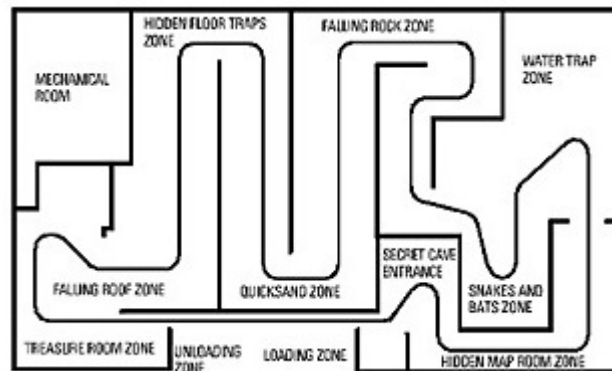


## 2.6. Der Fahrweg und die Raumeinteilung

Beim Bau von Geisterbahnen „geht es darum, auf der begrenzten Bodenfläche des Innenraumes durch viele Kurven eine möglichst lange Wegstrecke zu erreichen“<sup>1</sup>.



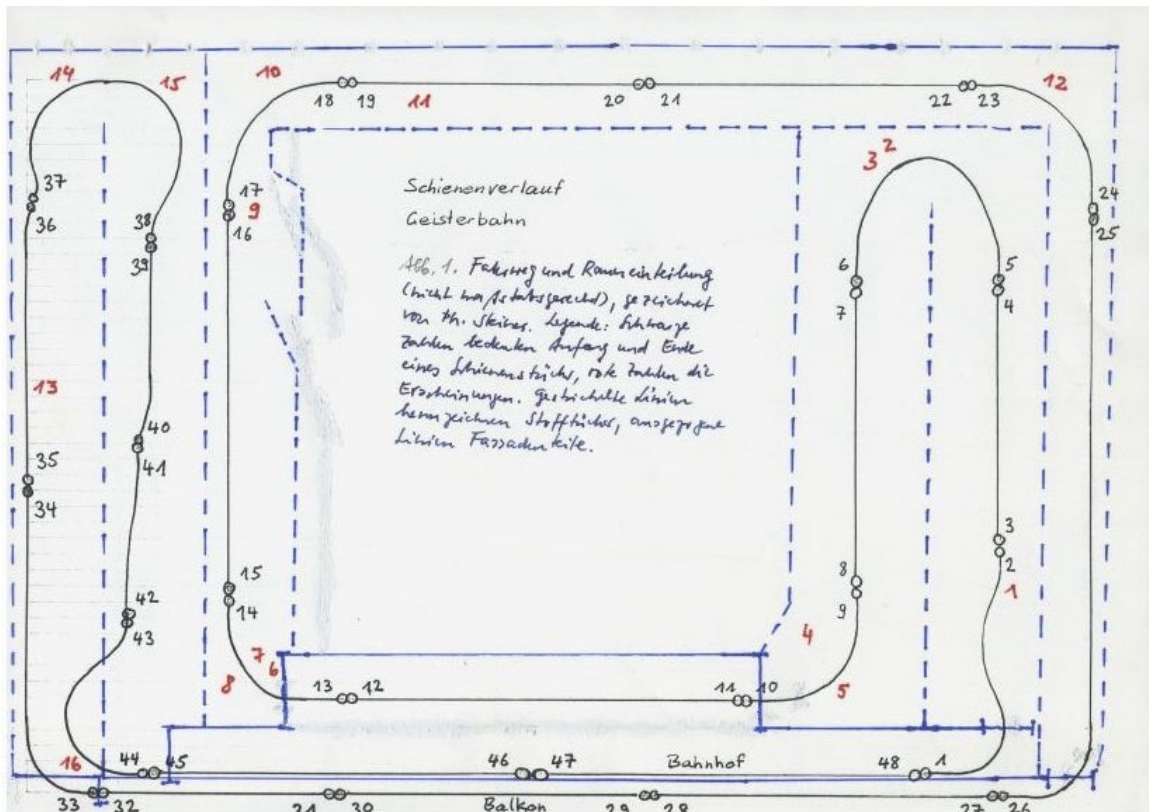
Fahrweg eines Pretzel Rides der 30er Jahre.

Aus: [blog.wfmu.org](http://blog.wfmu.org)

“The first official name of the attraction was a ‘pretzel ride’ because of the ride's twisting path”<sup>2</sup>. Bei der Wiener Prater-Geisterbahn beträgt die Länge des Fahrweges ca. 100 m.<sup>3</sup> Dieses Grundprinzip, und wohl auch das Vorbild der Gebirgsbahnen, mag dazu beigetragen haben, dass neben 1-stöckigen auch 2-stöckige und sogar mehrgeschossige Geisterbahnen gebaut wurden. In der Regel, aber nicht ausnahmslos, ist es so, dass die Wagen desto schneller fahren, je länger der Fahrweg ist. Die Wiener Prater-Geisterbahn dürfte eine der schnellsten Geisterbahnen sein, da die Fahrzeit nur ca. 90 Sekunden beträgt.

Bei mehrstöckigen Geisterbahnen fällt aber auf, dass die oberen Stockwerke häufig nicht ausgebaut sind, sondern lediglich zum Hinauf- und Hinunterfahren der Wagen genutzt werden. Ausnahmen bilden etwa „Godzilla's Monster“ und der „Geister-Tempel“ von K.W. Fellerhoff. Ausserdem kommen die Wagen bei mehrgeschossigen Geisterbahnen während der Fahrt mehrmals zum Vorschein, wodurch sich „nicht nur die Spannung der Fahrgäste vergrößert, sondern auch die Fassade durch das Durchfahren mit verschiedenen

reagierenden Faehrgästen für den Zuschauer attraktiv“ wird. Die Fahrgäste „ersetzen die plastischen Fassadenfiguren, welche ja immer die gleichen sind, mit den immer gleichen, sich wiederholenden Bewegungen“<sup>4</sup>. Bei der 2-stöckigen Wiener Prater-Geisterbahn kommen die Wagen zweimal zum Vorschein: Zuerst auf dem 1. Stock, nachdem der Wagen eine erste grosse Kehre ins Innere gemacht hat, und dann bei der Überfahrt durch die Galerie des 2. Stockes.



Leider stark in die Länge verzogener Fahrweg der Wiener Prater-Geisterbahn, gezeichnet von Ph. Steiner und ergänzt von Prof. Dr. A. Toth. Schwarz ausgezogen sind die Schienenstücke des Fahrweges, blau gestrichelt die raumtrennenden Tücher. Der Fahrweg zum und auf dem 2. Stock ist aus Gründen der Deutlichkeit etwas verschoben.

Die Auffahrt zum 2. Stock beginnt ungefähr in der Mitte der vorderen Hälfte des 1. Stockes, geht bis zur Hinterwand, macht eine Kurve, zieht sich der Hinterwand und nach einer weiteren Kurve der rechten Seitenwand entlang, bis die Höhe des 2. Stockes erreicht ist.

Dort macht der Fahrweg wieder eine Kurve zur Fahrt durch die Galerie. Nach einer weiteren Kurve beginnt die Abfahrt. Sie führt zuerst der linken Seitenwand entlang, folgt dieser bis zur Spitzkehre an der Hinterwand und erreicht dann den Ausgang parallel zum Anstieg der Auffahrt, wobei der Fahrweg unmittelbar vor der Ausfahrt eine weitere Kurve beschreibt.

Während der Auffahrt und der Abfahrt fährt der Wagen auf Rampen, die zusammen mit durch schwarze Tücher verhängten Holzbrüstungen und dem sehr niedrigen Abstand zum Dach Korridore bilden. Es gibt insgesamt fünf solcher Korridore, jeweils von Kurve zu Kurve gezählt. Das Besondere dabei ist, dass die Kurvenflächen im Gegensatz zu den schiefen Ebenen, die zu ihnen hin und von ihnen weg führen, gerade Ebenen bilden. Nebeneinander, nur durch Tücher voneinander getrennt, sind Schienenzüge nur an zwei Orten: Zwischen der Einfahrt und der ersten Ausfahrt auf dem 1. Stock sowie zwischen der ersten Auffahrts- und der zweiten Abfahrtsrampe. Da der zweite Wagen jedoch frühestens dann losgeschickt wird, wenn der erste aus der ersten Ausfahrt gekommen ist, besteht nur im zweiten Fall die Möglichkeit, dass zwei Wagen, von den Fahrgästen unbemerkt, nebeneinander verkehren. Dies wird im Gegensatz zu vielen anderen Geisterbahnen durch die völlige Dunkelheit erreicht, die in der Wiener Prater-Geisterbahn herrscht.

Zwischen der Kehre im 1. Stock und den ersten beiden Auffahrtsrampen befindet sich eine „Werkstatt“, ein grösserer Raum, der nicht durchfahren und der als Lager für Werkzeug, Ersatzgeister, defekte Wagen und weiteres gebraucht wird. Wie man anhand des obigen Photos eines der ersten Pretzel-Rides sieht, befinden sich solche Werkstätten normalerweise jedoch nicht im Zentrum der Bahn.



Oben: Vom Bahnhof zum Eingang. Unten: Einfahrt (linker Fahrweg) und erste Ausfahrt (rechter Fahrweg) ohne raumteilende Tücher. Wie an den ursprünglichen Fahrspuren erkennbar ist, hat Ph. Steiner diese verschoben (Liesberg 1999).



Oben: Vollständiger Fahrweg zwischen Einfahrt und erster Ausfahrt.  
Unten: Fahrweg durch die Galerie des 1. Stocks und Kurve zur Auffahrt.



(Forts.:) Oben: Im aufgebauten Zustand der Bahn durch Fassadenteile voneinander abgeschirmte parallele Fahrwege zwischen Bahnhof und Galerie des 1. Stocks. Unten: Fahrweg durch die Galerie des 1. Stocks.



Erste Auffahrts- und zweite Abfahrtsrampe, im Betriebszustand durch Stofftücher voneinander getrennt (Liesberg 1999).



Oben: Die „Werkstatt“ von der rechten Seitenwand aus gesehen.  
Unten: Die „Werkstatt“ von der Frontseite her gesehen.





Oben: Kurve bei der zweiten Einfahrt mit Ansatz der ersten Auffahrtsrampe.  
Unten: Erste Auffahrtsrampe von oben (bei Erscheinung Nr. 9).



Rechts: Dritte und letzte Auffahrtsrampe von oben her gesehen.  
Links: Zweite Auffahrtsrampe parallel zur Rückwand.

Nächste Seite:

Oben: Kurve zwischen letzter Auffahrtsrampe und 2. Stock.

Unten: Dritte Auffahrtsrampe von der linken Wand her gesehen.





(Forts.) Türe zur Ausfahrt auf den 2. Stock von innen im Betriebszustand. Im unteren Bild ist der herannahende Wagen erkennbar, der sie gleich aufstossen wird.



Gerade Ebene und Ansatz zur Talfahrt auf der Galerie des 2. Stocks.



Oben: Rechte Holzbremse vom fahrenden Wagen aus gesehen.  
Unten: Rechte Holzbremse. Links die Tür zur Abfahrt (Basler Herbstmesse 1992).



Oben: Erste Abfahrtsrampe im Betriebszustand (Basler Herbstmesse 1992).  
Unten: Ende der ersten Abfahrtsrampe und gerade Ebene mit Spitzkehre bei den Erscheinungen Nr. 14 und 15 (Liesberg 1999).



Oben: Erste Abfahrtsrampe von der Kehre unten her betrachtet.  
Unten: Erste Abfahrtsrampe von unten und zweite Abfahrtsrampe mit „Knick“ in der Schiene.



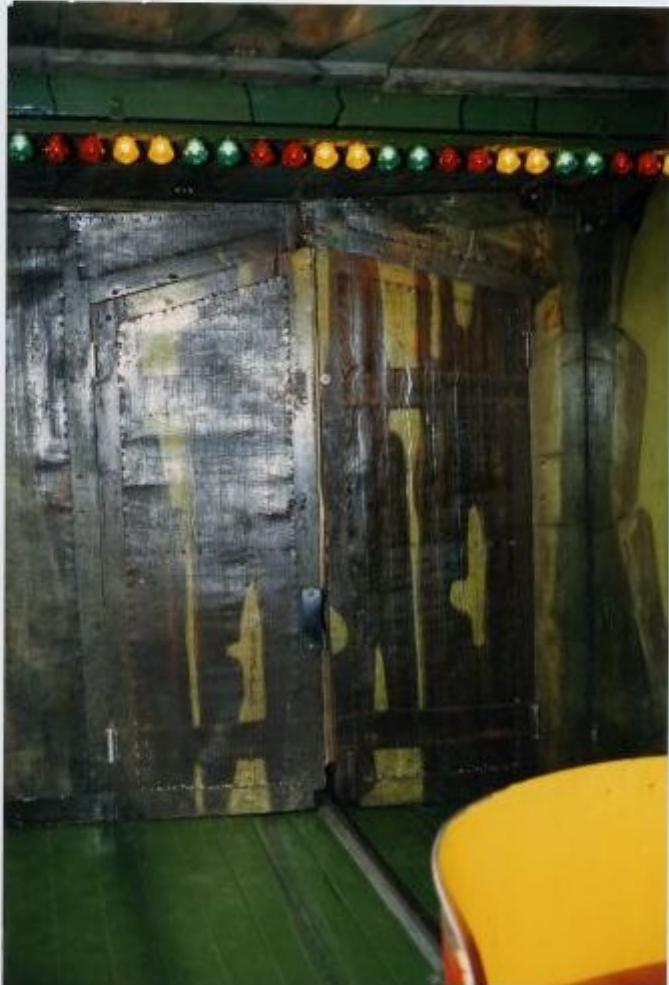


Die beiden Abfahrtsrampen von der ersten Auffahrtsrampe her gesehen (Liesberg 1999).

Nächste Seite:

Oben: Ausfahrt (Liesberg 1999).

Unten: Die Ausfahrt im Betriebszustand (Basler Herbstmesse 1992).



---

1 Florian Dering, Volksbelustigungen. Nördlingen 1986, S. 133.

2 Mark Allen, Dark Rides. In: [blog.wfmu.org](http://blog.wfmu.org)

3 Ph. Steiner, mdl., 18.11.2000.

4 Ph. Steiner, briefl., Nov. 2000.