
Die Hale's Tours: Ultrarealismus im Film vor 1910*

Raymond Fielding

Im Laufe seiner wechselvollen 75-jährigen Geschichte wurde der Film stets von technischen Experimenten begleitet, die seinen realistischen Effekt steigern sollten und teils beim Produktionsprozess, teils bei der Vorführung ansetzten. Dabei entfernte man sich immer weiter von der anfänglichen Stilisiertheit in Richtung auf ein naturalistisches Kino: von der Farbe über monofonen, dann stereofonen Ton bis hin zu 3D-Bildern und schließlich den Breitwand-Verfahren.

Ein Höhepunkt des Kinorealismus schien 1955 erreicht, als Walt Disney seine spektakuläre *Trip to the Moon*-Show im kalifornischen Disneyland eröffnete. Diese nach wie vor erfolgreiche Attraktion besteht aus einer riesigen Rakete für 150 Passagiere, die im Inneren mit Leuchtanzeigen und Blinklichtern, Stewardessen und sonstiger Ausstattung all das zu bieten hat, was zu einer fliegenden Untertasse nun einmal gehört. Nach einem dramatischen Countdown beginnen die Sitze zu rütteln, die Anzeigen pulsieren, man hört die Triebwerke röhren, und dann wird, perfekt synchron, der Animationsfilm einer Weltraumreise auf Leinwände projiziert, die über und unterhalb des Publikums angebracht sind. Das Zusammenspiel all dieser Effekte schafft die überzeugende Illusion einer Fahrt durchs All (Abb. 1).

So eindrucksvoll diese imaginäre Reise auch sein mag, neu war sie nicht. Schon 1895 hatten der Schriftsteller H.G.Wells und der britische Filmpionier Robert Paul ein Patent für eine ähnliche Filminstallation

* Anm. d. Ü.: Der Aufsatz erschien ursprünglich im *Smithonian Journal of History* 3,4, Winter 1968-69, 101-124, danach in gekürzter Fassung im *Cinema Journal* 10,1, 1970 sowie in der Anthologie *Film Before Griffith*, Hg. v. John L. Fell (Berkeley etc.: University of California Press, 1983). Die vorliegende Übersetzung folgt dem Text der Erstveröffentlichung.

2 Feuerwehrchef George C. Hale in Uniform. Hale war Feuerwehrmann, Erfinder, Verwaltungsbeamter und Aussteller, und er spielte eine wichtige Rolle bei der Einführung und Popularisierung des frühen Films.



beantragt, die, inspiriert von Wells' Science-Fiction-Roman *The Time Machine* (1895) das Ziel hatte, eine Reise durch Raum und Zeit zu simulieren. Die Zuschauer sollten auf einer schwankenden Plattform sitzen, die sie zu einer Leinwand hin und wieder zurück bewegte, auf die Film- und Standbilder projiziert wurden.¹ Es war ein für jene Zeit genialer und ehrgeiziger Entwurf. Doch aufgrund der ungeheuren Kosten eines solchen Unternehmens waren Wells und Paul gezwungen, ihre Raumschiffpläne aufzugeben, und so gelang es ihnen nicht, Disneys Attraktion schon fünfzig Jahre vor Disney zu realisieren.

Stattdessen sollte auf der anderen Seite des Atlantik, in den Vereinigten Staaten, wo der Film ebenfalls noch eine Neuheit darstellte, die erste zumindest temporär ortsfeste ultrarealistische Kinoattraktion entstehen. Dies in Form eines nachgebauten Eisenbahnwaggons, wobei die Aufführung akustische, taktile, visuelle und Bewegungsreize miteinander verband, um so die erstaunlich glaubhafte Illusion einer Zugfahrt zu erzeugen. Sie lief unter dem Namen *Hale's Tours and Scenes*

1 Die Film- und Lichtbildprojektoren sollten auf Rollen und Schienen montiert werden, so dass ihr Abstand zur Leinwand und damit auch die Größe der Bilder während der Vorführung verändert werden konnten. Um die Illusion zu vervollständigen, sollte ein Gebläse auf das Publikum gerichtet werden, um die Geschwindigkeit, mit der man durch Raum und Zeit raste, zu simulieren. Patentantrag Nr. 19984, eingereicht am 24. Oktober 1895. Vgl. auch Ramsaye 1926, 152-161. Ein Patent wurde nicht erteilt, weil Wells und Paul die Formalitäten nicht zum Abschluss brachten.

of the World² und war das Produkt des fruchtbaren und erfinderischen Geistes von George C. Hale (Abb. 2). Hale war ein Mechaniker mit Gespür für das Showbusiness, der den größten Teil seiner Karriere als Feuerwehrmann gearbeitet hatte. 1882 war er bis zum Feuerwehrchef von Kansas City aufgestiegen, eine Position, die er zwanzig Jahre lang, bis zu seiner Pensionierung 1902, innehatte.³ Er erfand und patentierte mehrere Geräte zur Brandbekämpfung, darunter flexibles Zaumzeug für Feuerwehrpferde, eine Kellerröhre, einen Metaldachschneider, einen Elektrokabelschneider, eine drehbare Dampfmaschine sowie ein verbessertes telefonisches Alarmsystem. Letzteres war eine eher komplizierte Vorrichtung – ihrer Zeit womöglich zu weit voraus –, die Telefon und Grammophon miteinander koppelte, wodurch «die Kenntnis von einem beginnenden Brand mittels der menschlichen Stimme sofort dem Hauptquartier berichtet wird».⁴

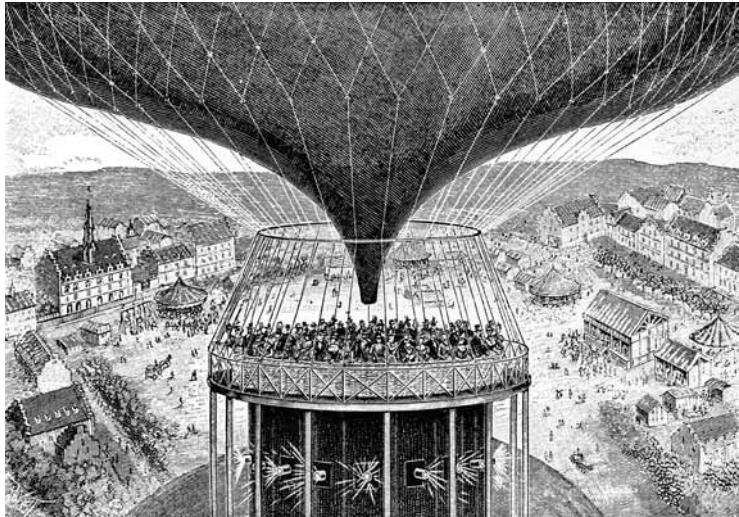
Irgendwann vor 1904 richtete Hale seine Aufmerksamkeit auf den noch jungen Film und erfand eine neue Einsatzmöglichkeit dafür. Zu jener Zeit war das Kino noch wenig mehr als eine technische Neuheit und dazu verdammt, als Schlussnummer in Vaudeville-Theatern zu dienen. Im Durchschnitt dauerte ein Filmprogramm etwa 15 Minuten und bestand aus verschiedenen kurzen «Stücken» komischen, dramatischen oder belehrenden Charakters, dazu Sport- und Landschaftsaufnahmen sowie Neuigkeiten aller Art. Man hatte noch kaum damit begonnen, den Film zum Erzählen von Geschichten zu verwenden. Manche Filme wurden nicht auf die Leinwand projiziert, sondern waren in den *peep shows* des Kinetoskops oder des Mutoskops in Automatenhallen zu sehen.

2 Die Attraktion wurde unter verschiedenen Namen präsentiert, manchmal als *Hale's Tours*, dann wieder als *Hale's Tours and Scenes of the World*, *Hale's Tours Cars of the World* usw.

3 Hale wurde am 28.10. 1849 in Colton, St. Lawrence County, New York geboren; er war ein Nachfahre des amerikanischen Patrioten Nathan Hale. Im Alter von 14 Jahren kam er 1863, mitten im Bürgerkrieg, nach Kansas City (Missouri) und arbeitete als Gehilfe bei der Firma Lloyd & Leland. Zwischen 1866 und 1869 war Hale verantwortlich für die Maschinen, die zum Bau einer Brücke über den Missouri benötigt wurden. 1869 folgte eine Anstellung bei der Great Western Manufacturing Co. in Leavenworth (Kansas), die er zwischen 1871 und 1873 aufgab, um als Mechaniker auf der John Campbell Engine No. 1 zu arbeiten, der ersten Feuerspritze von Kansas City. Vgl. *Men of Affairs in Greater Kansas City, 1912* (Kansas City 1912, 57); *Memorial and Biographical Record of Kansas City and Jackson County, Missouri* (Chicago 1896, 183–186); *Encyclopedia of the History of Missouri, Vol. III*. Hg. v. Howard L. Conrad (New York 1901, 148–149); Carrie Westlake Whitney, *Kansas City, Mo. Its History and Its People 1808-1908* (Chicago 1908, 108).

4 *Encyclopedia of the History of Missouri*, III, 149.

3 Cinéorama, eine der spektakulärsten ultrarealistischen Shows der Filmgeschichte, vorgestellt 1900 auf der Pariser Weltausstellung.



Wir wissen nicht, ob Hale den Raumschiff-Entwurf von Wells und Paul kannte. Allerdings war er mit seinen Feuerwehrleuten nach London gereist, um die Vereinigten Staaten auf einem internationalen Kongress zu vertreten, der vom 12.–17. Juni 1893 in der dortigen Agricultural Hall stattfand.⁵ 1900 nahm die Delegation dann an einem ähnlichen Kongress in Paris teil.⁶ Die Auftritte von Hales Feuerwehrtruppe auf beiden Kongressen galten als spektakuläre Erfolge: Ein kompletter Zug der Kansas-City-Feuerwehr in voller Montur, mit Pferden, Maschinen und der zur Lebensrettung nötigen Ausrüstung demonstrierte verschiedene Löschtechniken. Es mag sein, dass Hale auf der zweiten Reise von dem Wells/Paul-Entwurf erfuhr, und wichtiger noch, dass er in Paris wohl die Gelegenheit hatte, die beiden ultrarealistischen Filmattraktionen kennen zu lernen, die auf der Weltausstellung 1900 zu sehen waren.

Die eine hieß *Cinéorama* und wurde von Raoul Grimoin-Sanson vorgestellt. Sie simulierte den Blick aus dem Korb eines riesigen Ballons, der über europäische Landschaften schwebte. Das Publikum befand sich auf einer erhöhten, kreisförmigen Plattform, unter der zehn synchron laufende Filmprojektoren angebracht waren, die bewegte Bilder auf eine 360°-Leinwand warfen. Diese hatte einen Umfang von

⁵ *Memorial and Biographical Record of Kansas City*, 183–186.

⁶ *Encyclopedia of the History of Missouri*, III, 149.

330 Fuß und war 30 Fuß hoch (Abb. 3). Die handkolorierten 70mm-Aufnahmen hatte man bei wirklichen Ballonfahrten gefilmt.⁷ Die andere Attraktion stammte von den Brüdern Lumière, trug den Namen *Maréorama* und simulierte den Blick von der Brücke eines Schiffs in voller Fahrt.⁸ Hale mag auch von den sogenannten *phantom rides* gehört haben, die seit 1898 in England populär waren. Dabei handelte es sich um konventionell vorgeführte Landschaftsaufnahmen, die von der Spitze eines fahrenden Zugs aus aufgenommen wurden.⁹

7 *American Scientific Supplement* Nr. 1287, 1. September 1900, 20631. Vgl. auch Sadoul 1947, 100–107; Macgowan 1965, 465–467; Rabaud 1955, 8–11.

8 Einer Beschreibung zufolge handelte es sich um „eine Schiffsreise durchs Mittelmeer, wobei ein ausgeklügelter Mechanismus das Schaukeln und Wiegen eines wirklichen Schiffs nachahmt; mit Schornsteinen, Luftschächten, Sirenen, kurzum eine Reise, auf der man das Schauspiel von Meer und Küste erlebt: hier ein Sturm mit Blitz und Donner, dort ein Sonnenaufgang, dann ein Nachteffekt [...]“ (Sadoul 1947, 454–456). Vgl. auch Macgowan 1965, 468.

9 Dem englischen Filmpionier Cecil Hepworth (1951, 44–45) zufolge, der selbst viele solche Aufnahmen machte, wurden die *phantom rides* zuerst von der American Mutoscope and Biograph Company 1901 im Londoner Palace Theatre gezeigt. In der Rubrik «Music Hall Gossip» in *The Era* vom 9. April 1898 findet sich allerdings ein Hinweis auf eine frühere Vorführung: «In der Reihe der Zugaufnahmen von Chard's Vitagraph ist die verblüffendste ein *phantom ride*, der von der Spitze einer S.E.R. Maschine «geschossen» wurde. Die gezeigte Fahrt führt durch Tunnel und Bahnhof von Chiselhurst, wobei die Umgebung klar zu erkennen und die Aufnahme bemerkenswert ruhig ist» (zit. nach Slide 1966, 37). Auch in den USA wurden zahlreiche Filme von fahrenden Zügen, Straßenbahnen oder U-Bahnen aus aufgenommen. Von den 141 Titeln in den Beständen der Library of Congress aus der Zeit vor 1912, die sich auf die eine oder andere Weise auf solche Fahrzeuge beziehen, wurden mehr als 50 von der vorderen oder der hinteren Plattform eines Zuges gefilmt. Die meisten entstanden 1899–1906 und wurden auf Anfrage von Edison oder American Mutoscope and Biograph urheberrechtlich geschützt (vgl. Niver 1967, 381–382). Verfolgt man diese Art von Schaustellungen weiter zurück, so entdeckt man, dass sie sich letztlich alle von der *Phantasmagorie* ableiten, einer populären Unterhaltungsform, die in Europa kurz nach der Französischen Revolution aufkam. Die *Phantasmagorie* war eine Art psychedelische, multimediale Lichtbildvorführung, bei der fantastische Bilder in einem dunklen Saal präsentiert wurden. Sie wurden so manipuliert, dass sie sich auf das Publikum zu oder von ihm weg zu bewegen schienen; noch spektakulärer wurde es, wenn die Betrachter den Eindruck hatten, sie selbst glitten durch den Raum. Die Sujets umfassten Geister, Gespenster, Ungeheuer, Dämonen, Skelette und andere Furcht einflößende Erscheinungen, oft begleitet von Blitz und Donner. Für die Vorführung bediente man sich einer *Laterna magica* auf einem Gestell mit Rädern, um sie vor und zurück zu schieben, wodurch die Größe der Bilder variierte. Teils projizierte man auf eine flache Leinwand, teils auf weißen Rauch, was einen besonders unheimlichen Effekt erzeugte. Bisweilen wurden mehrere Projektoren eingesetzt, um verschiedene Bilder gleichzeitig zu zeigen, sie zu kombinieren oder ineinander übergehen zu lassen (vgl. Cook 1963, 19–21 sowie Quigley, Jr. 1948, 75–79).

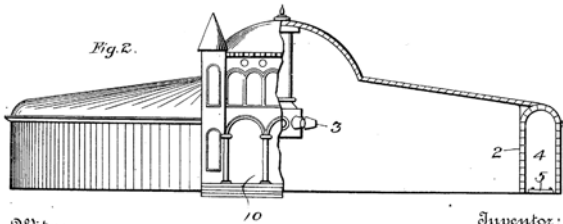
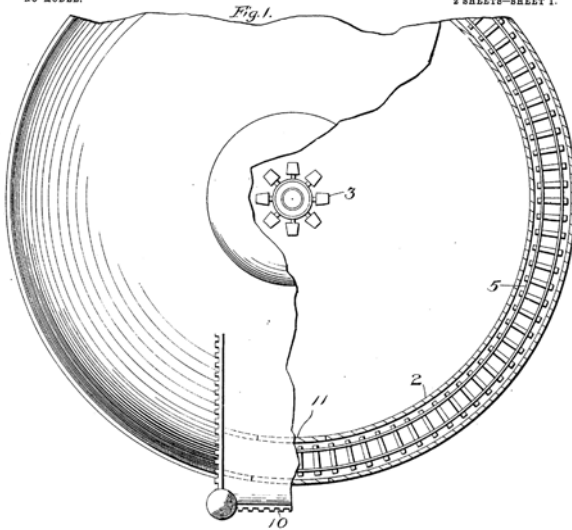
No. 767,281.

PATENTED AUG. 9, 1904.

W. J. KEEFE.
 AMUSEMENT DEVICE.
 APPLICATION FILED MAR. 22, 1904.

NO MODEL.

2 SHEETS-SHEET 1.

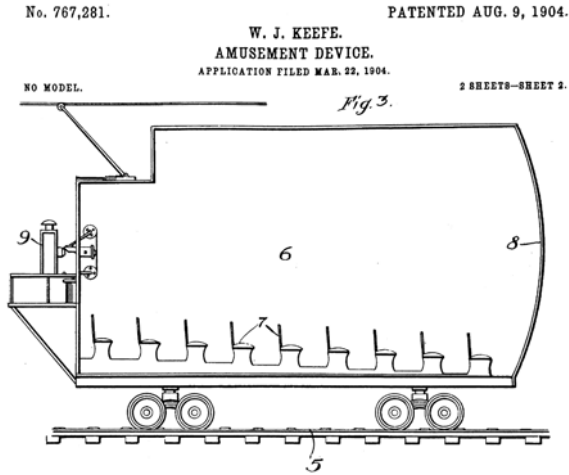


Witnesses
 Roy C. Claffin
 E. E. Schnell

Inventor:
 Wm. J. Keefe,
 by Edward Brod,
 Attorneys

4 Keefes Patent (1904) eines Unterhaltungspavillons, in dem ein Eisenbahnwagen die Zuschauer um eine runde Leinwand kreisen lassen sollte, auf die aus der Mitte des Gebäudes Filme mit Reisebildern projiziert wurden.

Gestützt auf diese Informationen können wir nun versuchen, die Ereignisse zu rekonstruieren, die Hale dazu bewegten, ins Filmgeschäft einzusteigen. Zwischen 1902 und 1904 hatte ein Erfinder namens William J. Keefe aus St Louis, Missouri zu Unterhaltungszwecken einen runden Pavillon entworfen, an dessen innerer Peripherie ein halboffener Eisenbahnwagen auf Schienen kreisen sollte, als ob er durch einen Tunnel führe. Dessen eine Seite bildete die Außenwand des Pavillons, die nach innen gerichtete Seite wurde von einer ringsum gespannten Leinwand begrenzt (ob reflektierend oder transparent, bleibt unklar), auf der Fil-



5 Das fahrende Eisenbahntheater, das Keefe sich vorstellte, war mit einem Vorführgerät bestückt, das Filme der Landschaft, die der Zug durchquerte, auf die Vorderwand des Waggons projizierte.

me und Standbilder zu sehen waren (Abb. 4). Die Projektoren sollten entweder im Zentrum des Pavillons oder auf dem Zug selbst installiert sein. Ziel dieser Darbietung war es, den Betrachtern eine einigermaßen naturgetreue Darstellung dessen zu bieten, was sie bei einer Fahrt durch die pittoresken Landschaften der Welt zu sehen bekämen; entsprechend sollten die dabei eingesetzten Aufnahmen auch aus fahrenden Zügen gefilmt werden. Die Illusion einer Zugfahrt wollte man noch steigern durch unregelmäßig gelegte Schienen, die den Waggon vibrieren und hin und her schwanken ließen, um eine hohe Geschwindigkeit zu suggerieren; außerdem sollte eine Windmaschine im Tunnel für eine frische Brise sorgen. Möglicherweise war auch geplant, entsprechende Geräuscheffekte zu erzeugen, das Stampfen und Zischen der Dampfmaschine, das Rattern und Ächzen des Waggons und ähnliches.

Keefe beantragte am 22. März 1904 ein Patent für seinen Entwurf, das am 9. August desselben Jahres bewilligt wurde.¹⁰ Ob das System praktikabel war und der Beschreibung entsprechend funktioniert hätte, bleibt allerdings fraglich. Dem Antragstext zufolge sollten bewegte und Standbilder über die gesamte Leinwand verteilt oder ineinander übergehend gezeigt werden, was selbst heute nur schwerlich erreichbar scheint. Zudem sollten dem Patentantrag zufolge auch Filmaufnahmen mittels eines auf dem Zug installierten Projektors auf die äußere Tunnelwand projiziert werden. Wie man dies erreichen wollte, ist

¹⁰ United States Patent Nr. 767.281.

6 Vergnügungs-Pike, 1904 auf der Weltausstellung in St. Louis, wo die Hale's Tours der amerikanischen Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Das Gebäude ganz links im Bild könnte der Standort gewesen sein, denn auf seiner Vorderseite steht: «Eine Fahrt zu [?] mit der Großen Sibirischen Eisenbahn».



ungewiss, zumal laut der dem Antrag beigelegten Zeichnung (Abb. 5) der Projektor eher nach vorn gerichtet blieb. Wichtiger ist jedoch, dass die Idee, den Wagen tatsächlich in Bewegung zu versetzen, unnötig kompliziert und kostspielig erscheint, wenn dieselbe Wirkung auch mit einem unbewegten Waggon hätte erreicht werden können. Dennoch beschreibt der Patentantrag prinzipiell ein System, das zwar verbesserungsfähig, aber immerhin zur Auswertung geeignet war. Interessanterweise beschränkte sich der Antragstext nicht auf die Simulation einer Eisenbahnfahrt, sondern erweiterte die Anwendungsmöglichkeiten auf eine Bootsfahrt, ähnlich dem *Maréorama* der Lumières.

Noch bevor er seinen Patentantrag im März 1904 einreichte, legte Keefe seinen Entwurf dem Richter Fred W. Gifford vor, einem Magistrat von Kansas City und engen Freund von George Hale, weil er für die Weiterentwicklung seiner Erfindung Gelder einwerben wollte. Gifford und Hale beschlossen, die nötigen finanziellen Mittel für die Auswertung zur Verfügung zu stellen. Als das Patent im August 1904 bewilligt wurde, gehörten die Rechte zu zwei Dritteln ihnen, während Keefe sich mit einem Drittel begnügen musste.¹¹ Schließlich erwarben

¹¹ Diese Rekonstruktion des Sachverhalts stützt sich auf Angaben von Mildred J. Gifford aus Kansas City, Schwiegertochter des verstorbenen Richters Gifford, in einem Brief an den Autor vom 12. April 1967.



7 Hales Feuerwehrbrigade in Aktion bei der Weltausstellung 1904 in St. Louis. Die Besucher konnten täglich zu festgesetzten Zeiten mit ansehen, wie ein größeres Feuer erst entfacht und dann von der weltberühmten Feuerwehr wieder gelöscht wurde.

Gifford und Hale die gesamten Rechte an der Erfindung und begannen damit, sie kommerziell auszuwerten. Giffords Sohn Ward schloss sich ihnen an und trug sowohl zur technischen Perfektionierung des Systems wie zu seiner Vermarktung bei.

Die kommerzielle Premiere fand 1904 statt, während der Weltausstellung in St. Louis, die an den Ankauf von Louisiana durch die Vereinigten Staaten erinnerte und am 20. April eröffnet wurde. Von Anfang an war die Ausstellung ein großer Erfolg. Gleich hinter dem Eingangstor konnten die Besucher Neuheiten wie Eistüten, Eistee und Hot Dogs probieren.¹² Eine der Hauptattraktionen bildete Lee de Forests drahtloses Radio, das mit dem Großen Preis sowie einer Goldmedaille prämiert wurde.¹³ Andernorts auf dem Veranstaltungsgelände präsentierte der deutsche Filmpionier Oskar Messter seine Tonbilder.¹⁴

Hale und Gifford eröffneten ihre Filmattraktion nicht ganz so eindrucksvoll auf dem *Pike*, einem der Unterhaltung gewidmeten Gelände, wie es seit der Pariser Weltausstellung von 1867 auf allen Veranstaltungen dieser Art zu finden war (Abb. 6).¹⁵ Hale präsentierte dort auch eine Feuerwehrschaу, wobei zu bestimmten Zeiten ein relativ großes Feuer angezündet wurde, um dann von seinen Leuten gelöscht

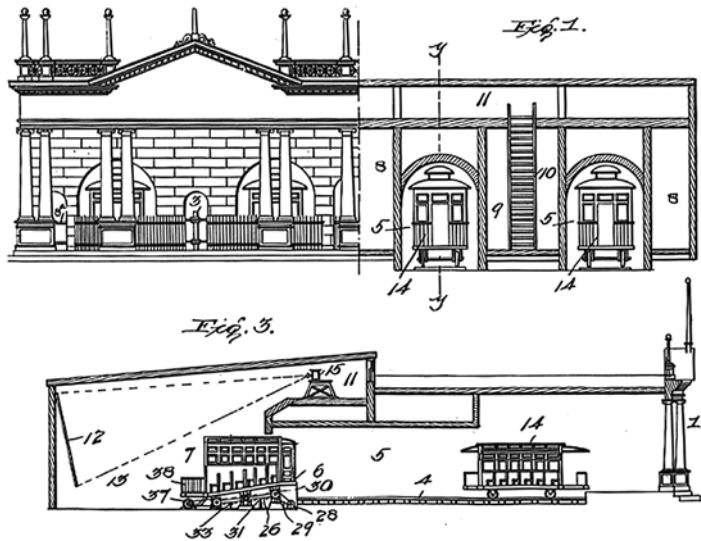
¹² Vgl. Gordon 1965.

¹³ Vgl. De Forest 1950.

¹⁴ Vgl. Narath 1960, 732.

¹⁵ Vgl. Gies 1961, 22.

8 Hales Patent von 1905 hatte Keefes ursprüngliche Idee bedeutend verbessert. Der Waggon, in dem die Zuschauer Platz nahmen, bewegte sich nicht. Stattdessen wurden Filme auf eine Leinwand vor dem Publikum projiziert und eine Maschine unter dem Boden erzeugte Geräusche und Schwankungen, wie sie bei Zugfahrten auftreten.



zu werden (Abb. 7). Gleichzeitig war er auch verantwortlich für alle Gerätschaften, Einsatzpläne und die Organisation von Brandschutzmaßnahmen auf dem gesamten Ausstellungsgelände.

Offenbar dokumentieren die erhaltenen Broschüren und Berichte weder durch Fotos noch durch andere eindeutige Belege, dass die *Hale's Tours* tatsächlich Teil der Weltausstellung gewesen waren. Gäbe es nicht den Hinweis von Terry Ramsaye in seiner Filmgeschichte aus dem Jahre 1926, man würde nicht vermuten, dass die Attraktion dort tatsächlich gezeigt wurde.¹⁶ Doch unabhängig von Ramsayes Schilderung ist es uns gelungen, zwei Zeitzeugen zu finden, die sich erinnern, die *Hale's Tours* als Kinder auf der Weltausstellung gesehen zu haben: der inzwischen verstorbene Filmproduzent und Filmhistoriker Professor Kenneth Macgowan aus Los Angeles und Reid Ray, Filmproduzent aus Minneapolis. Beide konnten indes weder genau angeben, wo die *Hale's Tours* damals standen noch wie sie ausgesehen und funktioniert hatten.

Im folgenden Frühjahr, am 14. März 1905, beantragte Hale erneut ein Patent für eine, wie er es nannte, «Pleasure Railway», das am 19. September desselben Jahres bewilligt wurde.¹⁷ Der neue Entwurf bestand

¹⁶ Vgl. Ramsaye 1926, 428–429.

¹⁷ United States Patent Nr. 800.100.



9 Zu einem bestimmten Zeitpunkt waren in den USA mehr als 500 Hale's Tours zugleich in Betrieb. Deswegen ungeachtet scheint dies die einzige erhaltene Fotografie einer Hale's Tours zu sein. Hier wurden Reisen durch die Rocky Mountains, den Westen Kanadas und Schottland dargeboten.

aus zwei Waggon auf einem kurzen und geraden Stück Gleis (Abb. 8). Die Kunden bestiegen den ersten Waggon, der kurz durch einen Tunnel fuhr und dann am anderen Wagen ankoppelte. Dieser stand still und war an beiden Seiten sowie nach vorne hin offen. Dort sahen die Zuschauer die Vorführung, welche die Illusion einer Reise vermittelte. Bei der späteren kommerziellen Auswertung scheinen die *Hale's Tours* jedoch nur einen einzigen, stehenden Waggon eingesetzt zu haben; man verzichtete auf den zweiten, der lediglich die Aufgabe gehabt hätte, die Zuschauer vom Eingang zur eigentlichen Vorführung zu befördern.

Wie aus den Patentzeichnungen ersichtlich, verfügte der Wagen über ansteigende Sitzreihen, um allseits gute Sicht zu gewährleisten. Durch die offene Vorderwand betrachtete das Publikum Filme, die man von der Spitze eines fahrenden Zugs aus aufgenommen hatte. Sie wurden auf eine leicht geneigte Leinwand projiziert, und zwar mittels eines Vorführapparats, der sich oberhalb und etwas hinter dem Wagen auf einer Plattform befand. Die Größe der Leinwand sowie

der Abstand zwischen ihr und dem Projektor waren so berechnet, dass das Dargestellte lebensgroß erschien und das Blickfeld des Publikums ausfüllte. Alternativ sah das Patent auch vor, dass der Projektor hinter der Leinwand aufgestellt wurde. (Tatsächlich arbeitete man bei vielen, wenn nicht sogar den meisten kommerziellen *Hale's Tours* mit Rückprojektion.)

Auf Rollen und Walzen unter dem Wagen lief ein Endlosband, aus dem Stifte ragten. Diese schlugen gegen ein Metallteil an der Unterseite des Waggons und erzeugten so das typische Rattern einer wirklichen Eisenbahn. Die Geschwindigkeit des Bandes konnte nach Belieben reguliert werden und so dem Anfahren, Anhalten, Beschleunigen oder Abbremsen des Zuges entsprechen, von dem aus der Film aufgenommen worden war. Außerdem sorgte ein Gebläse für Fahrtwind, und der Wagen konnte auf seiner Längsachse geneigt werden, um ihn während der Vorführung in Schwankung zu versetzen. (Bei späteren Verfeinerungen des Entwurfs wurden viele der zunächst per Hand bedienten Vorrichtungen elektrifiziert.)¹⁸

Hale und Gifford werteten die Erfindung kommerziell aus und strichen dabei erhebliche finanzielle Gewinne ein. Bedeutsamer für die Filmgeschichte ist, dass ihre «Pleasure Railway» in der Karriere verschiedener, bis dahin wenig profilierter Leute eine wichtige Rolle spielte. Diese Neueinsteiger blieben der Branche verbunden und nahmen später führende Positionen in der amerikanischen Filmindustrie ein. Zu ihnen gehörten Sam Warner, Mitbegründer und Eigentümer der Warner Brothers Studios; J.D. Williams, Gründer und Präsident der First National Studios; Adolph Zukor, einer der Gründer der Famous-Players-Lasky Productions und Präsident der Paramount Pictures; sowie Carl Laemmle, Gründer und Leiter der Universal Pictures Corporation. Laemmle sah bei den *Hale's Tours* die ersten Filme seines Lebens – eine Begegnung mit dem Filmgeschäft, die ihn davon überzeugte, dass er hier sein bescheidenes Kapital und seine enorme Energie investieren müsse.¹⁹ Auch J.D. Williams, 1905 noch als reisender Schausteller unterwegs, eröffnete mit den *Hale's Tours* sein erstes Filmunternehmen (in Vancouver).²⁰ Sam Warners erster Job im Filmgeschäft war der eines Vorführers für die *Hale's Tours*, zuerst im White City Park in Chicago,

18 B.S. Brown, *Hale's Tours and Scenes of the World*. In: *The Moving Picture World*, 15. Juli 1916, 372.

19 Vgl. Ramsaye 1926, 449–450; 679–680; 789–790; 793; 826.

20 E.C. Thomas, Vancouver, B.C. Started with «Hale's Tours». In: *The Moving Picture World*, 15. Juli 1916, 373.

dann im Idora Amusement Park in Youngstown, Ohio.²¹ Für Adolph Zukor dienten die *Hale's Tours* als Übergang von seinen *Penny-Arcades* in New York zu ehrgeizigeren Projekten.²² Andere Pioniere, die durch die *Hale's Tours* mit dem Film in Berührung kamen, waren die Schauspielerin Mary Pickford, der Schauspieler Ronald Colman sowie der britische Naturfilm-Produzent Percy Smith.²³

Der kommerzielle Betrieb

Der erste kommerzielle Einsatz der *Hale's Tours* nach der Weltausstellung in St. Louis fand 1905 im Electric Park in Kansas City, Missouri statt. Die *Moving Picture World* schreibt 1916:

Es handelte sich um ein «Haus» mit zwei Waggons und einer mit Stuck verzierten Fassade, das \$ 7.000 gekostet hatte, einschließlich der Vorführapparatur. Der Eintrittspreis betrug 10 Cents, und die beiden Wagen mit ihren 60 Sitzplätzen waren 20 bis 75 Mal pro Tag mehr oder weniger ausgelastet.²⁴

Doch erst als die Presse über die Debüts der *Hale's Tours* am Union Square in New York und auf der State Street in Chicago berichtete, wurde man auch auf nationaler Ebene darauf aufmerksam. Die Veranstaltung in New York wurde von Adolph Zukor zusammen mit dem Showman William Brady eröffnet. Letzterer hatte die Rechte an den *Hale's Tours* für zehn Staaten an der Ostküste erworben. Später betrieben Zukor und Brady andere *Hale's Tours* Einrichtungen in Pittsburgh, Newark, Coney Island und Boston. In einem Brief an den Autor aus dem Jahr 1957 berichtet Zukor, dass die Veranstaltungen 20 bis 25 Minuten dauerten, wobei die eigentlichen Filmvorstellungen 15 Minuten in Anspruch nahmen. Sein Waggon fasste bis zu 60 Besucher, die jeweils 10 Cents Eintritt bezahlten.²⁵ An vielen Orten sah die Fassade des Theaters aus wie die eines Eisenbahndepots. Die Eintrittskarten kontrollierte ein uniformierter Aufseher, der auch den Schaffner spielte und nach Beginn der Fahrt die Schalter betätigte. Bei Zukors Vorführungen trat überdies ein Erklärer auf, der auf die gezeigten Sehenswürdigkeiten hinwies und sie kommentierte. Abgesehen vom Fehlen

21 Vgl. Warner 1964, 49.

22 Vgl. Zukor 1953, 46–48 sowie Irwin 1928, 98–106.

23 Vgl. Wood 1937, 66; Oakley 1964, 54; Wagenknecht 1962, 144.

24 Brown, op. cit.; Croy 1918, 78.

25 Notiz von Adolph Zukor für Raymond Fielding, 30. Dezember 1957; vgl. auch Zukor 1927, 55.

der Farben war die Illusion durchaus überzeugend, und zwar umso mehr, als die gefilmten Gleise vorne unter dem Wagen zu verschwinden schienen. Laut einem Artikel in der Fachpresse war das Fahrerlebnis so täuschend echt, dass die Besucher oft den Fußgängern im Bild zuriefen, sie sollten aus dem Weg gehen, damit sie nicht überfahren würden. Ein etwas verwirrter Kunde kam sogar Tag für Tag zurück, weil er dachte, dass der Fahrer früher oder später einen Fehler machen müsse, so dass er einen Zusammenstoß zu sehen bekäme.²⁶

Apparatur

In den diversen Einrichtungen kam eine Vielzahl von 35mm-Projektoren zum Einsatz. Zukor verwendete, ebenso wie Sam Warner, Edisons Projektionskinetoskop. 1907 brachte William Selig ein Sondermodell seines 35mm-Polyscope-Projektors auf den Markt, das speziell für die *Hale's Tours* konstruiert worden war (Abb. 10). Es war mit einem Weitwinkel-Objektiv ausgestattet und insbesondere für den bei den *Hale's Tours* vorherrschenden Rückprojektions-Modus geeignet. Die Leinwand war transparent, die Filmaufnahme der Eisenbahnfahrt wurde von *hinten* projiziert, statt wie üblich von vorn. So war es möglich, den Apparat vor dem Publikum zu verbergen und gleichzeitig das Vorführgeräusch zu dämmen. Durch das Weitwinkel-Objektiv konnte man den Projektor relativ nahe zur Leinwand aufstellen, so dass die *Hale's Tours* auch unter eingeschränkten räumlichen Bedingungen stattfinden konnten. Laut Seligs Katalog von 1907 warf der Projektor aus 20 Fuß Abstand ein Bild von 9 x 12 Fuß auf die Leinwand und in einem kleineren Raum aus 15½ Fuß Abstand ein Bild von 7 Fuß, 5 Zoll x 9 Fuß, 10 Zoll.²⁷ Bei Berechnungen auf Grundlage der Tabellen im Katalog kommt man zum Ergebnis, dass das Objektiv eine Brennweite von 1½ Zoll hatte.

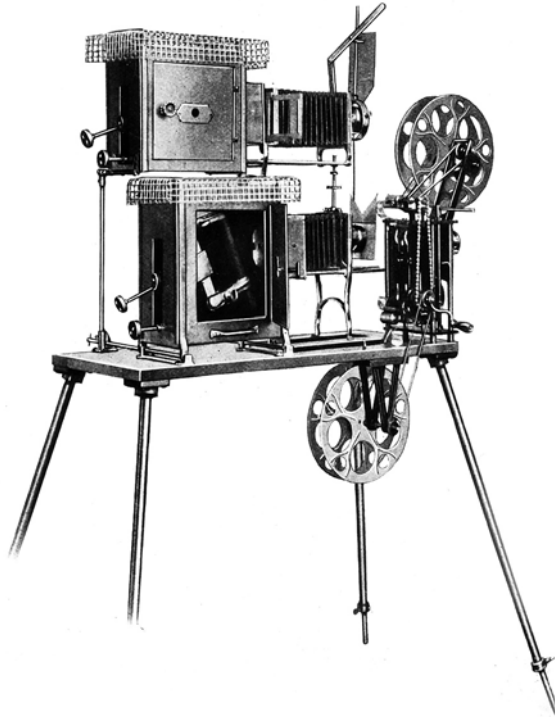
Für professionelle Vorführapparate gab es zu jener Zeit zwei Möglichkeiten zur Lichterzeugung: Kalklicht (das sogenannte *lime light*), das für kleine Theater und kurze Abstände zwischen Projektor und Leinwand genügte, sowie elektrische Bogenlampen für große Säle mit entsprechender Projektionsdistanz. Bei ausreichenden finanziellen Mitteln und wo technisch möglich, wurde jedoch elektrisches Licht bevorzugt. Die Bogenlampe erzeugte Licht, indem man eine bogenförmige Ent-

²⁶ Vgl. Thomas, op. cit.

²⁷ 1907 *Catalogue of the Selig Polyscope and Library of the Selig Film*. Chicago 1907, 19-21; 36 (aus den Beständen der Charles Clark Collection).

THE 1907 MODEL POLYSCOPE.

With double dissolving stereopticon attachment.
(Showing side view of machine.)



10 Typischer Filmprojektor, wie er bei den Hale's Tours verwendet wurde; der hier abgebildete wurde von der Selig Polyscope Company hergestellt und kostete 1907 \$200.

ladung zwischen zwei Kohlestiften herbeiführte, wobei mit entsprechender Stromstärke über die beiden Elektroden Spannung entstand. Stand keine Elektrizität zur Verfügung, konnte man auch mithilfe von Kalklicht in einem sogenannten Kalkbrenner projizieren. Dabei verbrannte Sauerstoff und Wasserstoff auf einem harten Kalkstäbchen, wodurch man ein einigermaßen intensives Licht erhielt. Sauerstoff und Wasserstoff kamen für gewöhnlich aus Gasflaschen, konnten aber vom Vorführer auch mittels entsprechender Geräte während der Projektion erzeugt werden. Dazu verwendete man Schwefeläther zur Wasserstoffgewinnung und Oxone oder Natriumperoxid für den Sauerstoff. Wie der Leser hieraus ersehen kann, musste ein Vorführer zu jener Zeit über allerlei Wissen und Fertigkeiten verfügen, von denen praktische Chemiekennnisse nicht die geringsten waren.

Seligs speziell für die *Hale's Tours* gefertigten Polyscope-Projektoren funktionierten sowohl mit Kalklicht als auch mit elektrischen Bogenlampen und kosteten 1907 rund 150 Dollar. Selig hatte auch nahtlose Leinwände für die Rückprojektion im Angebot, zum Preis von 25 Dollar in den Maßen $9\frac{1}{2} \times 12$ Fuß, oder für 25 Cents pro Quadratfuß bei größeren Abmessungen.

Erfolgreiche Vorführungen

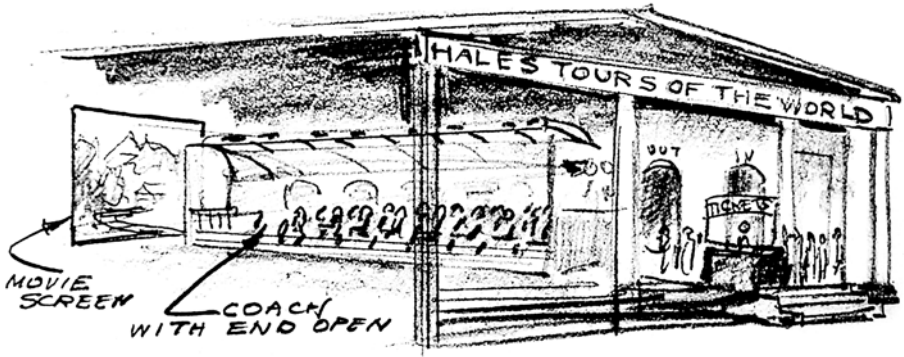
Nach ihrem Debüt an der Ostküste zeigte man *Hale's Tours* schon bald anderswo im Land sowie in Kanada, in verschiedenen kalifornischen Städten sowie in Denver, Portland, Spokane, Winnipeg, Toronto und in einer Vielzahl anderer Orte. Einem Fachblatt zufolge gab es zu einem bestimmten Zeitpunkt 500 solcher Einrichtungen allein in den Vereinigten Staaten.²⁸ In den USA gastierten die *Hale's Tours* zwischen 1905 und 1907 vor allem in den Sommer-Vergnügungsparks. Typische Beispiele hierfür sind die White City Amusement Parks in Syracuse, New York und in Chicago, das Atlantic Coast Resort in Atlantic City, New Jersey, der Athletic Park in Montgomery, Alabama, der Ponce de Leon Park in Atlanta, die Luna Parks in Cleveland und Pittsburgh sowie der Riverview Park in Chicago (Abb. 11).²⁹ Vergnügungsparks waren für die *Hale's Tours* besonders geeignet, weil sie oft von Straßenbahn- oder Eisenbahngesellschaften betrieben wurden. Viele Jahre lang gab es dort sogenannte *Scenic Railroads*, bei denen die Besucher auf Schmalspurzügen durch Gelände, Tunneln und Gartenlandschaften fuhren, die einer Vielzahl exotischer Orte nachgebildet waren. Auch andere Attraktionen, so die *Train Wreckers and Robbers*-Schauen, die 1906 Teil des Unterhaltungsangebots vieler Parks waren, griffen das Eisenbahn-Thema auf.³⁰ Man darf nicht vergessen, dass im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts Züge das einzige weitgehend entwickelte mechanische Transportmittel für Menschen und Fracht bildeten, während Auto und Flugzeug noch in den Kinderschuhen steckten. Zudem war für die unteren Schichten eine Zugfahrt in einem Pullman-Wagen unerschwinglich und deshalb von nachgerade exotischem Reiz.

Ward C. Gifford brachte die *Hale's Tours* 1906 nach Mexiko, Südafrika, Südamerika, auf den europäischen Kontinent, die britischen Inseln

²⁸ Vgl. Brown, op. cit.

²⁹ Vgl. *Variety* vom 14. Juli 1906, 12; 23. Juni 1906, 12-13; 21. April 1906, 11; 28. April 1906, 12; 17. Februar 1906, 11.

³⁰ *Variety*, 10. März 1906, 11.



und selbst nach Hongkong.³¹ In Großbritannien erwarb Henry Iles eine Franchise und debütierte damit in London, 165 Oxford Street. Danach wurden die *Hale's Tours* in Hammersmith gezeigt sowie in verschiedenen anderen Regionen. In England, wie schon in Amerika, waren sie die erste weit verbreitete, spezialisierte und für längere Dauer an einem Ort gezeigte Form der Filmvorstellung und spielten eine wichtige Rolle dabei, das Publikum mit dem Medium vertraut zu machen. Interessanterweise sorgte die Einrichtung in London für einen Präzedenzfall, da sie Klassenunterschiede gewissermaßen abschaffte und alle Kunden zum Einheitspreis von Sixpence Einlass gewährte. Die konkurrierenden *Penny Arcades* machten sich darüber lustig und prophezeiten, «dass die erste Klasse sich nicht mit der dritten würde mischen wollen». Sie täuschten sich: Herren im Zylinder saßen Seite an Seite mit Arbeitern, und die Vorführungen verzeichneten bis zu 1.000 Besucher pro Tag – zumindest für eine gewisse Zeit. Doch wie in Amerika verlor der Reiz der Neuheit auch hier, und die *Hale's Tours* wurden vom englischen Äquivalent des Nickelodeon verdrängt, den kleinen gepflegten Filmtheatern mit regelmäßigem Programmwechsel.³²

Normalerweise lief jedes *Hale's Tours*-Programm für eine Woche und wurde dann durch ein neues ersetzt, das Eisenbahnfahrten durch

11 Typische Hale's-Tours-Zelteinrichtung in Heim's Summer Amusement Park in Kansas City, 1907. Einige der dort gezeigten Filme hatte der Kameramann Norman Dawn aufgenommen, der diese Zeichnung aus dem Gedächtnis anfertigte.

31 Vgl. Brown, op. cit.

32 Ibid., 372-373; Oakley 1964, 18; Low 1949, 13. Low gibt an, dass in London eine von einem Mr. Starr patentierte, *Maréorama*-artige Schau namens *Scenic Attractions* auf die Hale's Tours folgte. Vgl. auch Wood 1937, 64-66 und Wood 1947, 125-126. In dem früheren Werk erwähnt Wood, dass während der Vorstellungen in London auch farbiges Licht zum Einsatz kam. Vgl. außerdem Allister 1948, 97; Croy 1918, 78 sowie die Auszüge aus den Aufzeichnungen von Albany Ward, zit. n. Low/Manvell 1948, 115.

ganz andere Landschaften zeigte. Den Betreibern verkauften Hale und Gifford die Filme für 15 bis 22 Cents pro Fuß, um sie, nachdem sie gelaufen waren, gegen einen niedrigeren Preis zurückzukaufen.³³ Diese Praxis pflegten sie bereits vor Entwicklung des Distributions-systems der *exchanges* in den USA – einem System, das als Vermittler zwischen Produzenten und Kinobesitzern fungierte, wobei der Verleih oder das Leasen der Filme an die Stelle des Kopienverkaufs trat. Ohne dieses Vertriebssystem hätte die Filmindustrie, wie wir sie heute kennen, nicht entstehen können. Ein Fachblatt schrieb 1916, die zahlreichen, weit verbreiteten *Hale's Tours*-Einrichtungen allein hätten für eine derartige Nachfrage an Filmen gesorgt, dass die Entwicklung des *exchange*-Systems in den USA unumgänglich war.³⁴

Zu Beginn erwarb Hale einige Filme von der amerikanischen Edison Company und der französischen Firma Pathé; später nahm er selbst Kameraleute unter Vertrag, zum Beispiel die Amerikaner Norman Dawn³⁵ und T.K. Peters.³⁶ Dawn filmte für Hale in Mexiko und in der Schweiz, Peters im Orient. Beide postierten sich mit der Kamera auf fahrenden Zügen, um den gewünschten Effekt zu erzielen, manchmal an der Zugspitze oder einem flachen Wagen vor der Lokomotive, manchmal auf der hintersten Plattform. Peters erinnert sich, dass man ihm 50 Cents für jeden Fuß belichteten Film zahlte. Später boten einige der frühen Studios und Vertriebszentralen ebenfalls Filme an, die sich für den Einsatz bei den *Hale's Tours* eigneten. Sowohl William Swanson als auch die George Kleine Company in Chicago vertrieben solche Aufnahmen. Eine Angebotsliste Kleines vom 20. April 1907 enthielt 14 Titel für *Hale's Tours*, die alle an ausländischen Orten entstanden waren, darunter Tokio, Kanton, die Schweiz, Ceylon, Hanoi, Lourdes, Montserrat, der Vesuv, Agra und Frankfurt.³⁷ Ihre Länge variierte zwischen 65 und 508 Fuß, der Durchschnitt lag bei 161 Fuß. Nimmt man an, dass der 35mm-Film in den *Hale's Tours* mit 16 Bildern pro Sekunde oder 60 Fuß pro Minute vorgeführt wurde, dann betrug die durchschnittliche Laufzeit nur 2,7 Minuten. Möglicherweise wurden also bei den Vorführungen mehrere Aufnahmen aneinander gehängt.

Für die Selig Polyscope Company waren die *Hale's Tours* offenbar derart wichtige Kunden, dass man ihnen im August 1906 ein eigenes

33 Vgl. Brown, op. cit., 373.

34 Ibid.

35 Der Autor interviewte Norman Dawn im Zeitraum 1963/64; vgl. auch Fielding 1963.

36 Briefe von T.K. Peters an den Autor vom 3. April sowie 2. und 11. August 1967.

37 *The Moving Picture World*, 20. April 1907, 110.

Supplement No. 44, August 1906

HALES' TOURS FILMS

These Films are made expressly for the use of
HALES' TOURS CARS OF THE WORLD

They are beautiful scenic productions taken from all parts of the world. Each set has a Comedy Film interspersed, suitable for the Tour.

ALL ARE OF THE VERY BEST QUALITY



1802—*The Leadville Sleeper. Code Absalom.*

Consisting of a trip through Red Rock Canon, then a hold-up of the sleeper, finishing with a trip over the famous Georgetown Loop.
Length 615 feet. Price \$73.80

1806—*Trip Through Colorado. Code Academe.*

Opening up with a trip through the beautiful Royal Gorge, then a trip following the Ute Pass Express, stopping at Glenwood Springs to see the fun and winding up with a run through Ute Pass. Length 600 feet. ~~59.50~~ Price \$72.00

1810—*Trip Up Pike's Peak. Code Acaleph.*

A trip through Hell Gate, the old method of climbing Pike's Peak. Train leaving Manitou, the Cog Road, a trip on the Cog Road, arriving at the summit, leaving the summit, Toboggan on the Cog Road. Completing the trip with a run through the Black Canon. Length 575 feet. Price \$69.00

1821—*Trip Over Cripple Creek Short Line. Code Acanthine.*

This is one of the most wonderful and realistic views of Mountain railroading ever made. A special train over the famous Cripple Creek Short Line is in the picture constantly and on the rear platform is a group of pretty girls in summer dress. Their smiling faces and actions add much to the picture and give a touch of novelty never before attempted. The engine ahead is seen to puff and pant up

12 Die Nachfrage nach Filmen für die amerikanischen Hale's Tours war enorm und spielte eine wichtige Rolle bei der Ausbildung und Verbreitung eines landesweiten Vertriebsystems. 1905 brachte die Selig Polyscope, eine der größten Vertriebsfirmen, diesen Spezialkatalog heraus, der nur Hale's-Tours-Filme enthielt.

Katalogsupplement widmete (Abb. 12).³⁸ Es führt 25 verschiedene Filme auf, mit einer Länge zwischen 445 und 635 Fuß und einer Laufzeit von etwa zehn Minuten. Die meisten Zug- und Straßenbahnfahrten in diesem Katalog betreffen Orte in Amerika, unter anderem den Red

38 Katalog aus dem Jahr 1906 der Selig Polyscope Co., 43-45 Peck Court, Chicago, Illinois. Bei dem Supplement Nr. 44, August 1906, handelt es sich um eine vierseitige Broschüre mit dem Titel *Hale's Tours Films*; aus den Beständen der Charles Clarke Collection.

Rock Canyon, Royal Gorge, Pike's Peak, Ute Pass, Denver, den Columbia River, Chicago, die Niagara-Fälle, Chattanooga und Lookout Mountain, Jacksonville, Tampa, Cincinnati, Palm Beach, Utah, Tacoma, Seattle, die Black Hills und das White River Valley; hinzu kamen ausländische Strecken in Argentinien, der Schweiz, Borneo, Ceylon, Irland und England. Für jeden Titel gab es eine Beschreibung, so etwa:

1825 – Ute Pass von einem Güterzug aus gesehen

Dieses Sujet weicht vom Gewohnten ab. Der erste Teil zeigt die Lokomotive von hinten und vermittelt einen wunderbaren Eindruck von dem geschäftigen Treiben des Heizers und des Lokomotivführers. Das Stampfen und Schaukeln von Lokomotive und Tender sind äußerst realistisch. Die Szene beginnt in Divide, Colorado und führt den Pass hinunter, bis der schneebedeckte Pike's Peak direkt vor uns liegt. Dann wird die Kamera im hintersten Wagen postiert, und man sieht den Güterzug, der sich durch Tunnel und entlang steiler Abhänge über die kurvenreiche Strecke windet. Der Hintergrund ist von erhabener Schönheit. Die gesamte Aufnahme ist so hypnotisierend, dass der Betrachter sich unwillkürlich in den Kurven aufrichtet, um gegen die Neigung anzusteuern. Es ist unmöglich, sich nicht vorzustellen, dass man sich tatsächlich im Zug befindet. Die Szene endet in Manitou. Länge 600 Fuß, Preis: \$ 72.³⁹

Man beachte, dass offenbar gegen die Konvention verstoßen wird, sich bei einer kontinuierlichen Zugfahrt mit einem einzigen Kamerastandpunkt zu begnügen, denn der Apparat steht im zweiten Teil auf dem Begleitwagen. In anderen Selig-Filmen kommen sogar abrupte Ortswechsel während ein und derselben Fahrt vor, wobei man von einem Streckenabschnitt zu einer völlig anderen Gegend springt. Zudem gibt es Beispiele, bei denen die Kamera den Zug zeitweilig verlässt, um konventionelle Stadtansichten aufzunehmen; und gelegentlich wird die Kamerafahrt unterbrochen, um eine einfache Geschichte zu erzählen. Das geschieht beispielsweise in dem Selig-Film TRIP TO THE BLACK HILLS (1907):

Eine wunderschöne Reise, die jeder Veranstalter im Programm haben sollte. Sie beginnt mit der Abfahrt des Zuges aus dem Bahnhof, es folgt ein

39 Ibid. Das Exemplar in der Clarke Collection enthält zahlreiche handschriftliche Korrekturen, die offenbar hinzugefügt wurden, als der Katalog noch in Gebrauch war. Sie betreffen die Filminhalte, Titel sowie Längen- und Preisangaben. Das Zitat gibt den ursprünglichen, gedruckten Text wieder.

Panorama mit einem Doppelgespann in Front. Dann eine Panorama-Fahrt auf den Berg, *unterbrochen von einer komischen Szene, welche zeigt, wie schwierig es ist, sich in einer Pullman-Koje anzuziehen* [Herv. R.F.]; die Reise endet mit der Ankunft in einem Bahnhof.⁴⁰

Gewinne und Verluste

Für Hale und Gifford war der Verkauf von regionalen Auswertungsrechten überaus profitabel. Angeblich erhielten sie für die britischen Rechte allein 100.000 Dollar, während Hales Gesamtgewinn mit den Tours auf 500.000 Dollar geschätzt wird – eine für jene Zeit ungeheure Summe.⁴¹ Hingegen erwies sich das Unternehmen für diejenigen, die Apparatur und Territorialrechte erwarben, oft als weniger erfolgreich. In Zukors Fall zum Beispiel lief die Einrichtung am Union Square nur drei oder vier Monate, bevor man schließen musste. Zunächst hatte es lange Schlangen und hohe Besucherzahlen gegeben, doch nach wenigen Wochen nahm das Interesse ab, um schließlich fast ganz zu versiegen. Die Verbindlichkeiten beliefen sich auf geschätzte 180.000 Dollar.⁴² Zukor kam auf den Gedanken, die Vorführung von Zugfilmen nach etwa der Hälfte des Programms zu unterbrechen und das von Edwin S. Porter 1903 für Edison gedrehte und überaus populäre Eisenbahn-Melodrama *THE GREAT TRAIN ROBBERY* zu zeigen. Im Nu stiegen die Besucherzahlen wieder an, weil das Publikum nun wegen des spannenden Zwischenspiels erschien. Schließlich entledigte Zukor sich der teuren *Hale's Tours*-Apparatur und verwandelte die Räumlichkeiten in ein konventionelles Nickelodeon mit regelmäßigem Programmwechsel, das «Comedy Theater». Das neue Unternehmen war ein großer Erfolg und bereitete den Weg für Zukors spätere Karriere als Kinounternehmer und Filmproduzent.⁴³

Wie Zukor erfahren musste, gingen die Einnahmen aus *Hale's Tours* zu einem bestimmten Moment zurück. Dies lag zum einen daran, dass es schwer war, an neue Filme zu kommen, trotz der Anstrengungen Hales, Kameraleute wie Norman Dawn und T.K. Peters zu verpflichten, um sich exklusives Material zu sichern. Jeweils war nur eine beschränkte Anzahl von Titeln verfügbar, so dass die Programme nicht

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Vgl. Ramsaye 1926, 429 sowie Brown, op. cit.

⁴² Vgl. Irwin 1928, 104.

⁴³ Korrespondenz Zukors mit dem Autor (wie Anm. 24); vgl. auch Zukor 1953, 46–48.

abwechslungsreich genug waren. Zum anderen verhielt es sich hier wie mit allen technischen Neuheiten: Sobald der Reiz des Unbekannten verfliegen ist, sehen sich die Kunden nach anderen Unterhaltungsmöglichkeiten um. Ein Bericht in *Variety* aus dem Jahr 1906 beschreibt den Niedergang der *Hale's Tours* wie folgt:

Mit dem Ende des Sommers kündigt sich auch das allmähliche Verschwinden der sogenannten *Hale's Tours* an. Wenig Erfolg war der in einem Eisenbahnwagen eingeschlossenen Vorführmaschine beschert. Wegen des Schaukelns mieden Frauen die Einrichtung nach dem ersten Besuch; die Schwierigkeiten, genügend Landschaftsbilder aufzutreiben, waren ein weiterer Grund. Auch die Enge des Raums trug zum Niedergang bei. Manche Wagen verdienten zu Beginn gutes Geld, machten aber später vorwiegend Verluste.⁴⁴

Niemand weiß, wann die letzten *Hale's Tours* vom internationalen Markt verschwanden, doch geschah dies vermutlich um 1912.⁴⁵ Hale selbst betätigte sich nicht mehr in der Filmindustrie, sondern erfreute sich eines gesicherten Daseins als Rentner in Kansas City, wo er am 14. Juli 1923 im Alter von 73 Jahren starb.⁴⁶

Man mag Hales unbeholfene Versuche, die Wirklichkeit zu simulieren, aus heutiger Sicht belächeln, doch ist der Einfluss seines Unternehmens auf die im Entstehen begriffene Filmindustrie nicht zu unterschätzen. Es trug nicht nur dazu dabei, den Film zu popularisieren und zu verbreiten, sondern fungierte auch als Brücke zwischen der primitiven Guckkastenattraktion der *Penny Arcades* oder den Vaudeville-Vorführungen jener Zeit und den ersten Filmtheatern, die zwischen 1905 und 1910 in den USA allerorten entstanden. Zusammen mit den Nickleodeons waren die *Hale's Tours* die ersten ortsfesten, spezialisierten und als solche erkennbaren Filmvorführstätten in den Vereinigten Staaten. Wegen ihrer weiten Verbreitung und der unstillbaren Nachfrage nach Filmen spielten sie eine wichtige Rolle bei der Etablierung eines Vertriebssystems, ohne das die Filmindustrie nicht hätte überleben können. Und schließlich bildeten sie eines der ersten Beispiele in einer langen Reihe von Versuchen, Aspekte der wahrgenom-

⁴⁴ *Variety*, 22. September 1906, 11.

⁴⁵ Fernández Cuenca (1949) gibt an, dass noch 1912 eine *Hale's Tours* unter dem Namen «Metropolitan Cinema Tour» in Madrid lief. Der irische Theaterautor Denis Johnston erzählte dem Autor 1968, er habe um 1910 als Kind in Dublin eine *Hale's Tours* besucht.

⁴⁶ Nachruf in *The Kansas City Star*, 14. Juli 1923, 2.

menen Welt zu simulieren oder zu duplizieren. Ein halbes Jahrhundert, nachdem die *Hale's Tours* 1904 auf dem Ausstellungsgelände in St. Louis zu sehen waren, zeigte man auf der Weltausstellung in Brüssel 1958 eine Filminstallation mit dem Titel IMPRESSIONS OF SPEED. Vermutlich hatten die Veranstalter nie von den *Hale's Tours* gehört. In einem Artikel in der *Evergreen Review* hieß es:

Impressions of Speed: ein überaus fesselndes Experiment in einem speziellen Pavillon für jeweils 25 Zuschauer: Die Zuschauer sitzen wie im Führerstand einer simulierten Lokomotive mit freier Sicht auf die Landschaft, nicht nur durch die Frontscheibe, sondern auch nach beiden Seiten; fortlaufend wird ein umfassendes Bild durch die simulierten Fenster projiziert; Stereoton kommt zum Einsatz; die Landschaft huscht vorbei, perfekt synchron und in Farbe, der Gesamteindruck ist so lebhaft, dass er fast an die tatsächliche Erfahrung heranreicht. Die Jury ist ratlos: Hat dieser Film die ›Kunstillusion‹ hinter sich gelassen, um zur Wirklichkeit selbst zu werden? (Vogel 1958, 75).

Zweifellos waren die ursprünglichen *Hale's Tours* weit weniger ausgefeilt als ihr Nachfolger aus dem Jahr 1958, doch war auch das Publikum weniger anspruchsvoll. Alles in allem ist es gut möglich, dass man bei den *Hale's Tours* mehr Spaß an der Sache hatte.

Aus dem Amerikanischen von Frank Kessler

Literatur

- Allister, Ray (1948) *Friese-Greene. Close-up of an Inventor*. London: Marsland.
- Cook, Olive (1963) *Movement in Two Dimensions*. London: Hutchinson.
- Croy, Homer (1918) *How Motion Pictures are Made*. New York: Harper.
- De Forest, Lee (1950) *Father of Radio*. Chicago: Wilcox & Follet.
- Fielding, Raymond (1963) Norman Dawn: Pioneer Worker in Special Effects Cinematography. In: *Journal of the Society of Motion Pictures and Television Engineers* (Januar), S. 15-23.
- Fernandéz Cuenca, Carlos (1949) *Historia del cine*. Band 2. Madrid: Afrodisio Aguado.
- Gies, Joseph (1961) Shows that Make Dreams Come True. In: *This Week Magazine*, 12. März 1961.
- Gordon, Robert Paul (1965) St. Louis. In: *National Geographic* (November), o.P.

- Hepworth, Cecil (1951) *Came the Dawn*. London: Phoenix House.
- Irwin, Will (1928) *The House that Shadows Built*. New York: Doubleday.
- Low, Rachel (1949) *The History of the British Film*. Band 2. London: George Allen & Unwin.
- Low, Rachel/Manvell, Roger (1948) *The History of the British Film*. Band 1. London: George Allen & Unwin.
- Macgowan, Kenneth (1965) *Behind the Screen*. New York: Delta.
- Narath, Albert (1960) Oskar Messter and His Work. In: *Journal of the Society of Motion Pictures and Television Engineers* (Oktober), o.P.
- Niver, Kemp (1967) *Motion Pictures from the Library of Congress Paper Print Collection, 1894-1912*. Berkeley: University of California Press.
- Oakley, Charles Allen (1964) *Where We Came In*. London: George Allen & Unwin.
- Quigley, Jr., Martin (1948) *Magic Shadows*. Washington, D.C.: Georgetown University Press.
- Rabaud, Paul (1955) *Promoteurs et réalisateurs du spectacle cinématographique sur écran large*. Paris: Privatdruck.
- Ramsaye, Terry (1926) *A Million and One Nights*. Band 1. New York: Simon & Schuster.
- Sadoul, Georges (1947) *Histoire générale du cinéma*. Band 2. Paris: Denoël.
- Slide, Anthony (1966) Extracts from *The Era*, 1898. In: *Cinema Journal* (Juni), S. 33–42.
- Vogel, Amos (1958) The Angry Young Film Makers. In: *Evergreen Review* 2,6, o.P.
- Wagenknecht, Edward (1962) *The Movies in the Age of Innocence*. Norman, Oklahoma: University of Oklahoma Press.
- Warner, Jack (1964) *My First Hundred Years in Hollywood*. New York: Random House.
- Wood, Leslie (1937) *The Romance of the Movies*. London: Heinemann.
- Wood, Leslie (1947) *The Miracle of the Movies*. London: Burke.
- Zukor, Adolph (1927) Origins and Growth of the Industry. In: *The Story of the Films*. Chicago: A. W. Shaw.
- Zukor, Adolph (1953) *The Public Is Never Wrong*. New York: Putnams.