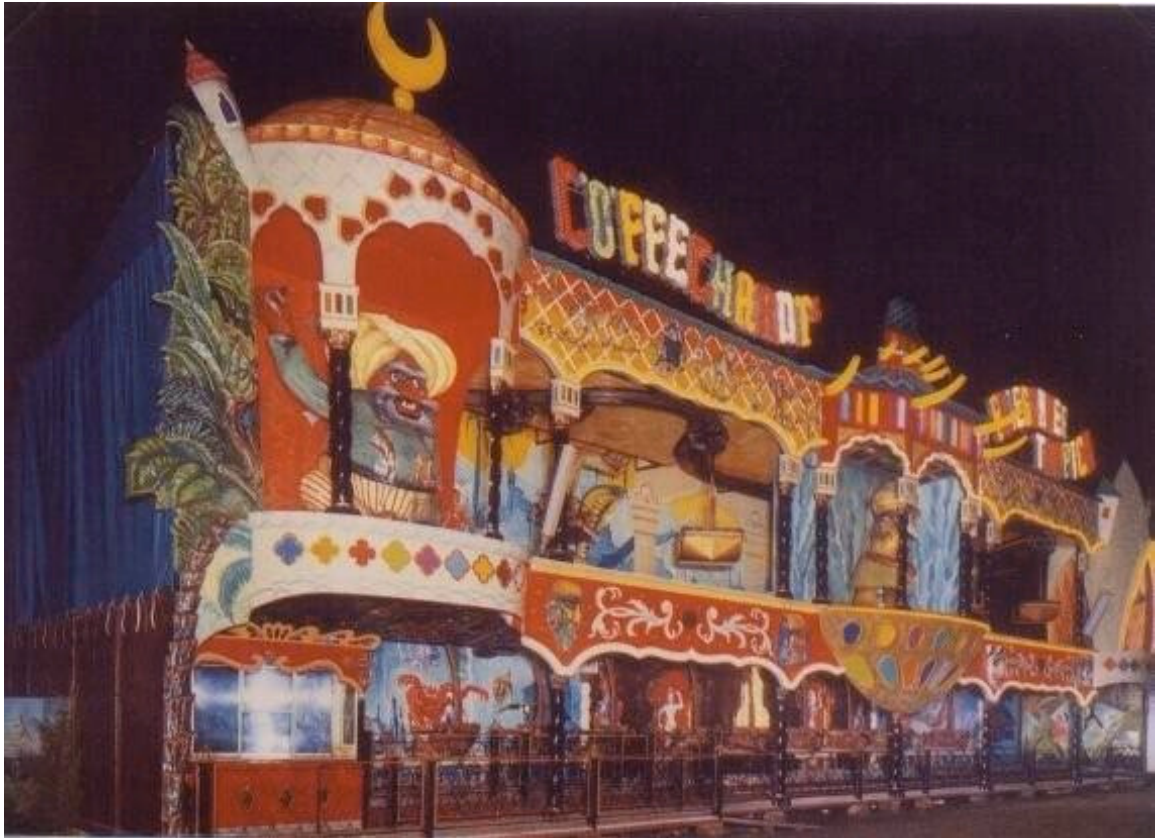


Themenfahrtgeschäft “Fahrt zum Mars” von Löffelhardt, erworben 1956, mit Fassade von Heinz Opitz. Aus: Kirmes und Park Revue 9, 1999, S. 37.

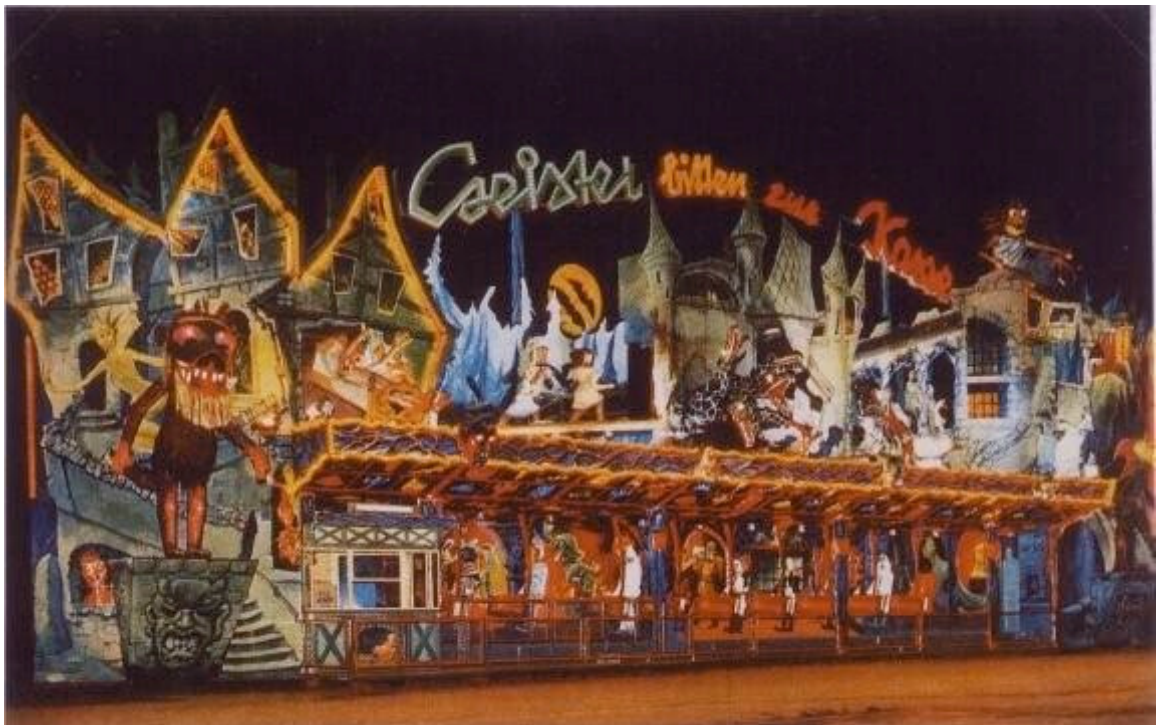


Themenfahrgeschäft "Alice in Wonderland" (Rabbit Hole) in Disneyland (Anaheim, Ca.). Aus: Walt Disney's Guide to Disneyland, 1963, S. 11.

Vom technischen Standpunkt aus werden (neuere) Geisterbahnen wie folgt beschrieben: "Geisterbahnen bestehen aus ebenerdigen oder zweistöckigen Bauwerken mit Stahltragwerk. Bei ebenerdigen Geisterbahnen werden die Gäste auf kleinen Fahrzeugen, die auf dem Boden fahren, durch das Gebäude befördert"¹². Die von Schwarzkopf gebauten Geisterbahnen "Fliegender Teppich" und "Geister bitten zur Kasse", die später in "Huiii ... die Geister" umbenannt wurde, besaßen allerdings Sessellift-Gondeln, die an oben angebrachten Schienen geführt wurden, wobei die Erscheinungen sich den Fahrgästen von unten näherten.¹³



“Fliegender Teppich” von Löffelhardt, mit Sessellift-Gondeln. Aus: Kirmes und Park Revue 9, 1999, S. 38.



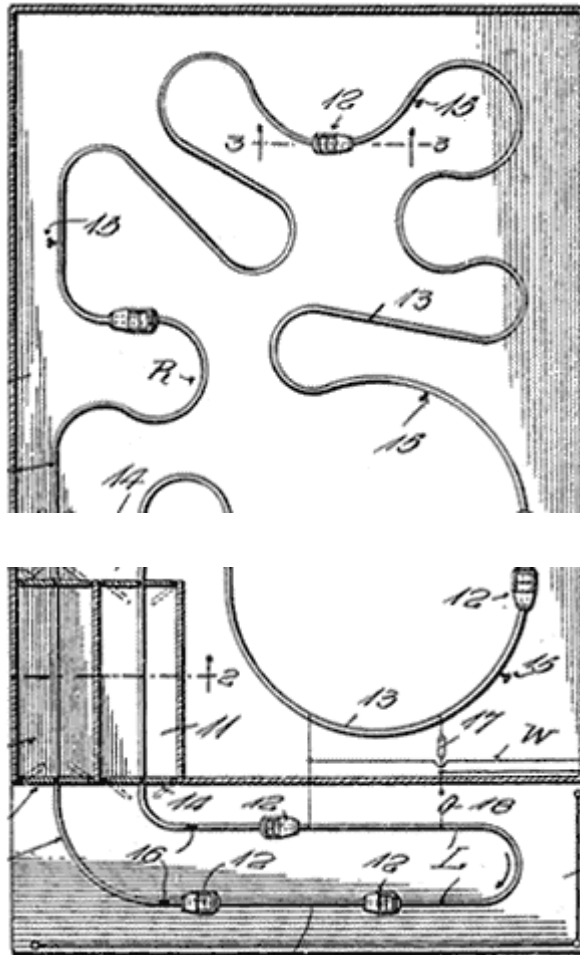
“Geister bitten zur Kasse” von Schäfer (1968) mit Sessellift-Gondeln. Aus: Kirmes und Park Revue 10, 1999, S. 41.

Die Geisterbahn taucht in der Geschichte der Vergnügungsgeschäfte erst am Anfang der 30er Jahre in Europa auf. Bereits 1928 war aber die elektrifizierte Einzelschiene in Bridgetown, N.J. durch Leon Cassidy patentiert worden, der mit Hilfe dieser Neuerung im selben Jahr den ersten “Pretzel Ride” baute, dessen Name auf die bretzel-förmige Schienenführung dieser ersten Geisterbahn zurückging. Die “Pretzel Amusement Ride Company” baute ab 1929 an die 1400 solcher Geisterbahnen, von denen jede 5 Wagen, eine Schienenlänge von ca. 100m, eine Fahrzeit von ca. 90 Sek. und ein Gewicht von 9 Tonnen hatte. Ihrerseits gingen die “Pretzel Rides” auf die “Old(e)-Mill-Rides” zurück, die 1902 von George W. Schofield erfunden wurden und bei denen man zu zweit oder zu viert in Booten durch Kanäle in dunkle Tunnels mit Gruselszenerie fuhr, teilweise sogar Wasserfälle hinabstürzte. Vier solcher Old-Mill-Rides, im Volksmund auch “Tunnels of Love” genannt, sind heute noch in Betrieb.¹⁴



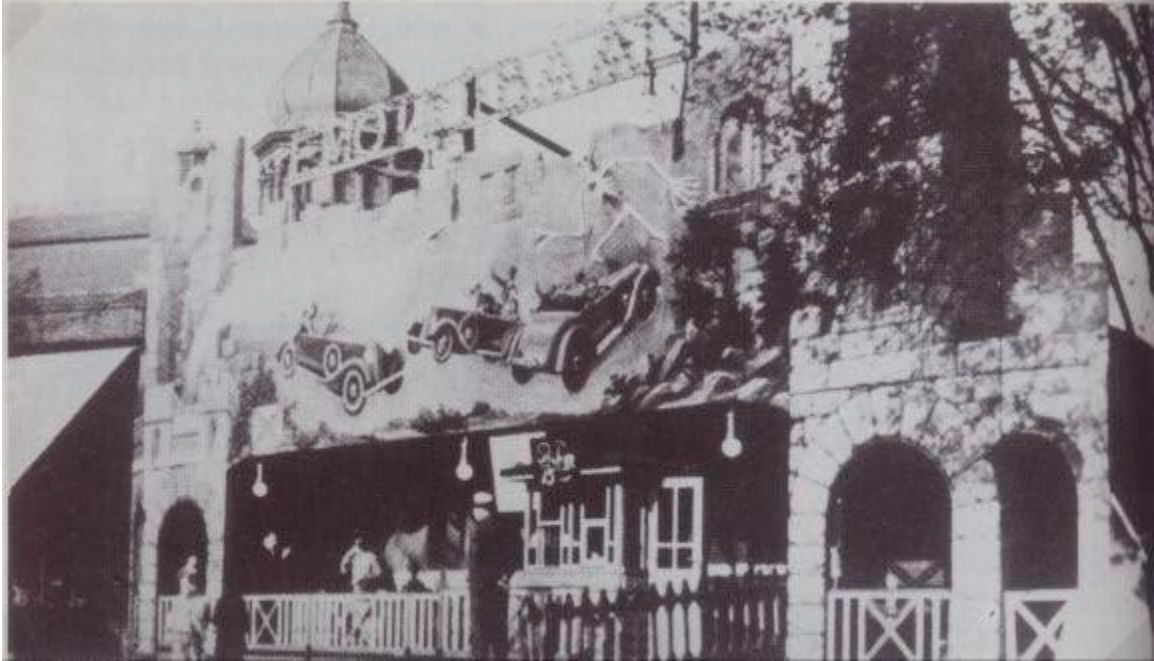
Eingang zum “Tunnel of Love” in Coney Island in New York (Quelle unbekannt).

Der folgende Plan des Fahrweges des ersten Pretzel-Rides zeigt, dass schon die erste Geisterbahn im Gegenuhrzeigersinn fuhr:



Quelle: <http://www.laffinthedark.com>

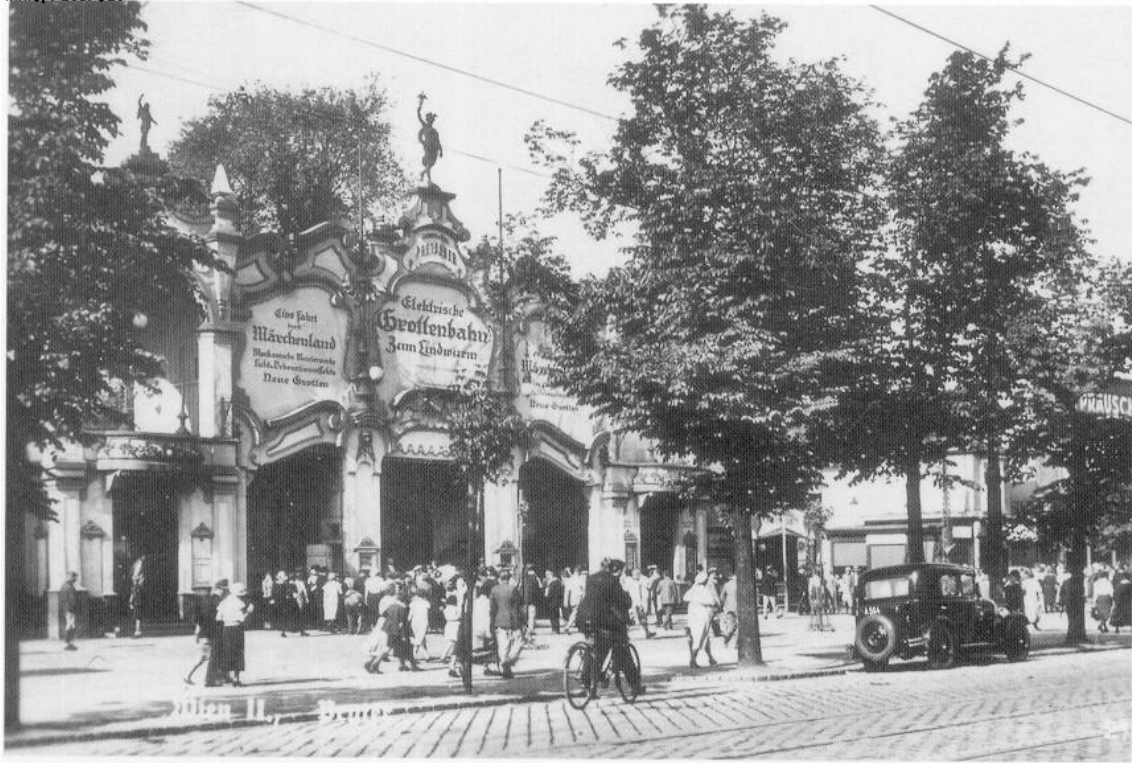
Ob die ersten Geisterbahnen direkt aus den USA oder via England auf den europäischen Kontinent gekommen sind, liess sich bisher nicht ermitteln. Immerhin eröffnete bereits 1930 in Pleasure Beach (Great Yarmouth) ein erster “Ghost Train”, der nach dem amerikanischen Pretzel-Ride gefertigt war.^{14a} Nach Dering, der jedoch den amerikanischen Ursprung der Geisterbahnen und auch die Ghost Trains nicht kennt und daher ganz andere Genealogie aufstellt, wurde die erste Geisterbahn “1931 von Carl Böhm auf dem Hamburger Dom aufgestellt. Mit welcher Begeisterung diese Neuheit vom Publikum aufgenommen wurde, lässt sich daraus ersehen, dass 1932 auf dem Oktoberfest bereits vier Geisterbahnen standen”¹⁵. Im gleichen Jahr 1931 baute die Firma “Verenigde Attractiebedrijven Hommerson en Vermolen” die erste “Emotiebaan” Hollands¹⁶.



“Emotiebaan”, die erste Geisterbahn Hollands, 1932 auf der “Tilburgse Kermis”. Aus: Hennie van Oers/Paul Spapens/Lauran Wijffels, *Veel vermaak en weinig wol*. 2. Aufl. Tilburg 1986, S. 92.

Wir hatten oben gesehen, dass die Geisterbahnen also aus den Old Mill-Rides entstanden sind, wo sich bereits die beiden auch heute noch für Geisterbahnen charakteristischen funktionalen Elemente Dunkelheit und geführte Fahrt finden lassen. Allerdings bestimmt das Standardwerk “Fairground Art” von Geoff Weedon und Richard Ward als fundamentale Elemente Tunnelfahrt und Labyrinth¹⁷, weshalb sie zu einer von unserer verschiedenen Typologie der Geisterbahnen kommen. Florian Dering folgt dieser Typologie in seiner Dissertation “Volksbelustigungen” und gelangt in Unkenntnis des amerikanischen Ursprungs der Geisterbahnen zu einer ganz anderen Genealogie, die hier trotzdem dargestellt werden soll.

1896 kamen die Grottenbahnen auf, die ursprünglich in ausgediente Bergwerke hineingebaut wurden und bei denen “mehrere Wagen hintereinander auf einem Schienenkreis laufen und im hinteren Teil des Karussells in einem dunklen Tunnel verschwinden”¹⁸.



79 Elektrische Grottenbahn „Zum Lindwurm“, Ausstellungsstraße, Nr. 137. Photo anonym, um 1940.

Ehemalige Grottenbahn “Zum Lindwurm” auf dem Prater, beim verheerenden Brand im April 1945 zerstört.

Von der Existenz des Tunnels bei den Grottenbahnen abstrahiert auch Peters einen “Effekt der plötzlichen Finsternis”, und dieser habe sich “bis heute bei der Geisterbahn erhalten”¹⁹. Den Grottenbahnen eng verwandte ThemenfahrGeschäfte entstanden schon im Ausgang des 19. Jahrhunderts. 1895 wurde eine “Diorama-Bahn” in Betrieb genommen, “die eine Fahrt von Genua nach Nizza vorführte, gemalt von Gilbert Lehner. 1896 folgte ein im Atelier von Kautzky und Rottonara gemaltes Fahrdiorama mit dem Thema “Von Abbazia nach Konstantinopel”²⁰. Hugo Pilz eröffnete 1898 “die erste elektrische Fahrbahn Europas”²¹, die Grottenbahn “Zum Walfisch” auf dem Prater. Diese wird in einem frühen Prospekt wie folgt angepriesen: “Das Etablissement, zu dem zwei Eingänge führen, umfasst den riesigen Flächenraum von 3000 m². Elektrische Züge befördern den Besucher durch den grossartig ausgestatteten Innenraum, wo in herrlichen Grotten meisterhafte Wunderwerke der dekorativen und

mechanischen Kunst, von bedeutenden einheimischen Künstlern ausgeführt, durch ihre blendende Pracht entzücken”²². Eine kleinere Grottenbahn befindet sich noch heute im Prater, eine grosse in Linz und Graz. Die 1968 erbaute Grazer Schlossberg-Grottenbahn hat eine Fahrstrecke von 2 km und ist thematisch gesehen eine Märchenbahn. Bereits 1906 wurde die Linzer Grottenbahn im Pöstlingberg erbaut.

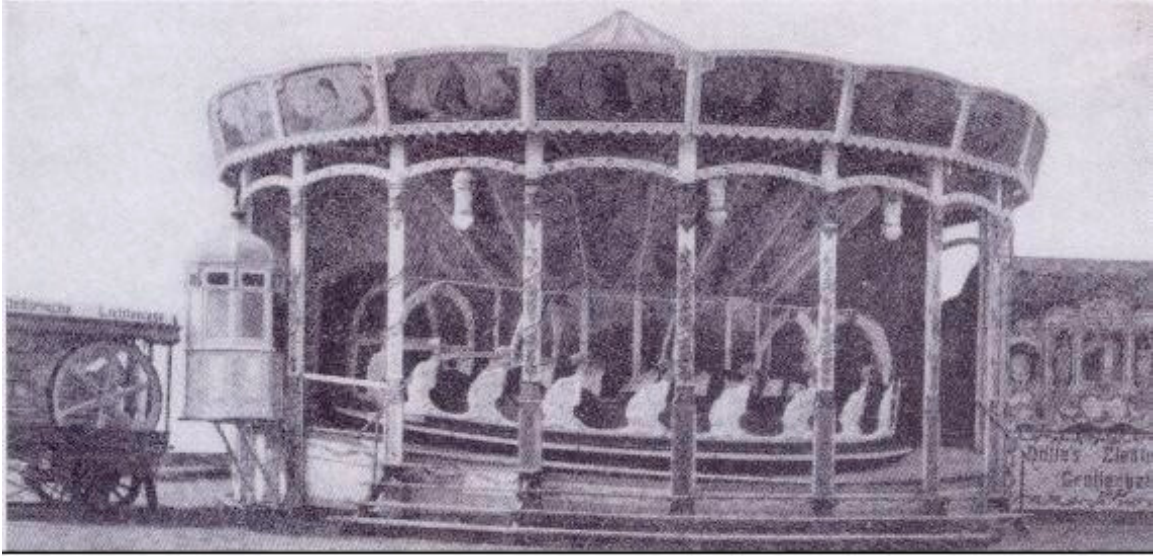


Grottenbahn “Zum Silberbergwerk” auf dem Wiener Prater. Photo 4. 12. 1999.



Lokomotive und konkatenierte Wagen der Linzer Pöstlingberg-Grottenbahn (Quelle: http://www.linz.at/images/Grottenbahn_gross.jpg)

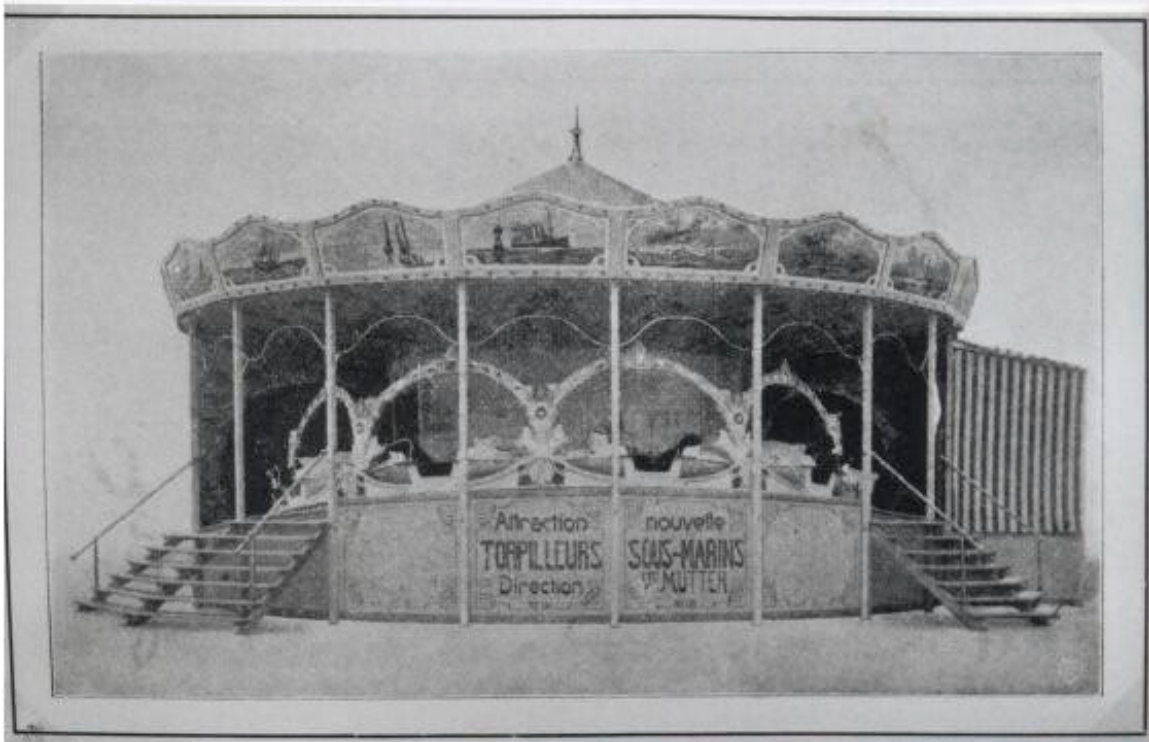
Kurz nach der Jahrhundertwende baute die Firma Bothmann in Gotha ein ebenfalls “Grottenbahn” benanntes Karussell, bei dem Gondeln im hinteren Teil des Schienenkreises in einen dunklen Tunnel führen. Die gleiche Firma stellte in den 10er Jahren auch eine “Planeten-Tunnelbahn” her, deren hinterer Teil ebenfalls einen dunklen Tunnel darstellte sowie im Zuge der Aufrüstung der deutschen Kriegsflotte das sogenannte “Unterseeboot-Karussell”, das im Katalog der Firma wie folgt beschrieben wurde: “Während der Fahrt neigen sich die Schiffe nach dem Tunnel zu und steigen, sobald sie aus dem Tunnel wieder herausfahren, es wird dadurch die Illusion einer Unterseefahrt hervorgerufen”²³.



“Grottenbahn” der Firma Bothmann in Gotha, kurz nach der Jahrhundertwende erbaut. Aus: Günter Müller, Der schöne alte Oldenburger Kramermarkt. Oldenburg 1982, S. 76.



Planeten-Tunnelbahn. Aus: Katalog der Karussell-Fabrik Fritz Bothmann, Gotha in Thüringen, 1913, S. 27.



Unterseeboot-Karussell. Aus: Katalog der Karussell-Fabrik Fritz Bothmann, Gotha in Thüringen, 1913, S. 17.

Im Zusammenhang mit der Karussell-Grottenbahn, der Planetenbahn und dem Unterseeboot-Karussell ist interessant, dass auch die ersten Berg- und Talbahnen im nicht-tunnelierten hinteren Teil in ein Tal und nicht, wie heute üblich, auf einen Berg fuhren.²⁴



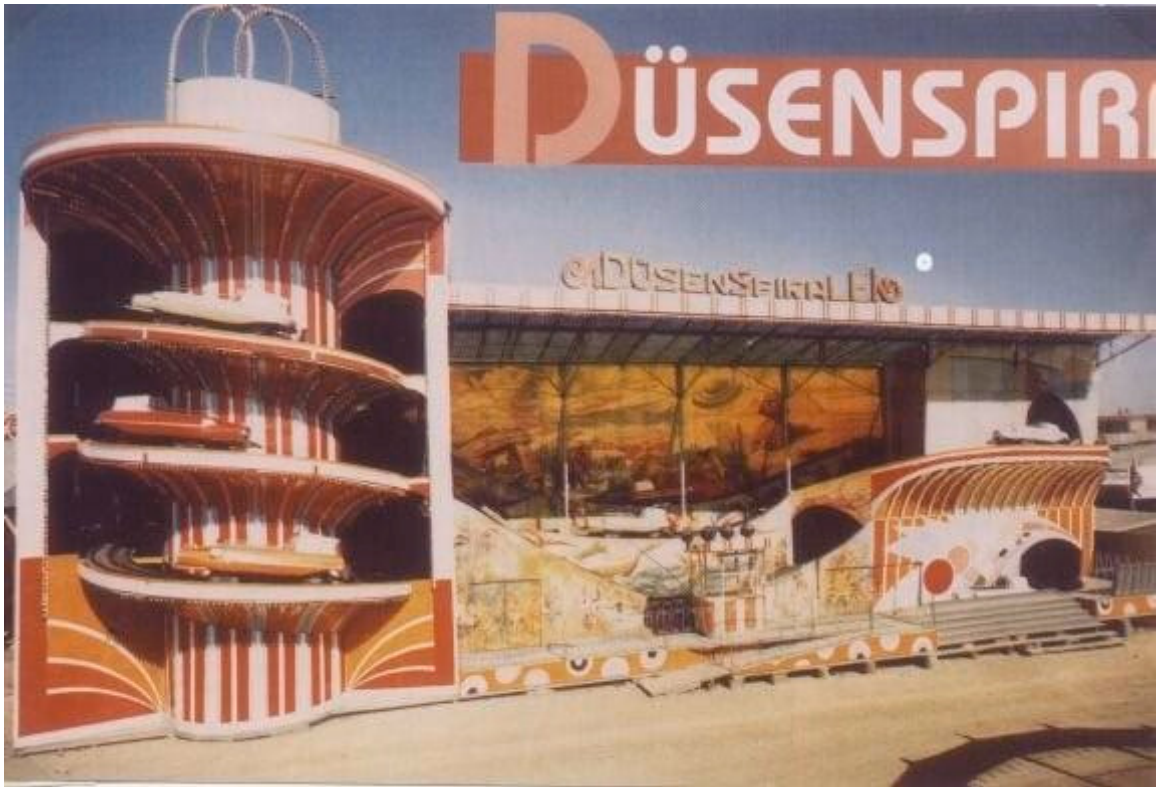
Berg- und Talbahn "Cortina-Bob" (1948) mit Tal- statt Bergfahrt im hinteren Teil (Quelle: www.autoskooter.com)

Unter der Bezeichnung "Das grösste elektrische Karussell der Welt" traf dann zum Bremer Freimarkt 1912 Heinrich Langes erste Bremer "Hoch- und Untergrundbahn" ein: "Tatsächlich beanspruchte sie

einen Raum im Umfange von etwa zwei Berg- und Talbahnen. Die aneinander geschlossenen offenen Wagen des Karussells fuhren in Form einer Acht über Berg und Tal. Aber das Unternehmen rentierte sich nicht, weil es für die Reise viel zu kompliziert war. Daher ist es nach 1913 nicht wiedergekehrt²⁵. Mit der Hoch- und Untergrundbahn eng verwandt waren die verschiedenen Gebirgsszeneriebahnen, in den USA "Scenic-Railway" genannt: "Bei dieser Form der Gebirgsbahn, die meines Wissens nie transportabel gebaut wurde, wird das gesamte Holzgerüst mit plastischen Dekorationsteilen kaschiert. Die Wagenzüge fahren über Brücken und Viadukte, durch Schluchten, Felsenhöhlen und Gebirgslandschaften, die Fahrt geht vorbei an Burgruinen, Mühlen, Schlössern und Almhütten. Von diesen Szeneriebahnen mit aufwendiger Ausstattung stellte u.a. [der Karussell-König Hugo] Haase nach 1913 einige auf"²⁶. Gebirgsbahnen waren also frühe thematische Achterbahnen, die Höhen und Tiefen durchfuhren, denn im Gegensatz zu heute gab es früher auch ebenerdig fahrende Achterbahnen. Als späte Nachfolger der Gebirgsbahnen können die 1957 von Schwarzkopf konstruierte "Düsenspirale" und die "Magic Mountain" von Klaus Renoldi (Bremen) betrachtet werden, Kombinationen von Achterbahn und Geisterbahn.



Amerikanische Gebirgsszenerie-Bahn (Scenic Railway), um 1913. Aus: Florian Dering, Volksbelustigungen. Nördlingen 1986, S. 121.



Themenfahrge­schäft “Düsenspirale” (30 x 14 m), Frontdekoration mit Urzeitmonstern von Fritz Hilbert. Aus: Kirmes und Park Revue 10, 1997, S. 30.



Themenfahrgeschäft "Magic Mountain" am Oktoberfest 1992 in München. Diese Bahn wurde zweimal umgebaut und 1998 in "Star World" und 2007 in "Höllensblitz" umbenannt.

Yannik Küchenmeister



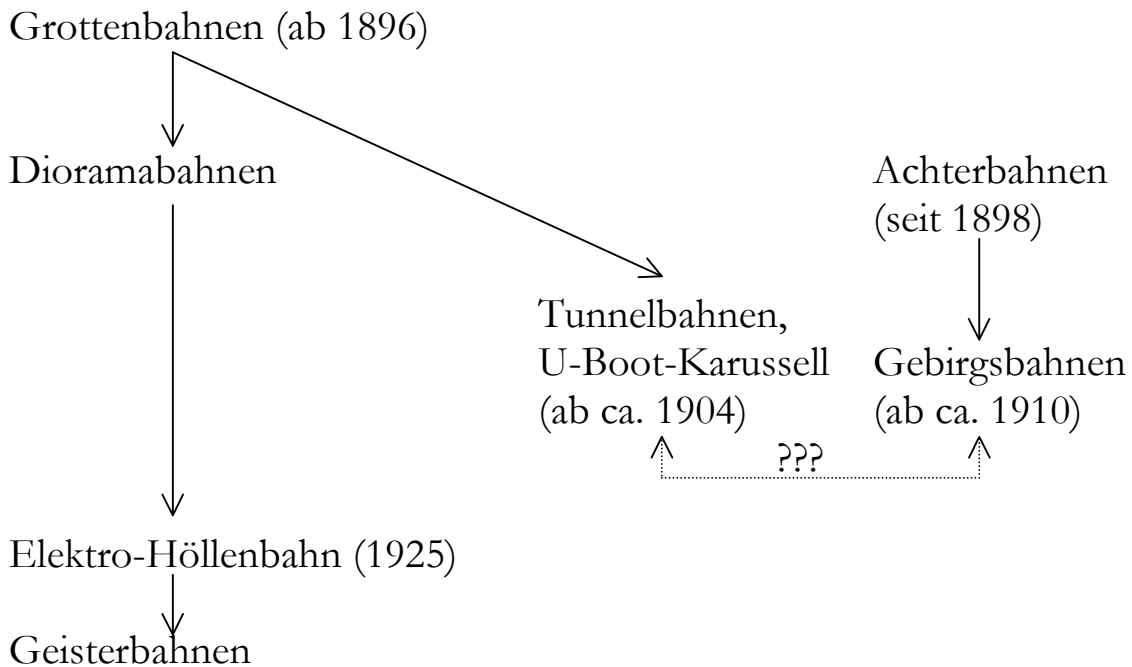
Indoor-Achterbahn mit Geisterbahn-Bergwerks-Image von Klaus Renoldi (Bremen), 2007 (Quelle: www.renoldi.net)

Nach Derings Argumentation gehören also die Tunnel-Karusselle ebenso wie die Scenic Railways zu den Vorläufern der Geisterbahn. Doch dann taucht wie aus dem Nichts im Jahre 1925 die von der Firma Hitzig gebaute "Elektro-Höllensbahn" auf, welche Dering als direkten Vorläufer der Geisterbahnen bezeichnet: "Durch eine Felsentür führt der Wagenzug auf einen Schienenkreis mit zwei kleinen Tälern. Im Inneren der Anlage ist es zuerst dunkel, nach und nach leuchten rote elektrische Lampen auf. Teufel und Drachen erscheinen, die Bahn fährt immer schneller. Auf dem Höhepunkt wird der Höllenkessel mit künstlichen Flammen im Zentrum des Kreises unter Sirenengeheul sichtbar. Danach verschwindet die Szenerie langsam, und der Wagen fährt durch eine weitere Tür wieder ins Freie"²⁸. Obwohl von der "Elektro-Höllensbahn" keine Photos vorzuliegen scheinen und die Bahn ausser bei Dering offenbar

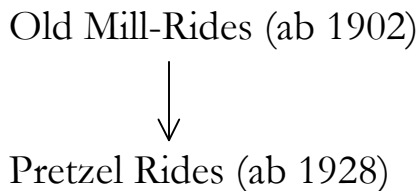
nirgendwo bezeugt ist, erinnert sie nach der Beschreibung an eine thematisch auf Horror ausgerichtete Grottenbahn.

Bevor wir zu den Geisterbahnen zurückkehren, stellen wir hier die Genealogien, wie sie von uns und wie sie von Dering entwickelt wurden, einander gegenüber.

1. Genealogie der Geisterbahnen nach F. Dering:



2. Genealogie der Geisterbahnen nach A. Toth:



Unser Schema widerspricht also demjenigen Derings völlig und behauptet nichts anderes, als dass die Grottenbahnen und ihre Nachkommen und in Sonderheit auch die Achterbahnen und ihre Abkömmlinge genealogisch rein gar nichts mit den Geisterbahnen zu tun haben. Dennoch ergibt sich eine typologische Nähe, nur, dass

diese Klassifizierung sich nicht mittels eines Stammbaums, sondern aufgrund von gemeinsamen Merkmalen aufstellen lässt. Die einzigen beiden Elemente, die nämlich sämtliche Fahrgeschäfte beider Genealogien miteinander verbinden, sind das geführte Fahren und der Einsatz von Themen. Schränkt man die Themen auf das eine Thema “Dunkelheit” ein, entfällt der rechte Ast von Derings Genealogie mit den Gebirgsbahnen und damit auch deren supponierte Verwandtschaft mit den Tunnelbahnen und dem U-Boot-Karussell. Allerdings bestand historisch, und das heisst genealogisch, wie wir gesehen haben, der entscheidende Schritt in der Elektrifizierung der Wasserwege der Old Mill-Rides, d.h. die Patentierung der Einschiene mit Stromführung war das Besondere, das die Geisterbahn hatte entstehen lassen. Insofern ist sie also genetisch auch nicht mit dem ganzen linken Ast der Deringschen Genealogie zwischen Grotten- und Höllenbahn verwandt, denn dort finden sich keine Einschienen, sondern Schienenpaare, und die Schienen haben keine Stromleitungen, sondern die Wagen werden von mit Dampf oder Elektrizität betriebenen Lokomotiven gezogen. Ferner könnte man als wichtigen definitorischen Unterschied zwischen dem linken Ast bei Dering und unserer kurzen Genealogie auch die Tatsache anführen, dass alle Wagen von der Grotten- bis zur Höllenbahn konkateniert waren und also nicht einzeln, eben “von Geisterhand” gesteuert, fahren.

Eine Art von Kombination der Grotten- und der Geisterbahntradition finden wir erst bei einigen modernen Geisterbahnen wie dem “Geister-Schloss” im Europa-Park Rust oder Martin Blumes “Daemonium”, die allerdings natürlich wiederum typologisch und nicht genealogisch bedingt sind.



Konkatenierte und drehrichtungsgesteuerte Gondeln in Martin Blumes
“Daemonium”, der ehemaligen Geisterbahn “Grüne Hölle”, umgebaut 2007
(Quelle: <http://kirmesfun-world.de>)

Zusammenfassend ergibt sich also die historisch bewiesene genealogische Herleitung der Geisterbahnen aus Wasserfahrgeschäften mit ihren Tunnels, Stollen und Schleusen und nicht die Idee der Fahrt mit Hunden durch Bergwerke, wie sie das Vorbild der Grottenbahnen abgegeben hat. Die beiden Traditionen, die von der Grotten- bis zur Höllenbahn einerseits und von den Old Mill-Rides bis zur Geisterbahn andererseits führten, sind also nicht genealogisch, sondern nur typologisch durch die beiden definitorischen Elemente der geführten Fahrt und der thematischen Dunkelheit miteinander vergleichbar. Damit ist Derings Genealogie widerlegt.

Damit kommen wir zu den Geisterbahnen zurück, von denen wir bisher erst ihre Erfindung 1928 in Bridgetown, N.J. und ihr erstes europäisches Erscheinen 1930 in England und 1931 in Deutschland sowie in Holland erwähnt hatten. In den mehr als 75 Jahren, seit es Geisterbahnen gibt, haben sich gewisse Grundelemente nicht ver-

ändert: “Auf der begrenzten Bodenfläche des Innenraumes wird durch viele Kurven eine möglichst lange Wegstrecke erreicht. Die Wagen werden in bestimmten Abständen vom Einsteigebahnhof aus auf den Fahrweg geschickt, an den entsprechenden Stellen stösst das Fahrzeug auf einen Kontakt an der Schiene und löst so den Bewegungs-, Geräusch- und Beleuchtungseffekt des jeweiligen Schreckensobjektes aus. Im Gegensatz zu den elektronisch gesteuerten Ungetümen der Gegenwart war die Bauart der früheren Geisterfiguren einfach”²⁹.



Hebel und Draht als Auslösemechanismen in der Wiener Prater-Geisterbahn.
Photo 1992.

Doch haben sich natürlich auch die Geisterbahnen, vor allem durch neue Materialien, im Laufe der Zeit stark verändert. Anfangs der 50er Jahre beginnt “eine völlig neue Entwicklungsphase durch die Nutzung von Pneumatik und Hydraulik für den Karussellbau. Die Einführung dieser neuen Techniken ermöglichte eine enorme Erweiterung der Bewegungsabläufe, die über die Fahreffekte der bisherigen Karussellformen weit hinausgeht”³⁰. In den 60er Jahren beginnt zudem der neue Werkstoff Polyester die Fassadengestaltungen zu

beeinflussen.³¹ 1958 baut Josef Wallner für die Geisterbahn von Rudi Dom “eine der ersten Garnituren plastisch beweglicher Figuren, deren Einzelteile allerdings noch aus flüssigem Holz bestanden”³².



“Buser’s Geisterbahn”, erbaut 1958 für Rudi Dom. Photo aus der Privatsammlung Ruth Buser (Uster).



Teilweise aus flüssigem Holz hergestellte Frontfiguren der Dom-Geisterbahn (1958) von Josef Wallner (Photo Herbst 1991).

Während die Erscheinungen in alten Bahnen wie der Wiener Prater-Geisterbahn mit Hebeln und Drähten ausgelöst werden und nur einfacher Bewegungen fähig sind, werden modernere Erscheinungen durch Lichtschranken oder Magnetkontakte ausgelöst und können, teilweise durch Computersteuerung, komplexe Bewegungen ausführen.



Techniker bei der Probe einer audio-pneumotronischen Erscheinung. Aus: Cristina Imbrò/Stefano Staro, *In-ludere. Tradizione e design in treni fantasma e castelli incantati*. Padova 1989, S. 135.

Seit den 70er Jahren “wurden bei einigen Geisterbahnen die gesamten Fassaden plastisch geformt. Beeindruckend ist hier die ca. 36m lange Grossplastik der ‘Geister-Schlange’ des Schaustellers Lehmann aus Worms, die 1979 von der Firma Mack gebaut wurde.



Die 36 m lange “Geister-Schlange” von F. Lehmann (Worms), bis vor kurzem die grösste ambulante Geisterbahn Europas (Quelle: www.kirmesfreunde.de).

In der Polyesterabteilung der Firma wurde zuerst ein Modell von 50 cm Höhe erstellt. Anhand dieses Entwurfs wurde die Schlange in Originalgrösse an der Wand einer Halle aufgebaut. Die plastischen Teile wurden dabei grösstenteils aus Styropor geschnitten und mit Tonschlemme überzogen. Das gesamte Gebilde wurden nun mit Polyester und Glasfasermatten belegt (...). Erst danach wurde die Schlange in einzelne transportable Teile zersägt³³.

Viele Geisterbahnen haben im Laufe ihres Bestehens ihr Äusseres und Inneres, oft auch ihren Namen, verändert: “Die Anlage des Schaustellers E. Eckl jun. aus München geht auf eine Geisterbahn der Firma Haase aus dem Jahre 1938 zurück³⁴. Umbauten finden oftmals in sehr kurzer Zeit statt: “1974 malte [Peter] Petz die Fassade für die ‘King-Kong-Horror-Bahn’, im Winter 1979/80 wurde die gesamte Anlage mit Fassadengestaltung und neuen Effekten im Inneren auf ‘Schloss Schreckenstein’ umgerüstet, die Malerei dazu stammt von Hilbert jun. Für die neue Aufmachung wurde die alte Aluminiumfassade verwendet, die obere Kante wurde entsprechend der Silhouette der neuen Szene ausgeschnitten³⁵. Ein weiteres Beispiel

liefert die bereits erwähnte Geisterbahn “Geister bitten zur Kasse”, die später in “Huiii ... die Geister” umbenannt wurde.



“Huiii ... die Geister” von Schäfer, ehemals “Geister bitten zur Kasse”. Photo: Puppentheatermuseum München (1979).

Die jüngste “Sensation” in dieser Zeit, welche von Platzwarten immer wieder als den Geisterbahnen so ungünstig geschildert wird, ist Martin Blumes “Daemonium”. Sie basiert auf der 1992 aus der ursprünglichen Geisterbahn “Fantasia” umgebauten “Grünen Hölle” und wurde 2007 zur jetzigen 4-Stock-Geisterbahn “Daemonium” umgebaut, die damit die grösste transportable Geisterbahn Europas ist und sogar einen See in ihrem Innern hat.



Die 2007 aus der “Grünen Hölle” sowie der früheren “Fantasia” umgebaute Geisterbahn “Daemonium” von Martin Blume ist die grösste transportable Geisterbahn Europas. Quelle: <http://www.daemonium-ride.de/main.html>

Eine Geschichte der Geisterbahnen, auch wenn es nur eine kurze sein kann, wäre jedoch nicht vollständig mit einer Genealogie und einer Typologie. Da Geisterbahnen gerade thematische Fahrgeschäfte sind, müssen wir abschliessend noch einen Blick auf ihre Motivgeschichte werfen, also uns der spezifischen Horrorthematik zuwenden, die übrigens der Hauptgrund für die oben festgestellte Tatsache sein dürfte, weshalb Geisterbahnen häufiger als andere Fahrgeschäfte umgebaut und dem Geschmack der Zeit angepasst werden.

Bereits die frühen Pretzel Rides hatten keine strikte Horrorthematik, sondern eine gewisse, wenn auch meistens auf Horror gegründete thematische Vielfalt. Allen erwähnt unter den ersten Geisterbahnen “Laff-in-the-Darf”, “Spook-A-Rama”, “The Devil Chaser”, “Paris After Dark” und “Jungle Land”.³⁶ Das letzte Thema ist in unserem Zusammenhang deshalb besonders interessant, weil die Wiener Prater-Geisterbahn als “Fahrt in den Dschungel” gebaut worden war.

Damit stellt sich natürlich die Frage, welche Quellen für die einzelnen Themata benutzt wurden und woher Themenkombinationen wie etwa Dschungel + Horror eigentlich stammen. Generell ist es eine Tatsache, dass seit der beginnenden Popularität des Films in den 10er Jahren der literarische Horror stärker durch den Film als durch seine literarischen Vorlagen selbst vermittelt wurde. Hinzu kommt, dass der Film selbst letzten Endes seinen Ursprung in der Schaustellerei hat. Es ist daher gewiss kein Zufall, dass der französische Filmpionier Georges Méliès (1861-1938) als hauptberuflicher Zauberkünstler selbst Schausteller war und dass er darüber hinaus den ersten Horrorfilm, "Le Manoir du Diable", und damit sogar den ersten Geisterhaus-Film bereits 1896 produzierte.



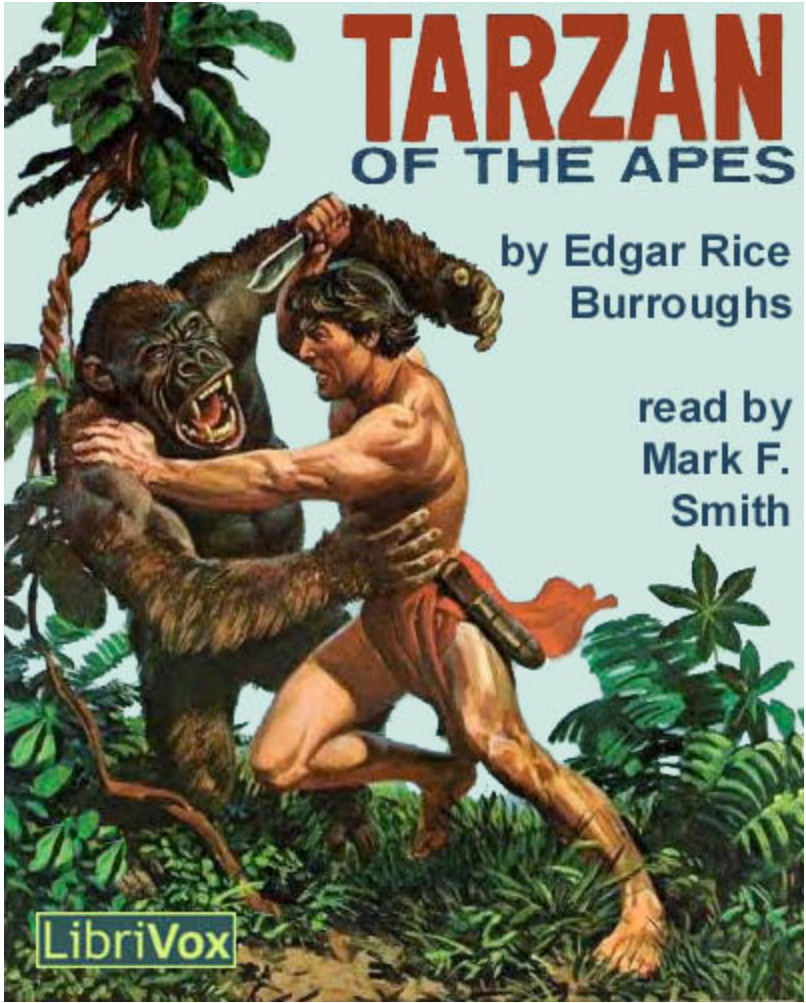
Bild aus Georges Méliès' Film "Le Manoir du Diable" (1896).
Quelle: www.cinemedioevo.net.

Noch weniger ein Zufall ist vielleicht, dass also ausgerechnet im selben Jahr 1896 auch die Grottenbahnen aufkamen. Der erste Film, der sich mit den in der Schaustellerei schon lange bekannten Deformationen befasste, war "Esméralda" von Alice Guy und Victorin-Hyppolite Jasset (1905). Es handelt sich hier um das "Glöckner von Notre Dame"-Motiv, das aus dem Roman Victor Hugos "Notre Dame de Paris" (1831) stammt und besser bekannt wurde durch den

deutschen Film “Der Bucklige und die Tänzerin” von F.W. Murnau (1920) sowie den amerikanischen Film “The Hunchback of Notre Dame” von Wallace Worsley (1920). 1915 wurde die Horrorwelt durch den Golem in Paul Wegeners Film “Der Golem” bereichert, der auf Gustav Meyrinks gleichnamigen Roman aus dem selben Jahr zurückgeht und seinerseits auf einer Prager Legende mit kabbalistischen Wurzeln im 12. Jh. beruhte. Bereits 1910 trat die Horrorgestalt des Frankensteinischen Monsters in J. Searle Dawleys “Frankenstein” hervor, das zuerst in Mary Shelleys 1818 veröffentlichtem Roman erscheint. Der erste Dracula-Film, dessen Gestalt aus Bram Stokers gleichnamigem Roman von 1897 beruhte, basiert auf der historischen Gestalt des transylvanischen Grafen Vlad III. Draculea (1431-1476), war F.W. Murnaus “Nosferatu. Eine Symphonie des Grauens” (1922).

Wie wir bereits gesehen haben, gehören Geisterhaus-Filme schon zu den ersten Filmen überhaupt. In den USA wurde diese Thematik vor allem durch D.W. Griffiths “The House of Darkness” (1913), James W. Hornes “The Witch of the Dark House” (1916), Edward F. Cline/Buster Keaton, “The Haunted House” (1921) und vor allem durch Paul Leni’s “The Cat and the Canary” (1927), der also unmittelbar vor der Erfindung der Pretzel-Rides in die Kinos kam, bekannt. Auch F.W. Murnaus “Schloss Vogelöd” (1921), der erste deutsche Geisterhausfilm, war wohl nicht ohne Wirkung in den USA, da Murnau ab 1926 in den USA arbeitete und auch mit dem deutschen Emigranten Paul Leni in Kontakt stand.

Was nun die übrigen Themen neben dem reinen Horror betrifft, so finden wir bereits bei den ersten Pretzel-Rides das Dschungelmotiv. Dieses dürfte auf den ersten Tarzan-Film “Tarzan of the Apes” unter der Regie von Scott Sidney (1918) zurückgehen. Man vergleiche das erste Geisterpaar der Wiener Prater-Geisterbahn, das sich heute als Affe und Seeräuber präsentiert, mit den beiden Gestalten auf dem folgenden Plakat von “Tarzan of the Apes”:



Der “Seeräuber” in der Wiener Prater-Geisterbahn hat ein Messer in der Hand, das allerdings auf dem Bild fast nicht sichtbar ist. Ein Paar aus einem Seeräuber und einem Affen ist jedoch sinnlos, und die beiden Erscheinungen waren nach J. Ortner immer zusammen gruppiert.³⁷ Es kann also wohl kein Zweifel bestehen, dass wir hier Tarzan and the Ape in der ehemaligen “Fahrt in den Dschungel” vor uns haben, das allerdings in diesem Fall auch durch den viel bekannteren Film von W.S. Van Dyke “Tarzan the Ape Man” (1932) mit Johnny Weissmüller inspiriert sein kann.

Mit der Motivgeschichte der Geisterbahn hängen auch deren Bezeichnungsweisen zusammen. Wie wir wissen, war der erste Name der Geisterbahn “Pretzel Ride”, benannt nach der bretzelartig kurvigen Fahrspur, die sich aus dem Prinzip der maximalen Fahrlänge bei eng begrenzter Fläche ergibt. Als die Pretzel Rides ab 1930 in Europa zuerst in England bekannt wurden, musste jedoch ein neuer und sinnfälligerer Name gefunden werden, da der angestammte im Britischen nichtssagend ist.³⁸ Man wählte als Bezeichnung “Ghost Train”, inspiriert von Anrold Riddleys gleichnamigem Theaterstück, womit allerdings ein regelrechter Eisenbahnzug gemeint ist. Riddleys Theaterstück war bereits 1927 von Géza von Bolváry unter dem Titel “Der Geisterzug” verfilmt worden, im selben Jahr entstand Gabriel García Morenos “El tren fantasma”, 1931 Walter Fordes “The Ghost Train”, 1933 Lajos Lázárs “Kísértetek vonata” (1933) und Jean Mihails “Trenul fantoma”, so dass hier der Name des Fahrgeschäftes durch die Verfilmungen des Romans, aus dem der Name gewählt worden war, gefördert wurde.

“Geisterbahn” ist also eine wörtliche Übersetzung aus englisch “Ghost Train”, und auf der englischen oder vielleicht auf der deutschen Bezeichnung beruhen dann die weiteren Namen “Train fantôme”, “Treno fantasma”, “tren fantoma”, “kísértetek vonata”, usw. In der DDR war der Name “Gespensterbahn” üblich. In den USA wird heute dagegen “Ghost Train” nur von des Britischen Kundigen verstanden, sonst wird “Dark Ride” verwendet, womit

allerdings auch nicht-dunkle Themenfahrergeschäfte bezeichnet werden.

-
- 1 Florian Dering, Volksbelustigungen. Nördlingen 1986, S. 10.
 - 2 Dering, a.a.O., S. 23.
 - 3 Dering, a.a.O., S. 79.
 - 4 Dering, a.a.O., S. 46.
 - 5 Dering, a.a.O., S. 46.
 - 6 Dering, a.a.O., S. 9.
 - 7 Dering, a.a.O., S. 132.
 - 8 Vgl. Dering, a.a.O., S. 135.
 - 9 Vgl. Dering, a.a.O., S. 135.
 - 10 Vgl. Dering, a.a.O., S. 135.
 - 11 Michael Jantowski, Geisterbahnen. Teil 1. In: Kirmes & Park Revue 9, 1999, S. 36.
 - 12 Merkblatt "Fahrergeschäfte" der Beratungsstelle für Stahlverwendung, Nr. 462, 1972, S. 10.
 - 13 Vgl. Jantowski, a.a.O., S. 38 u. in: Kirmes & Park Revue 10, 1999, S. 41.
 - 14 Vgl. www.laffinthedark.com
 - 14a Nick Laister, The Fairground Heritage Trust. In: www.fairground-heritage.org.uk
 - 15 Dering, a.a.O., S. 133.
 - 16 Hennie van Oers/Paul Spapens/Lauran Wijffels, Veel vermaak en weinig wol. 2. Aufl. Tilburg 1986, S. 97.
 - 17 Geoff Weedon/Richard Ward, Fairground Art. New York und London 1981, S. 255.
 - 18 Dering, a.a.O., S. 93.
 - 19 Fritz Peters, Freimarkt in Bremen. 2. Aufl. Bremen 1985, S. 126.
 - 20 Hans Pemmer/Ninni Lackner, Der Wiener Prater einst und jetzt. Wien 1935, S. 187.
 - 21 Pemmer/Lackner, a.a.O., S. 31.
 - 22 Dering, a.a.O., S. 132 f.
 - 23 Katalog der Karussell-Fabrik Fritz Bothmann, Gotha, 1913, S. 17.
 - 24 Katalog Bothmann, a.a.O., S. 31.
 - 25 Peters, a.a.O., S. 127.
 - 26 Dering, a.a.O., S. 121.
 - 28 Dering, a.a.O., S. 133.
 - 29 Dering, a.a.O., S. 132.
 - 30 Dering, a.a.O., S. 133.
 - 31 Dering, a.a.O., S. 99.
 - 32 Dering, a.a.O., S. 206.
 - 33 Dering, a.a.O., S. 206.
 - 34 Dering, a.a.O., S. 210.
 - 35 Dering, a.a.O., S. 210.
 - 36 Mark Allen, Dark Rides. In: <http://blog.wfmu.org/freeform/2008/02/dark-rides.html>
 - 37 Schst. Johann Ortner, mdl., Oktober 1992.
 - 38 Leister, a.a.O.