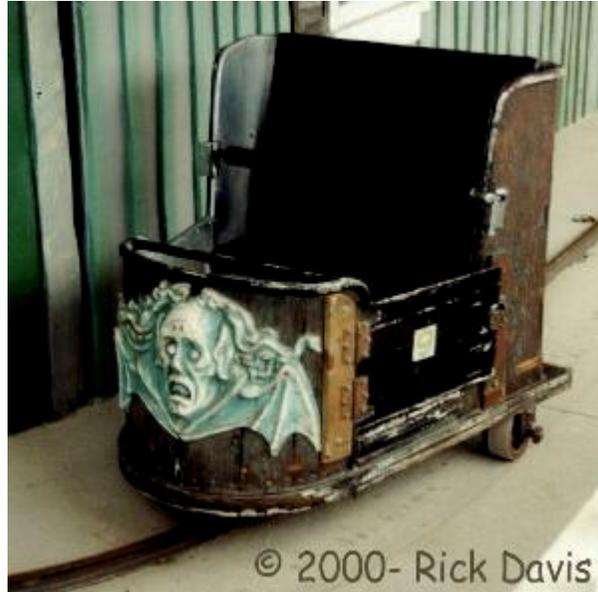


2.4. Der Bahnhof mit den Wagen

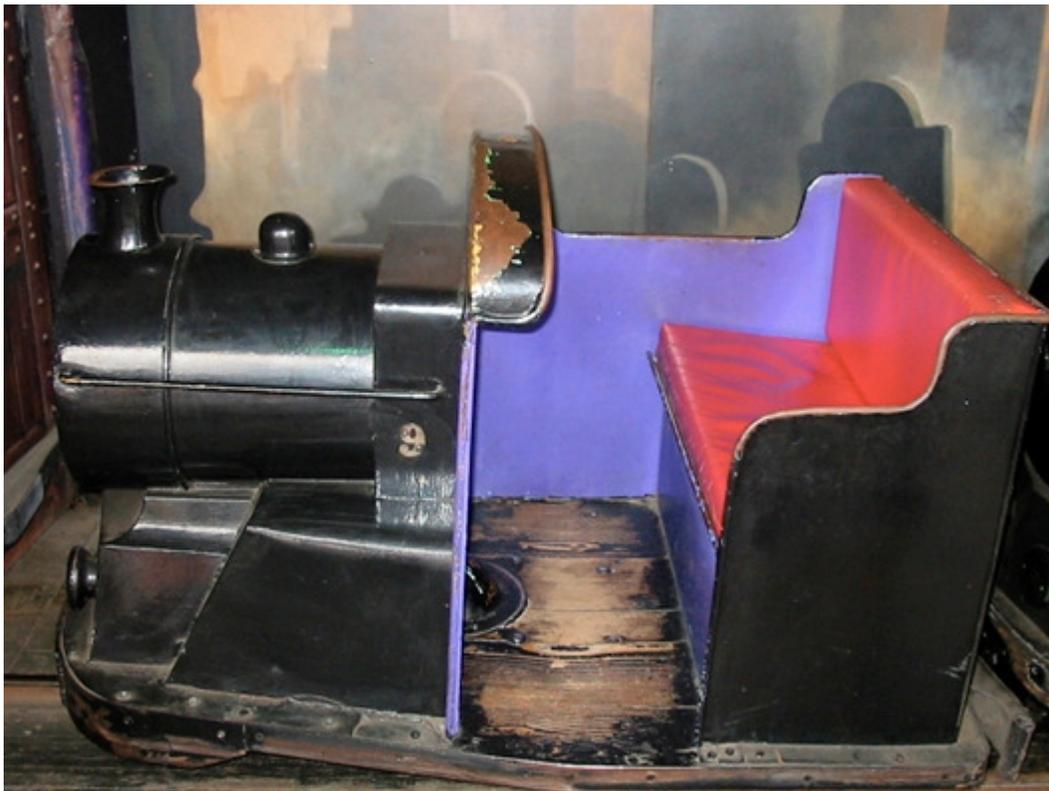
Neben Siedlungen besitzen zur Fahrschäfte Bahnhöfe. Folgerichtig waren auf den Fassaden früherer Geisterbahnen Bahnhofsszenen gemalt: “[Sid Howell] painted carefully observed British Railway buffets populated by men in trilby hats and seductive women in utility line suits, hats, high heels and seamed stockings”¹. Während die ersten Pretzel rides 5 Wagen hatten, haben moderne ambulante Geisterbahnen in der Regel 6 oder 8 Wagen. Der Bahnhof der Wiener Prater-Geisterbahn zählt 8 Wagen.



Knoebel's Pretzel car in der Geisterbahn "Haunted Mansion" in Elysburg, PA
Aus: www.ridezone.com



Wagen der Geisterbahn "Fright on Lake Eerie"
Erievue Park, Geneva-on-the-Lake, OH. Aus: www.ridezone.com.



Nach Lokomotive gestalteter Wagen im "Ghost Train" im "Melbourne Luna-
Park", Melbourne, Australien. Aus: www.tunneloflaffs.com.

Moderne europäische Fahrzeuge für Skooter, Geisterbahnen, Achterbahnen und andere fliegende Bauten weisen “meist nur 840 mm und manchmal sogar bloss 820 mm Sitzbreite für zwei Personen auf. Dies ist sehr knapp und in manchen Fällen schon zu wenig; auch der Fahrgastwechsel wird dadurch unnötig verzögert. Zudem werden ja viele fliegende Bauten auch während der kalten Jahreszeit betrieben, wobei man dann dem Publikum die Benützung solcher Sitze noch mit dicker Winterkleidung zumutet”². Daneben gibt es jedoch Geisterbahnen, die Gondeln mit zwei Sitzreihen aufweisen.



Vierergondel ohne Sicherheitsbügel, aber mit Haltestangen. “Schloss Schreckenstein” von Edmund Eckl, München (Oktoberfest 1992).



Bügellose Vierergondel ohne Haltestangen.
“Geisterburg” von Dom-Dollberg, München
(Oktoberfest 1992).

Folgende Seite:

Oben: Bügellose Vierergondel mit Haltestangen. “Geister-Schloss” von Judenhofer-Kunz, München (Oktoberfest 1992).

Unten: Dreihbare Zweiergondel in Muschelform, mit Sicherheitsbügel.
“Godzilla’s Monster” von K.W. Fellerhoff, Hamburg (Hamburger Winterdom, 22.11.1997).



Die Wagen der Wiener Prater-Geisterbahn haben nur einen Sitz:



Oben: Gondel der Wiener Prater-Geisterbahn ohne Haltestange.
Unten: Identischer Gondeltyp, aber mit Haltestange. "Geister-Schloss" im Wiener Prater (4.12.1999).

“Um eine hohe Kapazität zu erreichen, sind die Gondeln so ausgelegt, dass sie neben zwei Erwachsenen auch noch zusätzlich ein Kind aufnehmen können. Daraus ergeben sich, was bei Hochbetrieb unabdingbar für gute Kasse ist, folgende Kombinationen: zwei Erwachsene und ein Kind, ein Erwachsener und zwei Kinder, drei Kinder oder Halbwüchsige. Nur so sind befriedigende Einnahmen möglich, da ja der Hochbetrieb auf einem Platz nicht ununterbrochen anhält, sondern nur eine kurze Zeit der gesamten Spieldauer ausmacht. Es handelt sich eher um zweieinhalb Sitze als um Doppelsitze”³.



Bügellose Zweiergondel mit Haltestange.
“Grusel-Schiff” von Othmar Pilz (Münchenbuchsee).



Oben: Bügellose Zweiergondel mit Haltestange. "Geisterbahn" von Gertrud Eckl, München (Oktoberfest 1992).

Unten: Bügellose Zweiergondel mit Haltestange der "Fantasy", Rimini (Sommer 1992).

Die von Schwarzkopf gebauten Geisterbahnen “Fliegender Teppich” und “Geister bitten zur Kasse” (1968), die später in “Huiii ... die Geister” umbenannt wurde, besaßen Sessellift-Gondeln, “in denen man die Fahrt mit Beinfreiheit absolvierte. Installiert wurden Figuren, die vom Boden urplötzlich aufstanden, sich den baumelnden Beinen der Fahrgäste dabei bedrohlich näherten”⁴.

Drehbare Gondeln in Muschelform weisen die “Kingdom of Magic” von Klaus Renoldi (Bremen), später als “Geisterschlucht”, “Grüne Hölle” und “Phantasia”, und neuerdings seit dem Umbau durch Martin Blume als “Daemonium” präsentiert, sowie “Godzilla’s Monster” von K.W. Fellerhoff (Hamburg), mit je zwei oder mehr verketteten Gondeln, auf.



Sich drehende konkatenierte Gondeln von “Godzilla’s Monster” von K.W. Fellerhoff, Hamburg (Hamburger Winterdom, 22.11.1997).

Die zuletzt genannten Bahnen verfügen “über ein richtiges Schienensystem (im Gegensatz zur Führungsschiene bisheriger Geisterbahnen)”⁵.



Zweiergondel in Schubkarrenform mit Sicherheitsbügel.
“Buser’s Geisterbahn”, Ernst Buser sen. (†), St. Gallen (St. Galler
Frühlingsmesse, ca. 1975).

Für die Sicherheit der Fahrgäste in Wagen und Gondeln gilt allgemein: “In vielen Fahrgeschäften ist bereits beim normalen Betrieb ein Festhalten bzw. Abstützen der Insassen mit den Händen zweckmässig oder sogar notwendig. Schon bisher wurde in den meisten Fällen vor den Sitzen eine Haltestange angeordnet, die allerdings sowohl ihres Durchmessers als auch ihrer Anordnung nicht immer zweckmässig gestaltet war (...). Der Abstützung mit den Füßen kommt eine eher noch grössere Bedeutung zu”⁶. Die Wagen der Wiener Prater-Geisterbahn haben weder Sicherheitsbügel, noch Haltestange, es ist auch kaum möglich, sich mit den Füßen auf den rutschigen Holzböden abzustützen. Dies ist umso bedeutsamer, als die Wagen schneller als diejenigen der meisten anderen Geisterbahnen fahren und die Abfahrt vom 2. Stock recht steil ist. Einzig die Sitze fallen leicht zurück. Weil auch die Karrosserie niedrig ist, entsteht beim Fahrgast das Gefühl, dass er während der Fahrt recht ungeschützt und den Erscheinungen ausgeliefert ist, zumal einige sehr nahe an den Wagen herantreten. Kurz: Die Wagen der Wiener

Prater-Geisterbahn entsprechen in Form und Ausstattung ganz genau denjenigen der Pretzel-Rides aus den 30er Jahren.



(Forts.): Zweiergondeln mit Sicherheitsbügel. Oben: Horror-Trip, ehem. Ernst Buser, jr., St. Gallen. Unten: "Geisterfahrt", Münchner Oktoberfest 1992.

Sicherheitsbügel dienen jedoch auch dazu, das Aussteigen während der Fahrt zu verhindern. Bei der Wiener Prater-Geisterbahn wird dieses auf einer Tafel eigens verboten. Die Münchener Schaustellerin Irene Kunz wusste folgendes zu berichten: "Schlimm wars in der alten Geisterbahn, erzählt sie, als es in den Wagen noch keine Bügel gab, die die Fahrgäste auf ihren Sitzen hielten. Da sind die Leute während der Fahrt ausgestiegen, 'die ham da ganze Figurengruppen rausgrissen, wie die da drin rumhaut ham, das kann man sich nicht vorstellen'"⁷. Entsprechend wurden die Chaisen von Edmund Eckls "Horror-Vision" vergittert, "um so den Sicherheitsabstand von Figur und Mensch zu umgehen"⁸. Ph. Steiner bemerkte jedoch hierzu mit Recht: "Der Sinn der Geisterbahn ist ja gerade der, dass man erlebt, wie unsicher das Leben eigentlich ist und dass man dies nicht verdrängen darf, falls man nicht ein steriles, unwürdiges Leben leben will"⁹.

Heute werden von Geisterbahnen ausserdem automatische Streckensicherungen, die das Zusammenstossen der Fahrzeuge verhindern, sowie von Stockwerk-Geisterbahnen Rücklaufsicherungen in den Steigungsstrecken gefordert.¹⁰ Beides fehlt glücklicherweise in der Wiener Prater-Geisterbahn. Zusammenstösse von Wagen können besonders bei hoher Fahrfrequenz vorkommen, da die Geschwindigkeit der Wagen vom Gewicht der Fahrgäste abhängt. Rückwärts rollende Wagen auf den Aufstiegsrampen habe ich selbst jedoch bei meinen abertausenden von Fahrten durch die Wiener Prater-Geisterbahn nie erlebt. Während bei modernen Geisterbahnen die Wagen durch Kettenzüge aufwärts gezogen oder bei der Abfahrt gebremst werden, geschieht die Auffahrt bei der Wiener Prater-Geisterbahn allein durch die Kraft des Motors, der sich unter den Sitzen befindet, während die Geschwindigkeit bei der Abfahrt durch gefederte Holzbremsen, wie sie von den Gebirgsbahnen her bekannt sind, sowie durch "Knicke" in der Schienenführung, gedämpft wird. Die Wagen werden durch einen 42-Volt-Gleichstrom-Getriebemotor angetrieben



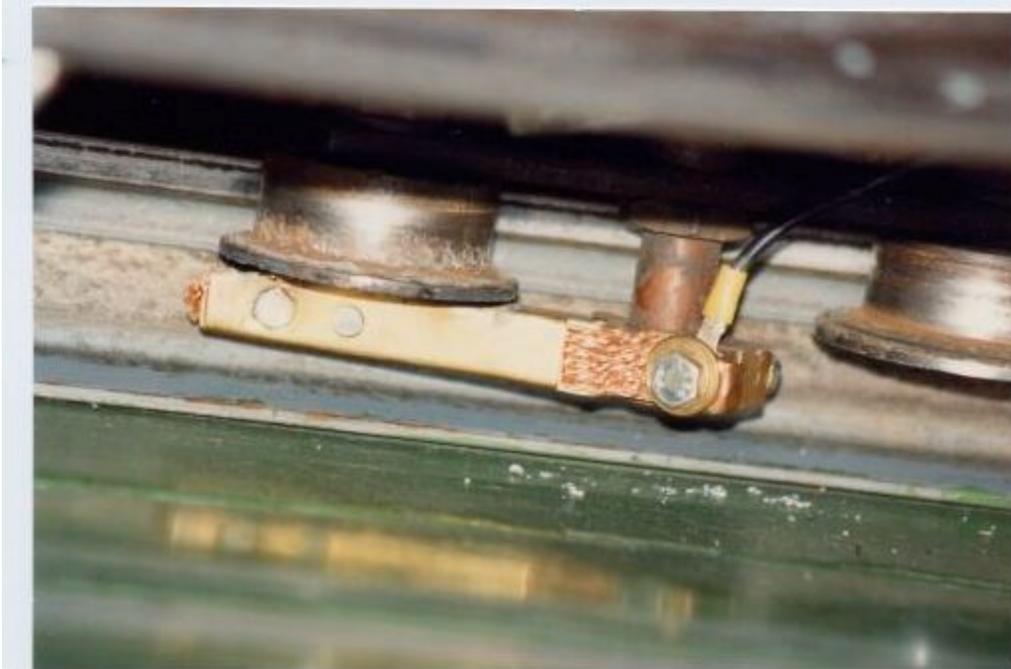
Vergitterter Wagen, "Horror House" von Hermann Häseli, St. Gallen
(Quelle: www.haeseli-chilbi.ch)

dessen Kraft durch eine Kette auf die Hinterachse übertragen wird. Der Gleichrichter befindet sich in einem separaten Generatorwagen.



Die Wagen haben Holzböden.
Rollenführungskörper mit Kugellagern.

Die Räder, auf denen das Hauptgewicht der Gondel ruht, sind mit Hartgummi belegt. Vorn an jedem Wagen ist ein drehbarer Rollenführungskörper mit sechs Kugellagern, den beiden oberen als Gewichtsträger sowie zwei links und zwei rechts zur Führung, und dem Schleifer angebracht, der den Strom von der Führungsschiene am Boden nach exakt dem selben Prinzip abnimmt wie demjenigen, das Leon Cassidy 1928 für seine Pretzel Rides patentieren liess. Anders als bei modernen Bahnen, wo die Schiene den Strom durch



Oben: Hintere Pufferung aus einem Stück Pneu.

Unten: Strombügel und zwei der sechs Kugellager unterhalb des Wagens.

Druck auf einen Knopf erhält, der sich am Boden oder auf einer Säule neben der Einfahrt befindet, müssen die Wagen der Wiener Prater-Geisterbahn von Hand zum Beginn der Plusleitung an der

Schiene bei der Einfahrt geschoben werden. Diese reicht von der Einfahrt bis zur Ausfahrt und fehlt im Bahnhof. Alle Geisterbahnen, auffälligerweise mit Ausnahme der in Karikaturen auftretenden, sind Einschienenbahnen.



Zweischienen-Geisterbahn im Comic-Strip. Aus: Schweinchen Dick Nr. 73, 1975, S. 5 (Privatsammlung Prof. Dr. A. Toth).

Die Wagen der Wiener Prater-Geisterbahn sind aus Metall, wobei der Boden aus Holz besteht. Sie sind heute rot, waren ursprünglich grün, tragen keine Figuren, sind aber vorne und hinten mit Grusel- und Tiermotiven bemalt, die wohl alle aus der "Fahrt in den Dschungel" stammen. Vorne und hinten sind die Wagen mit Pneustücken gepuffert. Diese Puffer dienen nicht nur zum Öffnen der Doppeltüren während der Fahrt, sondern auch, um eine auf der Fahrbahn liegende Erscheinung während der Fahrt wegzudrehen.

Die Wiener Prater-Geisterbahn hat auf dem 1. und 2. Stock Sicherheitsabsperrungen in Form von Holzzäunen sowie eine rechtwinklige metallische Abschränkung bei der Kasse. Diese befindet sich beim vordersten Wagen im Bahnhof: "Dies ist bei Hochbetrieb problematisch, da man dann einen strengen Abfahrtstakt der Wagen einhalten muss, um die Kapazität der Bahn zu nutzen, ohne dass zwei Wagen mit zuwenig Abstand hineingeschoben werden müssen. Dafür braucht es immer eine Anzahl bereits abkassierter Leute, falls einer beim Bezahlen Probleme macht, also noch das Portemonnaie suchen muss oder das Herausgeld umständlich nachzählt oder sonstwie den

Durchfluss aufhält. Es ist nun nicht einfach, die Leute dazu zu bewegen, von der Kasse weg nach dem Bahnhof zu gehen, bis etwa auf die Höhe, wo der dritte Wagen wäre, wenn sich die Wagen draussen befinden würden, damit die Kasse frei wird. Bei Hochbetrieb ist es sehr wichtig, dass kein Wagen im Bahnhof steht, sondern praktisch ein fliegender Wechsel der Fahrgäste stattfindet (...). Wäre die Kasse in der Mitte des Bahnhofs, würden die Leute eher nach vorne gehen, und die Reihenfolge wäre anders. Allerdings müsste man dann die Kasse nach vorne bauen, und der Platzbedarf für das Geschäft wäre grösser. Wenn man bedenkt, dass für die Feuerwehr mindestens drei Meter verbleiben müssen, dann ist es auf engen Plätzen ein Vorteil, dass die Kasse nicht vorsteht”¹¹.

Die Wiener Prater-Geisterbahn fährt im Gegenuhrzeigersinn. Die einzige andere mir bekannte europäische Geisterbahn, die ebenfalls linksläufig ist, ist das “Geister-Schloss” auf dem Wiener Prater, das allgemein sehr grosse Ähnlichkeit mit der Wiener Prater-Geisterbahn aufweist. Während linksläufige Karussells nicht selten sind, scheint es jedoch nur eine einzige linksläufige Berg- und Talbahn zu geben, den deutschen “Schnee-Circus”¹².

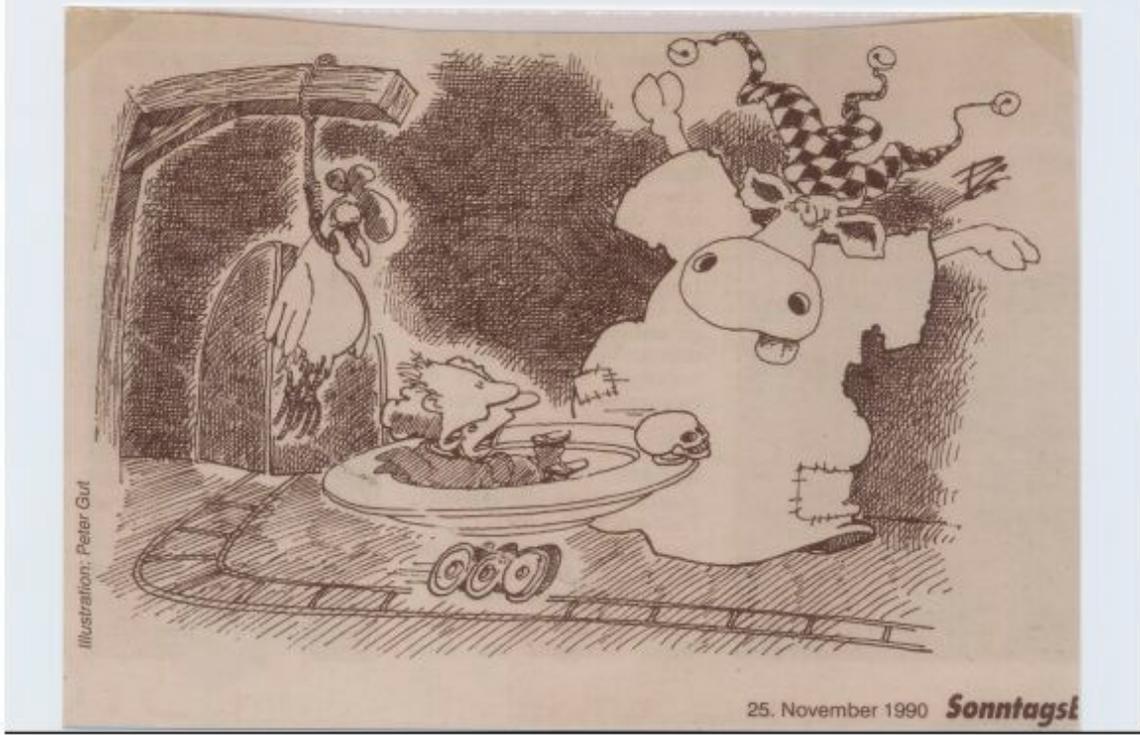
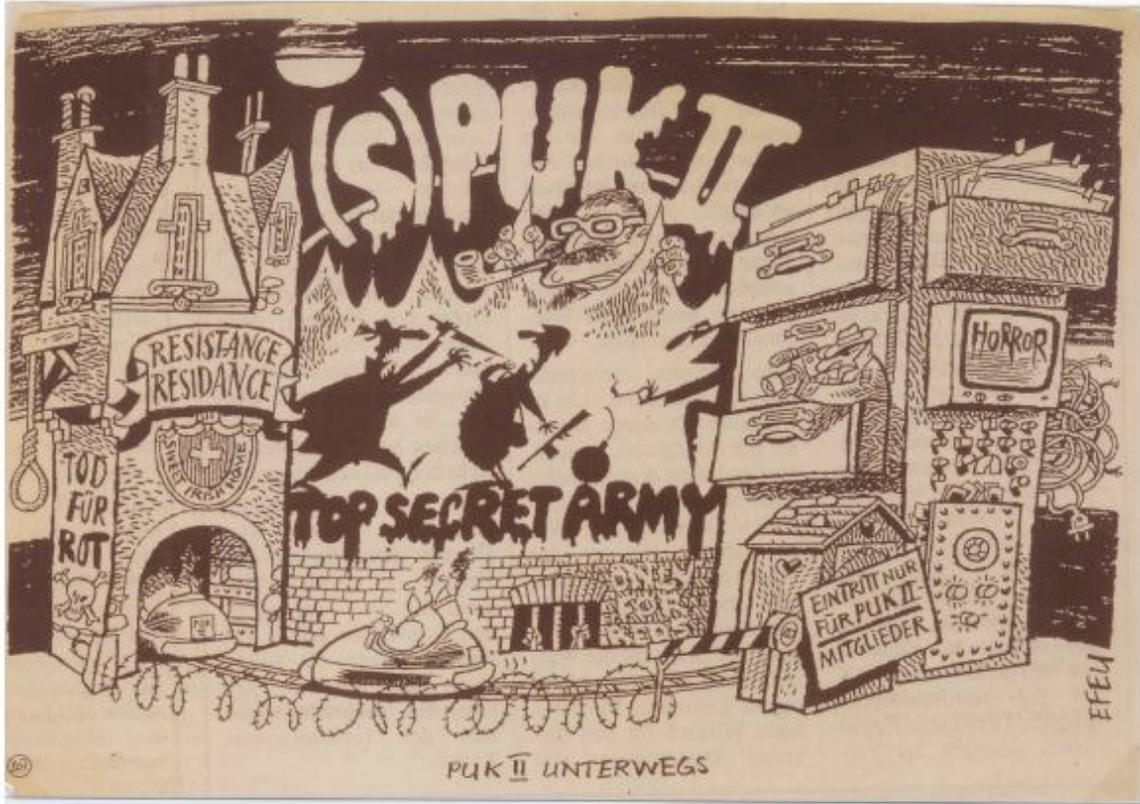
Nächste Seite:

Geisterszene in verschiedener Perspektive während der Drehung der Gondel in K.W. Fellerhoffs “Godzilla’s Monster” (Hamburger Winterdom, 22.11.1997).





Schienenführungssystem in K.W. Fellerhoffs "Godzilla's Monster".



Oben: Zweischienen-Geisterbahn. ("PUK" bedeutet "Parlamentarische Untersuchungskommission"). Aus: Brückenbauer, ca. 1990.

(Forts.:) Unten: Zweischienn-Geisterbahn (mit Anspielung auf den Rinderwahn). Aus: SonntagsBlick, 25.11.1990.



Im "Geister-Tempel" von K.W. Fellerhoff, Hamburg, werden die Wagen mit Kettenzügen in den 2. Stock gezogen. Rechts: Bei der Abfahrt werden sie ebenfalls durch Kettenzüge gebremst.



Linksläufige Fahrtrichtung im “Geister-Schloss” auf dem Wiener Prater (4.12.1999).



Linksläufige Berg- und Talbahn “Schnee-Circus” von Willi Moser II. bei Nacht. Aus: Kirmes und Park Revue 9, 1999, S. 40.



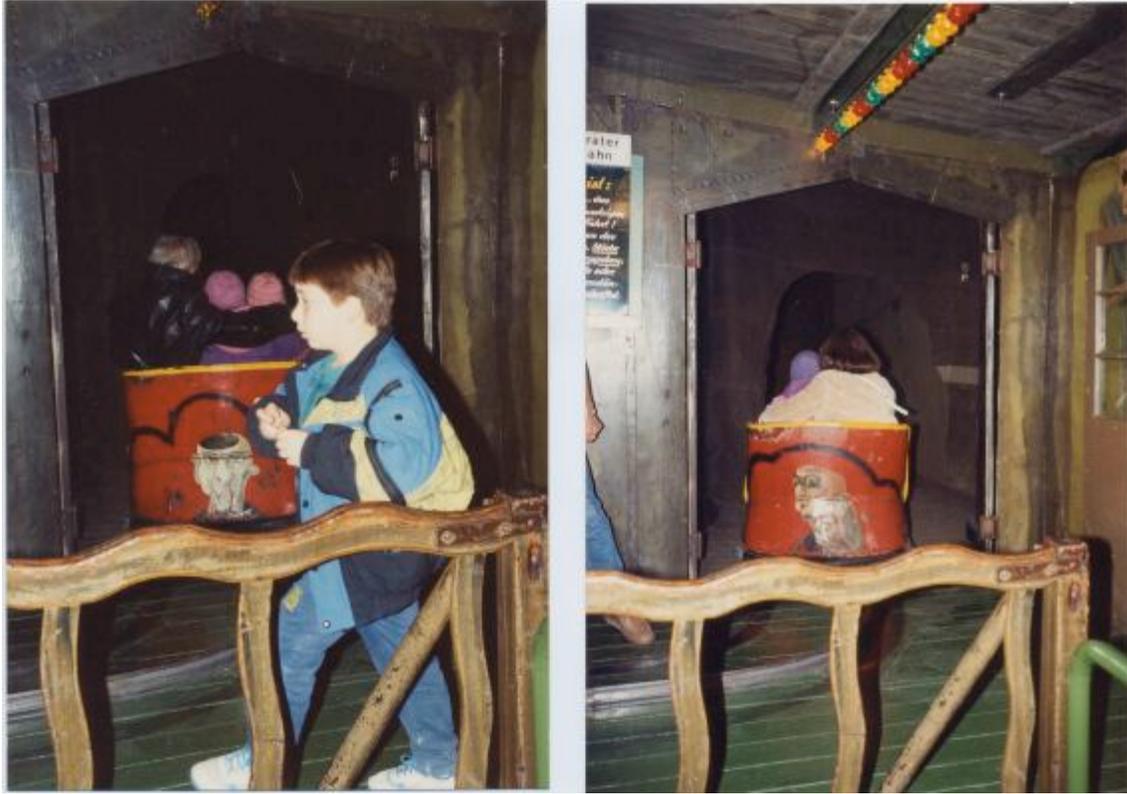
Der Bahnhof der Wiener Prater-Geisterbahn mit den Wagen
(Basler Herbstmesse 1991).



Oben: Bahnhof mit Abschrnkung (Basler Herbstmesse 1991).
Unten: Der Bahnhof bei Nacht (OLMA 1986).



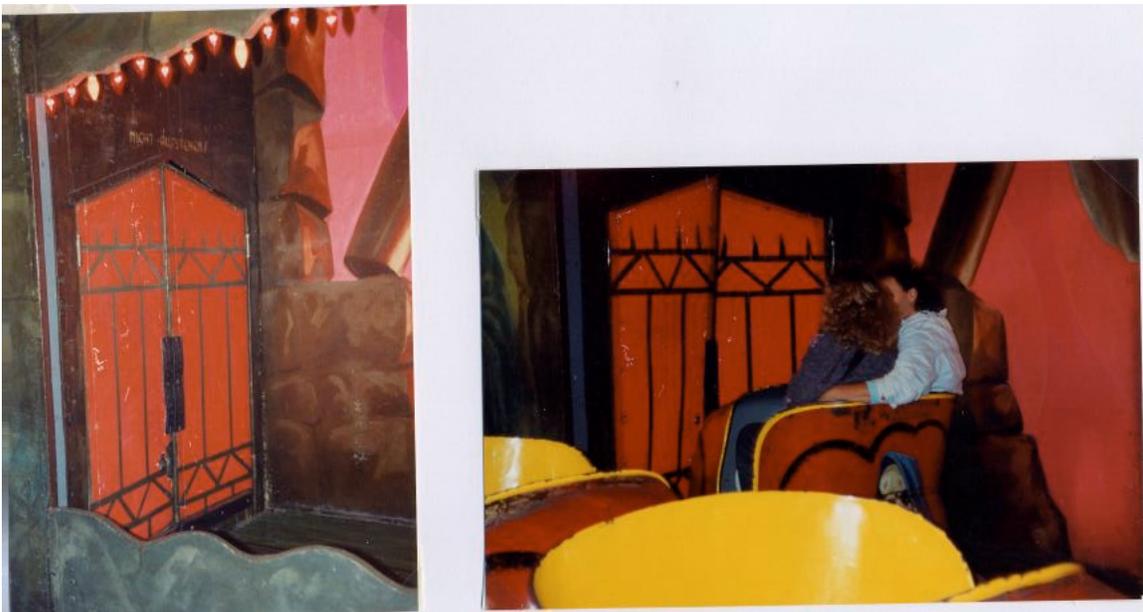
(Forts. von letzter Seite:)
Oben: Kasse mit Abschrankung (OLMA 1986).
Unten: Doppeltür der Einfahrt (OLMA 1986).



Ästhetik des Verschwindens. (Basler Herbstmesse 1991).



1. Ausfahrt (noch auf dem 1. Stock). Man beachte die Innenbemalung der Tür (Basler Herbstmesse 1992).



2. Einfahrt (noch auf dem 1. Stock). Diese Tür ist ebenfalls mit Leuchtfarbe verschandelt worden.



Ausfahrt (Basler Herbstmesse 1991).



An der Ausfahrt. Oben: Beachte die letzte Erscheinung links im Bild (Frankenstein). Unten: Beachte die Innenbemalung der Tür.



Zweimal zwei verschiedene Wagen von vorn und von hinten.











Hiermit verlassen wir den Bahnhof und seine Wagen und gehen ins Innere der Geisterbahn, zu den Geistern oder, allgemeiner, Erscheinungen.

-
- 1 Geoff Weedon/Richard Ward, Fairground Art. London und New York 1981, S. 255.
 - 2 Karl Meier, Sicherheit Fliegender Bauten. München 1972, S. 52.
 - 3 Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000.
 - 4 Michael Jantowski, Geisterbahnen. 2. Teil. In: Kirmes und Park Revue 10, 1999, S. 41.
 - 5 Jantowski, a.a.O., S. 41.
 - 6 Meier, a.a.O., S. 52.
 - 7 Birgit Götz, "Mit Romantik hat unser Beruf nichts zu tun". München 1999, S. 116.
 - 8 Jantowski, a.a.O., S. 40.
 - 9 Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000.
 - 10 Nach Auskunft von Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000.
 - 11 Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000.
 - 12 Vgl. Kirmes und Park Revue 9, 1999, S. 40.