

3.6. Proxemische und taktile Zeichen

Proxemik ist „die Erforschung kulturspezifischer Systeme des Raumbewusstseins und Raumverhaltens“¹, d.h. „the study of how man unconsciously structures microspace – the distance between men in the conduct of daily transactions, the organization of space in his houses and buildings, and ultimately the layout of his towns“². Die semiotische Funktion des Raums wird „primär als eine Modalität der nonverbalen Kommunikation zwischen Menschen betrachtet. Der Raum bedeutet nicht selbst, sondern er manifestiert die Signifikanz der Beziehungen zwischen Kommunikationspartnern“³.

Der Geisterbahnraum hat die Form eines Labyrinthes, da der vorhandene beschränkte Raum in zahlreichen Kurven durchfahren werden muss, damit eine möglichst lange Fahrzeit erzielt werden kann. Abraham Moles definierte das Labyrinth wie folgt: „Un labyrinthe est une structure qui assure à la fois une limitation du champ de présence: le regard du passant est arrêté dans une scène qui est à peu près à son échelle – et d’autre part, une grande densification géométrique, puisque la population totale qui peut être contenue dans le volume architectural du labyrinthe est considerable“⁵. Hierauf beruht auch die englische Bezeichnung „Dark Maze“ neben „Dark Ride“ bzw. „Ghost Train“ für Geisterbahn⁶.

Hall⁷ schlägt als Grundlage für proxemische Analysen eine Klassifizierung der Kategorien Raum, Distanz und der Dimension der Raumwahrnehmung vor. Innerhalb der Kategorie des Raums werden fixe, semifixe und informelle Raumkonfigurationen unterschieden. Fixe „sind materiell determiniert, insbesondere durch architektonische und städtebauliche Gegebenheiten“⁸, semifixe „bestehen aus den potentiell mobilen Einheiten der menschlichen Umgebung, z.B. Möbel (Sitzordnung), Raumteiler, Vorhänge, usw.“⁹, und informelle oder dynamische Raumkonfigurationen „betreffen die Distanz zwischen den Teilnehmern einer sozialen Interaktion“¹⁰, wobei Hall¹¹ vier Distanzbereiche, jeweils mit einer nahen und einer weiteren Phase, unterscheidet (amerikanische Verhältnisse):

Intime Distanz:	nahe Phase (0-15 cm) ferne Phase (15-40 cm)
Persönliche Distanz:	nahe Phase (45-75 cm) ferne Phase (75-1.20 m)
Soziale Distanz:	nahe Phase (1.20 m – 2 m) ferne Phase (2m – 3.50 m)
Öffentliche Distanz:	nahe Phase (3.50 – 7.50 m) Ferne Phase (über 7.50 m)

Da Geisterbahnen im Gegensatz zu „offenen“ Fahrgeschäften wie Karussells oder Achterbahnen an Räume gebunden sind, steht die Proxemik (und im weiteren Sinne die Architektursemiotik¹²) gewissermassen im Zentrum der „Geisterbahnsemiotik“¹³. Im Gegensatz zum Architekturraum, der von Menschen betreten wird, wird der Geisterbahnraum von Wagen entlang einer Schiene befahren. Geisterbahnen stellen also fixe Räume dar, insofern das Raumverhalten des Wagens im Hinblick auf Anpassungs-Ikonizität, Annäherungsindexikalität und Selektions-Symbolizität streng determiniert ist. In Bezug auf Trennwände zwischen parallelen Fahrwegen gilt insbesondere auch für Geisterbahnen: „Raumperzeption ist nicht nur eine Angelegenheit dessen, was wahrgenommen, sondern auch dessen, was abgeschirmt werden kann“¹⁴. An Distanzbereichen finden sich in Geisterbahnen fast ausschliesslich die intime sowie die persönliche Distanz, da die Erscheinungen wegen des Schreckeffektes möglichst nahe beim vorbeifahrenden Fahrgast stehen sollten. Grössere Entfernungen haben häufig den Zweck, Beschädigungen durch Fahrgäste zu vermeiden. Die Wiener Prater-Geisterbahn, deren Fahrweg und Raumeinteilung in Kap. 2.6. behandelt wurden, besteht zum überwiegenden Teil aus engen Korridoren, wobei sämtliche Erscheinungen —von den in Kontaktdistanz stehenden Spinnenfäden abgesehen — in intimer Distanz zum Fahrgast stehen und die Extremfälle für nahe Phase beim Vorgänger von Nr. 15 (der Schlange) sowie bei Nr. 16 liegen.

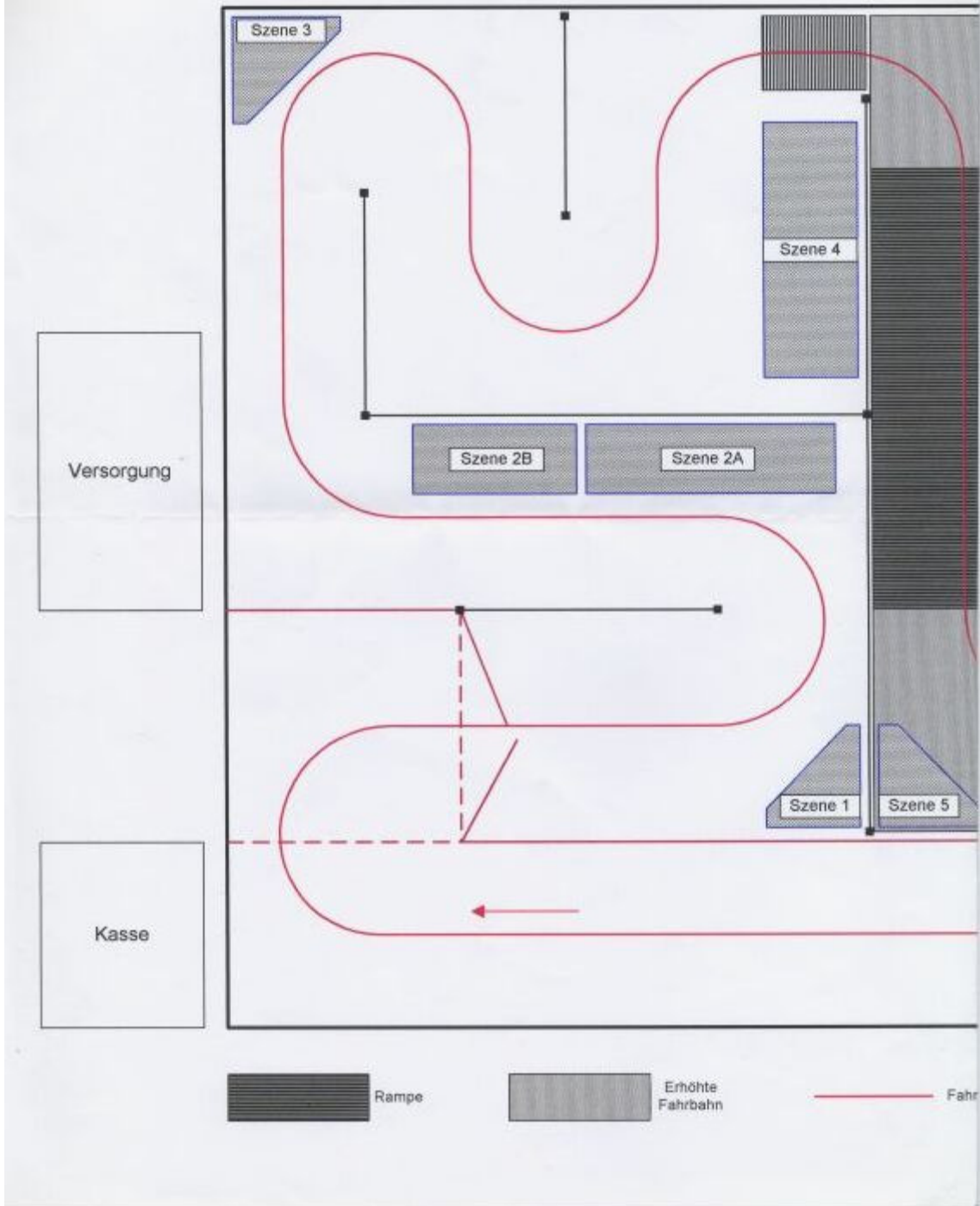
Zur Proxemik gehören aber auch taktile Räume. In Geisterbahnen fehlen Formen taktiler Kommunikation normalerweise, denn die Aufhebung der Distanz zwischen Erscheinung und Fahrgast würde die fragile Zeichenwelt der Geisterbahn zerstören.¹⁵ In der Wiener Prater-Geisterbahn und anderswo finden sich lediglich „Spinnenfäden“, die den Kopf der Fahrgäste streifen. In einigen italienischen Geisterbahnen fegen dem Fahrgast direkt vor der Ausfahrtstür von hinten drei Besen über den Kopf. Berührung zwischen Erscheinung und Wagen ist jedoch häufiger. In der Wiener Prater-Geisterbahn fährt der Wagen scheinbar über einen am Boden liegenden Toten, klappt die an ihrem Fussende fixierte Erscheinung in Wirklichkeit jedoch zur Seite. In der „Geister-Burg“, vorm. Karl Lang (†), stösst der Wagen im Innern krachend eine Metalltüre auf. Hier scheint eine Spezialität der ersten englischen „Ghost Trains“ weiterzuleben: „The structure [of Ghost Trains] was a single deck with a strictly twisting track bursting through various partition doors to reveal new horrors in each compartment”¹⁶. Im „Geister-Schloss“ des Europa-Parks in Rust sind eine Art von Trommelschlägern angebracht, die den vorbeifahrenden Wagen berühren und beim Fahrgast den Eindruck erwecken, jemand würde von hinten an die muschelförmigen Gondeln klopfen.

Eine andere Form taktiler Kommunikation besteht in der Übertragung von Eigenschaften des Fahrweges auf die im Wagen sitzende Person. Solche Effekte wurden bewusst bereits bei den ersten Pretzel Rides der 30er Jahre eingesetzt.¹⁷ – „Denken Sie an die Strassenkreuzer, die unsere Strassen verstopfen. Ihre Grösse, die Schreibtischsitze, ihre weiche Federung und Isolation machen jede Fahrt zu einem Akt sensorischer Beraubung. Amerikanische Autos sind so konstruiert, dass sie so wenig Strassengefühl wie nur möglich vermitteln. Die Freude, einen Sportwagen oder selbst eine gute europäische Limousine zu fahren, besteht zu einem guten Teil aus dem Gefühl, sowohl mit dem Fahrzeug als auch mit der Strasse in Kontakt zu sein“¹⁸. Da bereits die Pretzel Rides verschiedene Formen von Holperungen („bumpy roads“) einsetzten, kann man also vielleicht sagen, dass die Restitution taktiles Fahrgefühl mit zur Intention der ersten Geister-

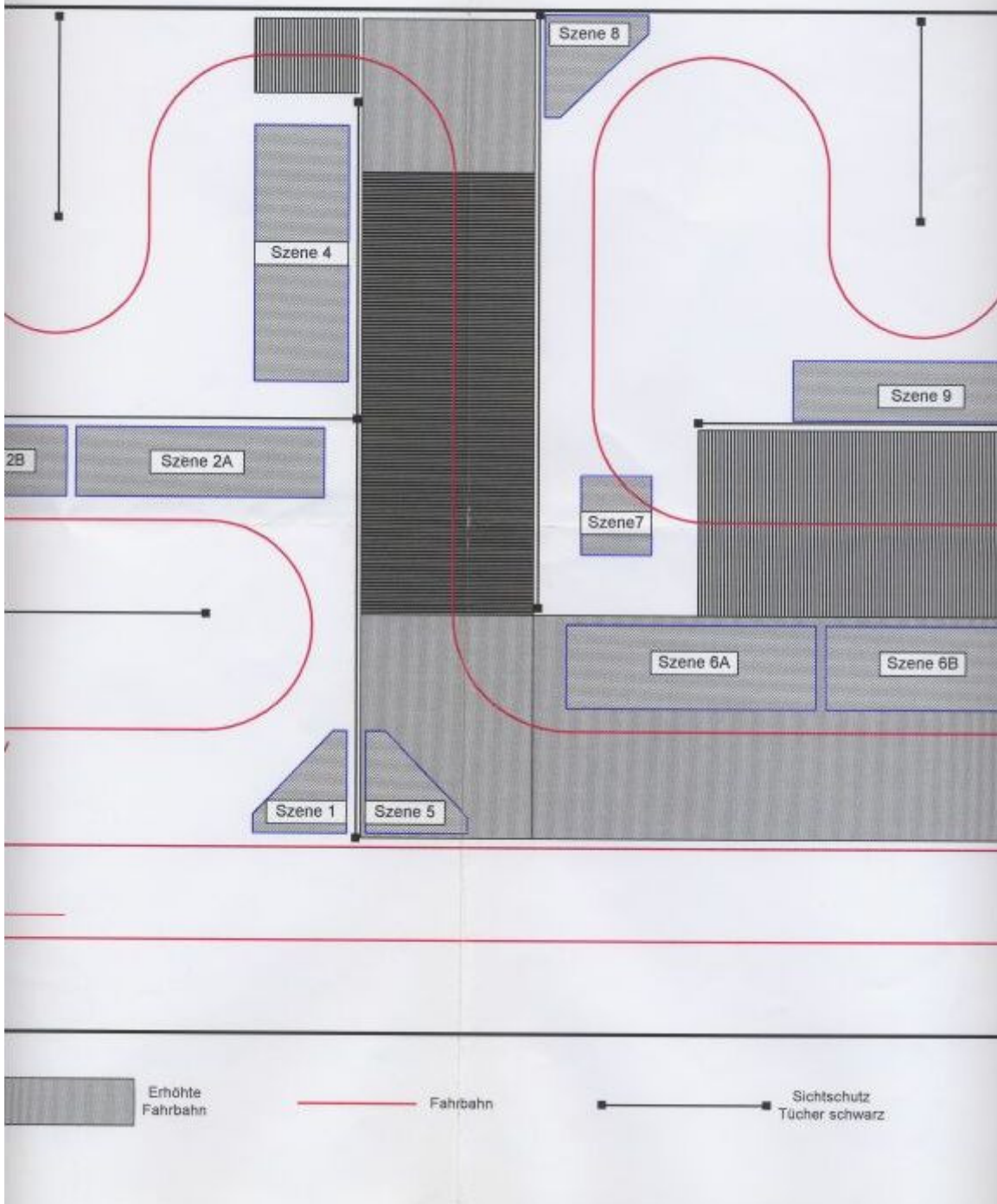
bahnen gehörte. Verschiedene moderne Geisterbahnen haben kurze, vielleicht 20 cm hohe Rampen eingebaut. In der Wiener Prater-Geisterbahn ist die Fahrspur bei der Erscheinung Nr. 9 durch Pavatex-Stücke leicht erhöht, um einen Holpereffekt zu erzielen. Im Geisterschloss auf dem Prater zu Wien ist kurz vor der Ausfahrt entlang des Fahrweges ein Metallstreifen mit Zähnen montiert, wie er sonst für Kettenzüge verwendet wird. Der Fahrgast bekommt an dieser Stelle den Eindruck, jemand schlage ihm heftig unter dem Sitz ins Gesäss.

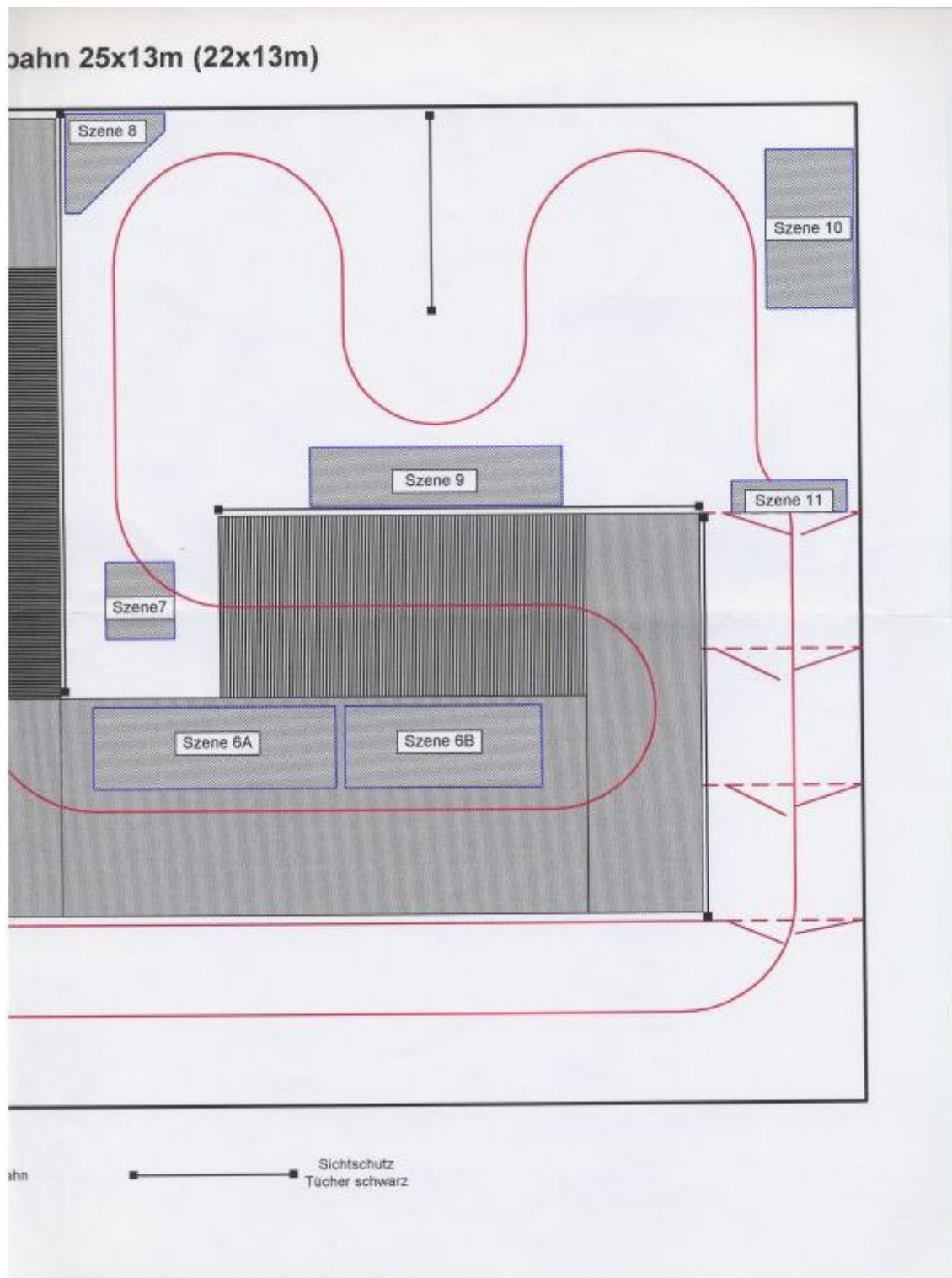
Dank der Freundlichkeit von Ernst Buser, jr. bekam der Hauptautor vor einigen Jahren den Original-Grundrissplan des „Horror-Trips“ ausgehändigt, der im folgenden wegen seiner Grösse, aber auch seiner Detailgetreue, in drei aufeinander folgenden Bildern reproduziert wird, welche die linke, die mittlere und die rechte Seite dieser Geisterbahn (mit technisch bedingten Überlappungen) darstellen. Wie man erkennt, hat diese Bahn keine Einzel-Geister, sondern „Szenen“. Der Plan ist so präzise, dass die proxemischen Abstände zwischen den durchfahrenden Wagen und den Erscheinungen gemessen werden können, denn in Geisterbahnen sind ja nicht nur die Erscheinungen fix, sondern auch der Fahrweg ist durch die Schiene determiniert. Der Abstand zwischen den Kontexturen der Fahrgäste und den Kontexturen der Erscheinungen wird also von BEIDEN Kontexturen eingehalten. Ferner unterscheidet der Plan zwischen Rampen einerseits (schwarz schraffiert) und erhöhter Fahrbahn (grau schraffiert) andererseits. Auch die Raumteilung in Form von proxemischer Abschirmung ist höchst genau dargestellt. Man beachte, dass die Wagen bei den Szenen 7 (Spinnenfäden) und 11 (eine auf Mehrfachtüren sitzende Erscheinung) durchfahren, allerdings ohne die Erscheinung Nr. 11 zu berühren.

BUSER Geister

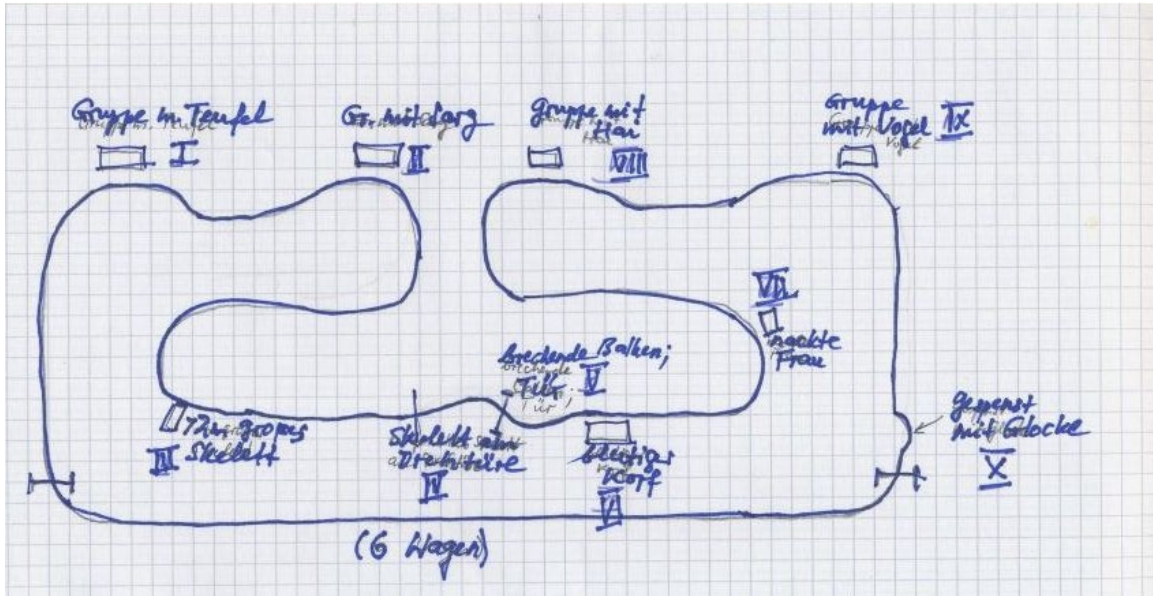


BUSER Geisterbahn 25x13m (22x13m)

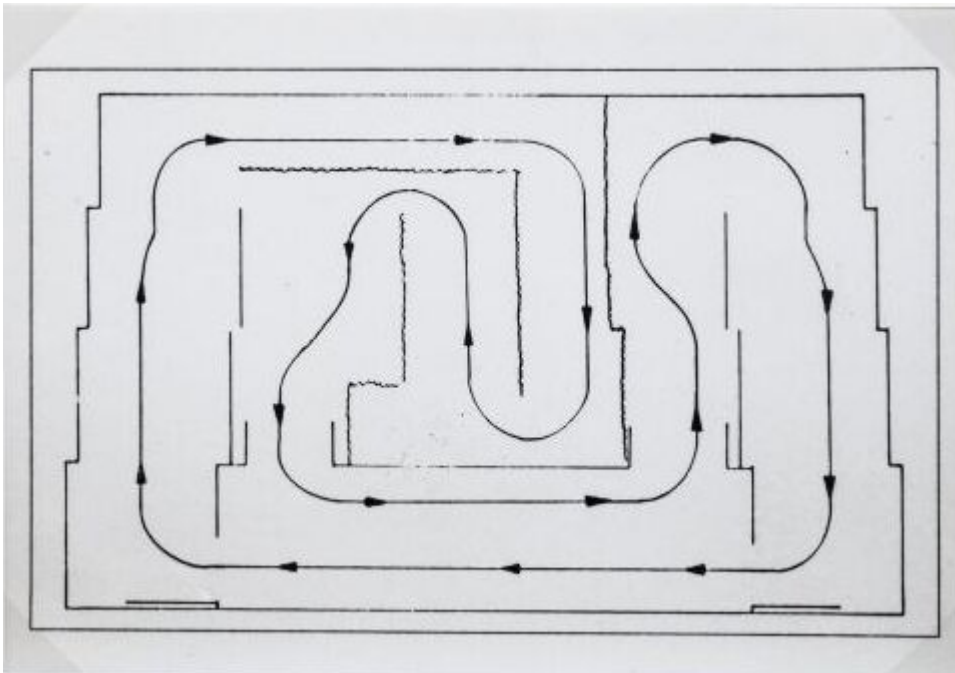




Der folgende Plan zeigt den Grundriss des „Grusel-Schiffes“ von Othmar Pilz, von diesem selbst gezeichnet und vom Hauptautor um die Angabe der Erscheinungen ergänzt (Ms. O. Pilz, 8.11.1991):



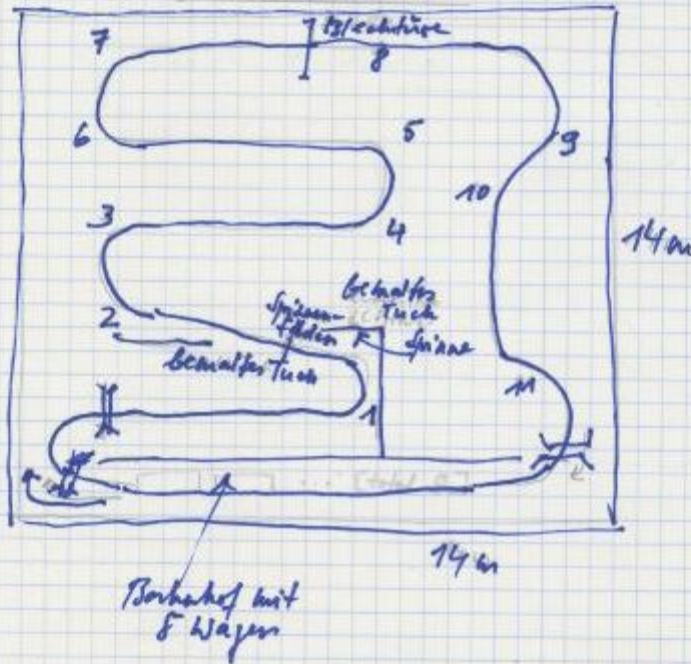
Der folgende Fahr-Grundriss der italienischen Geisterbahn „Cosmo fantastico“ stammt aus: Cristina Imbrò/Stefano Staro, In-ludere. Tradizione e design in treni fantasma e castelli incantati. Padova 1989, S. 62:

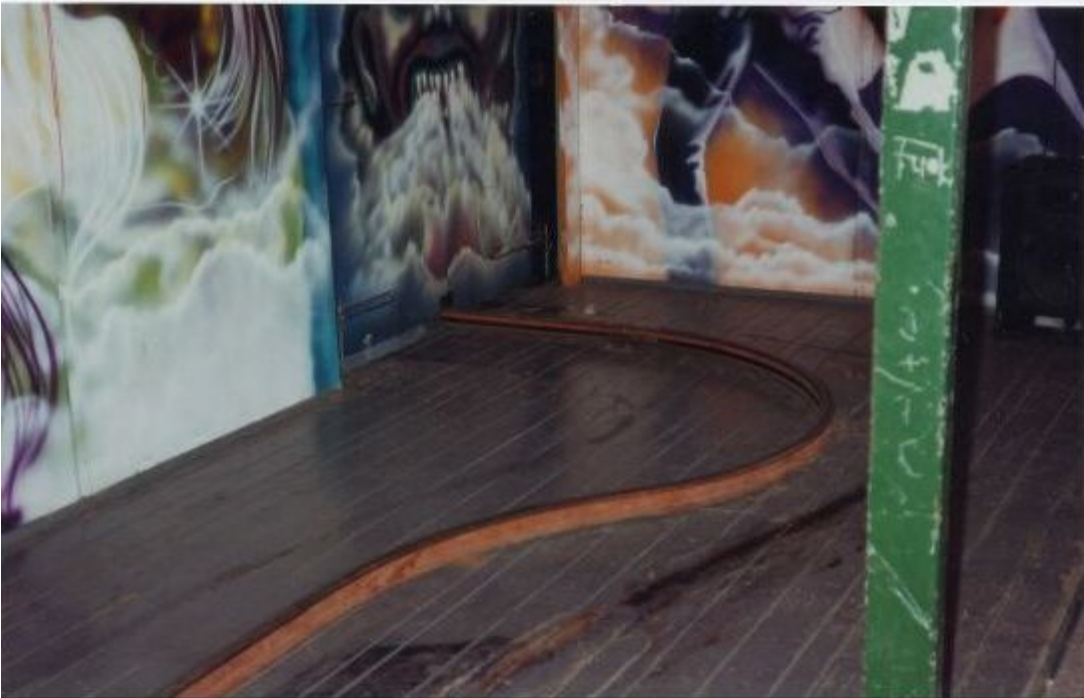


Der vom Hauptautor gezeichnete Grundriss mit Erscheinungen
 Der „Geisterburg“, vorm. Karl Lang (†):

„Geisterburg“, 11. Geist

- 1 Tarantel, rotes Licht < Finnenfäden
- 2 Skelett mit Eingeweiden (♀)
- 3 Tempel im Kopf am Ende eines Dampfs
- 4 sich entheilendes ♀ Skelett
- 5 Hexe
- 6 Skelett in Flasche
- 7 Wassergeist
- 8 Fleckmann < Bleichwäre
- 9 Faß-Geist (♀)
- 10 Puchie
- 11 Seemann





Einfahrt (oben) und Ausfahrt (unten) des Horror-Trips von Ernst Buser, jr. (Basler Herbstmesse 1992).

Nächste Seite: Oben: Distanz zwischen Schiene und Erscheinung/Ausfahrt. Unten: Kontaktdistanz/Intime Distanz, Grusel-Schiff (1991).





Forts.: Oben: Kontaktdistanz zwischen Erscheinung und Wagen. Unten: Raumteilende Plane beim Ausgang, durch die der Wagen hindurchfährt./Kurvige Schienenführung vor der Ausfahrt. Grusel-Schiff (1991).



Oben: Die „Geister-Burg“ hat eine Grundfläche von 14 auf 14 m und war ursprünglich ein Wanderkino. Unten: Einfahrt der „Geister-Burg“ (OLMA 1991).



Soziale Distanz (damit Fahrgäste den Mantel der Erscheinung nicht herunterreißen können)./Ausfahrt (Geister-Burg, 1991).



Spinnenfäden (intime Distanz zw. Erscheinung und Fahrgast) und gleich dahinter Metalltüre, in die der Wagen hineinfährt (Kontaktdistanz zw. Erscheinung und Wagen).



Oben: Seitenansicht der 3-stöckigen „L'Enfer“ von Paolo Galimberti. Wie man erkennt, besteht der 1. Stock nur aus dem Bahnhof und der 3. Stock nur aus der Galerie. Der Grossteil der Geister befindet sich somit auf dem 2. Stock.
Unten: Ausfahrt. (Plain de Plainpalais, Genf, Dezember 1991).



Oben: Ausfahrt aus dem 2. Stock. Unten: Ausfahrt aus dem 3. Stock.
„L’Enfer“ von Paolo Galimberti.



Da die Abfahrt vom 3. Stock – direkt zum Ausgang im Vordergrund des Bildes – sehr steil ist, wird die Geschwindigkeit der Wagen durch Metallbremsen rechts und links von der Fahrbahn gedrosselt. „L’Enfer“ von P. Galimberti.



Links: Einfahrt von innen/Rechts: Ausfahrt von aussen. Geisterbahn von Bruno Hersche, ehem. (Steinhausen ZG 1991).



Oben: Einfahrtskorridor mit Planen links, die parallele Fahrstrecken abschirmen. Unten: Kurve mit Planen zur Abschirmung paralleler Fahrstrecken. Geisterbahn, ehem. B. Hersche (1991).



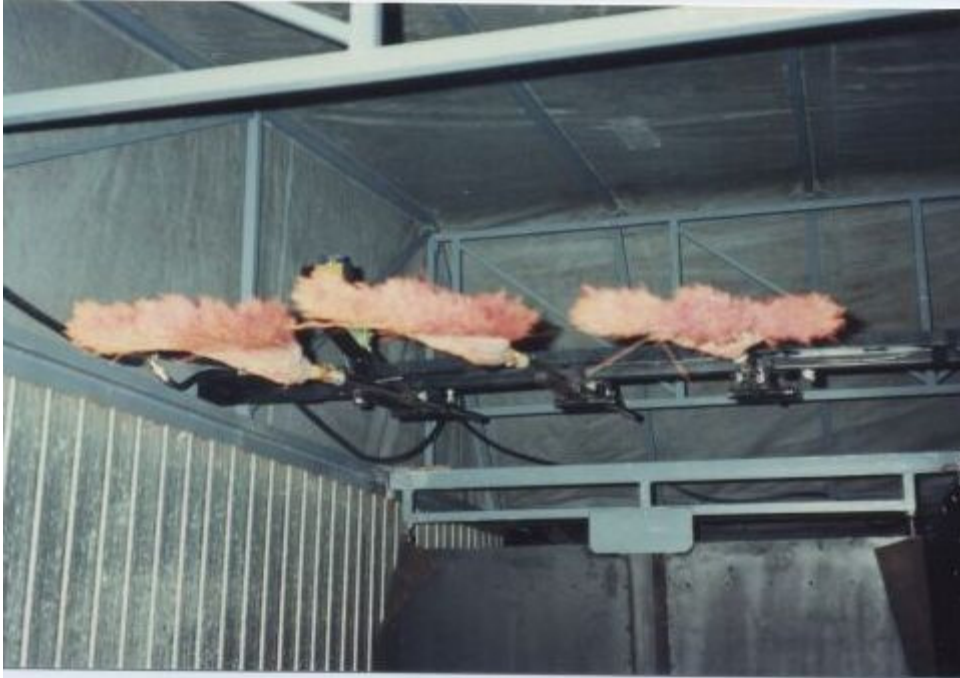
Oben: Korridor mit Erscheinungen und Planen zur Abschirmung paralleler Fahrstrecken. Unten: Kurve mit Distanz zur Erscheinung (ausgelöst durch die links sichtbare Bodenfeder). Geisterbahn, ehem. B. Hersche (1991).



Oben: Extremfall für nahe Phase von intimer Distanz zwischen Erscheinung und Wagen, von dem die Haltestange sichtbar ist. Unten: Planen paralleler Fahrstrecken, durch die der Wagen fährt, nachdem er die rechts hinten sichtbare Lokomotive passiert hat. Rechts ist ein Teil der nächsten Erscheinung sichtbar. Geisterbahn, ehem. Bruno Hersche (1991).



(Forts.) Oben: Intime Distanz zwischen den Felsblöcken und dem Wagen.
Unten: Spinnenfäden aus Sacktuch, die den Fahrgast bei der Durchfahrt berühren. Geisterbahn, ehem. B. Hersche (1991).



Drei Besen, die den Fahrgast bei der durchfahrt zum Ausgang von hinten berühren, in Ruhestellung (oben) und ausgelöst (unten).



„Godzillas Monster“ von K.W. Fellerhoff (Hamburger Winter-Dom 1997).
Durch den sich drehenden Tunnel gelangt man vom 2. in den 1. Stock.



Die in der Bildmitte sichtbare metallische Vorrichtung links von der Schiene bewirkt ein Schlagen unter dem Sitz des darüberfahrenden Wagens. „Geister-Schloss“ auf dem Wiener Prater (4.12.1999).

-
- 1 Winfried Nöth, Handbuch der Semiotik. Stuttgart 1985, S. 365.
 - 2 Edward T. Hall, A system for the notation of proxemic behavior. In: American Anthropologist 65, 1963, S. 1003.
 - 3 Nöth, a.a.O., S. 373.
 - 5 Abraham A. Moles, Animation urbaine et participation. Undatierter Sonderdruck der Association Internationale de Micropsychologie (Strasbourg), S. 29 f.
 - 6 Geoff Weedon/Richard Ward, Fairground Art. London und New York 1981, S. 277 ff.
 - 7 Edward T. Hall, Die Sprache des Raumes. Düsseldorf 1976
 - 8 Nöth, a.a.O., S. 367.
 - 9 Nöth, a.a.O., S. 367.
 - 10 Nöth, a.a.O., S. 367.
 - 11 Edward T. Hall, Die Sprache des Raumes. Düsseldorf 1976, S. 118 ff.
 - 12 Vgl. Ertekin Arin, Objekt- und Raumzeichen in der Architektur. Diss. Ing. Stuttgart 1981
 - 13 Vgl. Alfred Toth, Geisterbahnsemiotik. Am Beispiel der Wiener Prater Geisterbahn zu Basel. In: Semiotische Berichte 24, 2000, pp. 381-402.
 - 14 Hall, a.a.O., S. 56.
 - 15 Teilweise werden leider "lebende Geister" eingesetzt, verkleidetes Aufsichtspersonal, welches allerdings nicht nur erschrecken, sondern auch die Funktion der Erscheinungen überprüfen, allfällige Brände im Frühstadium erkennen und nicht zuletzt den Vandalismus gewisser Fahrgäste verhindern soll. In E. Eckls „Shocker“, vormals "Horror-Vision", werden lebende Geister sogar angepriesen. Allerdings sind die Wagen dieser Geisterbahn mit einem käfigartigen Gitter umgeben, womit die Distanz zwischen Erscheinungen und Fahrgast wieder hergestellt wird, vgl. www.ganzmuenchen.de/oktoberfest/fahrgeschaefte/modern/schocker/beschreibung.html.
 - 16 Vgl. "The Ghost on the Fairground", in: www.nfa.dept.shef.ac.uk/history/miscellaneous_articles/article15.html. Für die Zusendung dieses Aufsatzes mit zahlreichen Bildern bedanke mich bei Dr. Ian Trowell, National Fairground Archive, University of Sheffield (UK).
 - 17 Vgl. Send 'Em Out Laffing. In: <http://www.laffinthedark.com/articles/pretzelride/pretzelride9.htm>.
 - 18 Hall, a.a.O., S. 71.