
Im Kinozug

Großbritannien, das Empire und die Moderne im Zwanzigsten Jahrhundert*

Rebecca Harrison

Am 12. März 1924 wurde an der Londoner King's Cross Station der erste Kinozug Großbritanniens eingeweiht. Passagiere konnten nun in einem Eisenbahnwagen während der Reise Filme schauen. Im fahrenden Kinowagen überlagerte sich das rhythmische Geräusch der Schienenstöße mit dem Rattern des Projektors. 24 Bilder pro Sekunde – dieser Rhythmus gab, parallel zum Minutentakt des Zugfahrplans, den Lauf der Zeit an. Die Verbindung von Film- und Eisenbahntechnik griff durch die Kombination zweier bekannter Raumerfahrungen in *einem* architektonischen Setting in das alltägliche Erleben ein. In diesem neuartigen Raum reisten die Zuschauer nun gleichzeitig durch innere und äußere, imaginierte und tatsächliche Landschaften, was das Verhältnis von Bewegung und Sehen grundlegend veränderte. Der Kinozug zeugt von einer besonderen Erfahrung in der Moderne Großbritanniens. Er ging aus den wachsenden Netzwerken der visuellen Kultur des Landes hervor und trug umgekehrt zu deren Ausweitung bei. Die Ansichten und Bewegungen im und aus dem Zug wurden hier gleich in einem doppelten Sinne zur Ware – Kunden zahlten einerseits als Fahrgäste, andererseits als Kinozuschauer.

Wie und warum kam es dazu, dass Kino und Eisenbahnraum materiell und räumlich miteinander vereint wurden? Dieser Frage sei hier nachgegangen. Mein Interesse gilt dabei zugleich den umfassenderen kulturellen Veränderungen, die in Großbritannien vom frühen bis ins

* [Anm.d.Hg.:] Eine englische Version dieses Textes erschien erstmals 2014 in der Zeitschrift *Film History* 26,4, S. 32–57. Wir danken der Autorin für die freundliche Genehmigung zur Übersetzung dieser für uns überarbeiteten Fassung.

mittlere 20. Jahrhundert stattfanden. Denn der Kinowagen zeugt nicht nur vom Wandel industrieller Praktiken, sondern bildete auch einen Ort, an dem Tradition und Innovation aufeinandertrafen. Er bot eine neue, moderne Art der Welterfahrung, diente zugleich aber auch als Projektionsraum einer imperialistischen Rhetorik, die etwa in den dort gezeigten Wochenschauen – zum Beispiel in *NEW BERTH FOR BANANAS* (British Pathé, GB 1938) – zutage trat. Ähnliche Spannungen durchzogen zu dieser Zeit auch die britische Gesellschaft: In der Nachkriegszeit der 1920er-Jahre erlebte das Land zwar einen sozialen Aufschwung, mit dem auch die Ausweitung des Stimmrechts zwischen 1918 und 1928 einherging, es war aber auch von Stagnation gekennzeichnet – so hielten sich Mythen über die britische Vorherrschaft in den Kolonien hartnäckig in der Populärkultur.¹ Vor diesem Hintergrund erzählt die Geschichte mobiler Filmvorführungen und Kinzüge auch von den Spannungen zwischen frühen imperialistischen und hierarchischen Gesellschaftsentwürfen Großbritanniens und den Zukunftsvisionen eines stärker auf soziale Integration ausgerichteten Landes, wie sie die britische Regierung nach dem zweiten Weltkrieg entwarf.

Unternommen wird somit eine archäologische Untersuchung britischer Medien und ihrer Mobilität, die Kino und Eisenbahn in den zeitgenössischen Erzählungen über das britische Empire, Technik und Moderne situiert. Die Entwicklung spezifischer Filmtechnologien für den Schienenverkehr verweist, so mein zentraler Gedanke, auf einen grundlegenden Wandel des öffentlichen Raums, der sich in der ersten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts vollzieht: Entsprechend hatte auch das Kino im Eisenbahnwagen sowohl eine integrative Funktion (der Zutritt stand zumindest theoretisch allen Reisenden unabhängig von Klasse und Geschlecht offen) als auch einen ausschließenden Effekt (insofern die im Zug gezeigten Wochenschauen eine nationale Identität definierten, die auf bestimmte Bevölkerungsgruppen beschränkt blieb).

Im ersten Teil meines Aufsatzes möchte ich die gemeinsame Geschichte von Kino und Eisenbahn in den 1920er-Jahren beleuchten, insbesondere das Aufkommen des fahrenden Kinotheaters um 1924. Der zweite Teil «zoomt» in das Innere eines Zugkinos von 1935, um dessen Gestaltung und Funktion in den Blick zu nehmen. Wer nutzte diesen Raum – warum und zu welchem Zweck? Und

1 So zum Beispiel in den Filmen, die in den 1940er- und 1950er-Jahren von der Crown Film Unit produziert wurden (Stollery 2011).

welche – spezifisch britischen – Vorstellungen von Moderne lassen sich am Beispiel des Kinozugs ausmachen? Drittens gilt es, die Wiederkehr von Filmwagen in der Nachkriegszeit zu untersuchen und nachzuzeichnen, wie sich ihre Rolle verschob, als sie aufhörten Teil der Freizeitindustrie zu sein und stattdessen Aufgaben des öffentlichen Diensts übernahmen. Es ist kein Zufall, so wird sich zeigen, dass der Kinozug just in jenem Moment obsolet wurde, als man begann, die britische Eisenbahn zu verstaatlichen.

Die ersten Kinowagen in Großbritannien

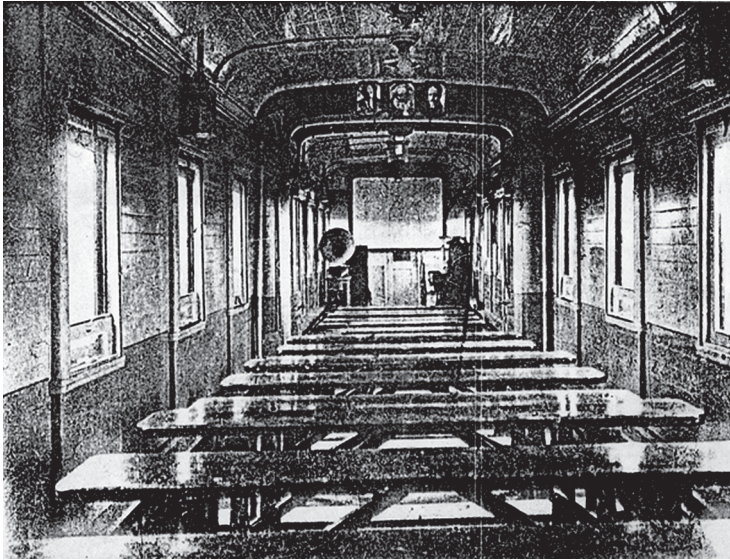
Die britischen Kinozüge der 1920er-Jahren waren innovativ: Sie verbanden zwei verschiedene Raum- und Zeitordnungen miteinander und generierten daraus eine neue, moderne Erfahrung. Freilich knüpfte die Technologie an die Vorgeschichte mobiler Kinos – also an die der Wanderkinos – an, die stationäre Filmvorführungen an verschiedenen Orten anboten. Die Jahrmarkthistorikerin Vanessa Toulmin (1994, 219) verweist darauf, dass die Schausteller des Wanderkinos schon früh ihre Filmapparate mit dem Zug transportierten, um in der Provinz Vorführungen zu veranstalten. Angehörige der Mittelklasse wurden dazu ermutigt, in tragbare Kameras und Projektoren zu investieren – mit dem Argument, dass damit nicht nur die Reichweite des Kinos, sondern auch der durch die Filmvorführungen erzielte Gewinn zu steigern sei. 1896 warb eine Reklame in einer überregionalen Zeitung für «Vitaskope [...], Kinematographen oder Animatographen» (alles frühe Geräte zur Filmprojektion); das gesamte Set – ein Projektor, eine Leinwand mit Ständer, eine Lampe und eine Anleitung – versprach Schaustellern «einen stattlichen finanziellen Gewinn».² Die Verbindung von Reise und bewegten Bildern beschleunigte nicht nur die Verbreitung des Kinos, sondern brachte mit den Reisebildern [*travelogues*] auch ein populäres Filmgenre hervor, und sie schuf mit den Hale's Tours eine frühe Vorform des Kinozugs (Musser 1990, 123). Die Hale's Tours wurden erstmals 1904 auf der Weltausstellung von St. Louis vorgestellt. Es handelte sich um ein Kino, in dem besondere Reisefilme (u.a. *phantom rides*) gezeigt wurden. Seine Ticketkabine war der Fassade eines Bahnhofs nachempfunden und der Zuschauersaal erinnerte an das Innere eines Eisenbahnwagens (Gauthier 2009, 326).

2 The World's Phonograph Company, Amsterdam. In: *Manchester Guardian* v. 23.6.1896, S. 1.

In Russland wurde das Konzept des mobilen Kinos schon 1918 unmittelbar auf die Eisenbahn übertragen. Da häufig weite Distanzen zwischen den Kinopublika in der Provinz lagen, waren für den Transport der Vorführgeräte von Ort zu Ort Lastkraftwagen keine gangbare Option. Der «Agit-Zug» war wohl der erste mobile Kinosaal auf Schienen – so genannt, weil in ihm revolutionäre Agitationsfilme gezeigt wurden (Vatulescu 2010, 92). Diese Züge fuhren durch die russische Provinz, um Nachrichten und Propaganda unter die Dorfbevölkerung zu bringen; die Vorführungen selbst fanden indes im stehenden Eisenbahnwagen statt (Abb. 1 und 2). Pro Jahr wurden mehr als 300 Millionen Eintrittskarten verkauft (Kenez 2001, 69). Sowohl für die Eisenbahn- als auch für die Filmtechnologie markierten die Agit-Züge einen Fortschritt, denn in den Eisenbahnwagen waren nicht nur Projektoren und Leinwände für die Filmvorführung vorhanden, sondern auch Kameras und eine Kopierwerksausstattung. Dennoch bot etwa ab 1924 der Rundfunk gegenüber dem Agit-Zug eine wirksamere Alternative, weil mit ihm die Kommunikation nicht mehr an materielle Träger gebunden war. Auch in Großbritannien begann 1922 die British Broadcasting Corporation (BBC) mit Radio-Übertragungen, doch die körperliche Erfahrung der Moderne faszinierte die Zuschauer weiterhin – und so kamen in Großbritannien genau in jenem Moment Zugkinos auf, in dem der Agit-Zug in Russland verschwand.

1924 setzte die Eisenbahngesellschaft London and North Eastern Railway (LNER) den ersten britischen Kinozug ein. Ziel war hier nicht staatliche Propaganda, sondern Werbung für das Unternehmen. Der extra für diesen Zweck angefertigte und entsprechend beworbene Eisenbahnwagen war so gestaltet, dass diese Dienstleistung des Unternehmens – und mithin das Unternehmen selbst – als hochmodern erschien. Entsprechend wurde sie als Angebot einer Eisenbahn-Freizeitindustrie beworben. Während die russischen Kinozüge zu den Filmvorführungen vor Ort anhielten, blieb die britische Version auch während der Projektion in Bewegung. Ganz offensichtlich orientierte man sich am Kinoangebot der US-amerikanischen Nachtzüge zwischen Chicago, Milwaukee und St. Paul.³ Bei der Eröffnungsvorführung im LNER-Kinowagen sah ein handverlesenes Publikum von 20 Zuschauern – bestehend aus Beamten, Politikern sowie Journalisten der nationalen, lokalen und der Wirtschaftspresse – auf der Hinfahrt von London nach York das Kostümdrama *ASHES OF VENGEANCE* (USA

3 Vgl. Cinema Show in Train. In: *Dundee Evening Telegraph* v. 30.4.1923, S. 9.



1 Innenansicht des Agit-Zugs «Oktjabr'skaja Revoljucija», um 1919 (Quelle: Österreichisches Filmmuseum, Sammlung Dziga Vertov)



2 Außenansicht des Kinowaggons eines russischen Agit-Zugs (Quelle: Österreichisches Filmmuseum, Sammlung Dziga Vertov)

1923, Frank Lloyd). Auf der Rückfahrt wurde das fahrende Filmtheater mit dem Film *BLACK OXEN* (USA 1923, Frank Lloyd) eingeweiht.⁴

Einem Artikel in *The Illustrated London News* waren zwei Zeichnungen beigelegt, auf denen das Innere des Wagens abgebildet war.

4 Vgl. Films on an Express Train. In: *Railway Gazette* v. 14.3.1924, S. 380.

Die erste zeigte den Projektionsraum, die zweite die Zuschauer, die ihren Blick auf die Leinwand – als einzige Lichtquelle in dem künstlich abgedunkelten Zug – richten. Der Reporter einer Lokalzeitung beschrieb die Ausstattung des Zuschauerraums mit «Sesseln [und] sensationellen Plakaten, die den Film ankündigten», und mit einer Leinwand, die «ungefähr halb so groß war, wie man sie aus den kleinen Kinos kennt». ⁵ Um die Sicherheit der Reisenden während der Vorführung zu gewährleisten, hatte die Bahngesellschaft den Kinowagen mit Feuerlöschern ausgerüstet und versicherte, «die Vorführung durch kaltes Licht, mit Batterien aus dem Projektionsraum», zu betreiben, um so das Risiko eines vom Projektor ausgelösten Brands auszuschließen. ⁶ Indes pries der *Manchester Guardian* das «Experiment» als «Premiere in der Geschichte der britischen Eisenbahn». ⁷

Der Kinozug hatte auch Nachteile. Während einige Journalisten behaupteten, dass die mit einem Federmechanismus aufgehängte Leinwand synchron zum Projektor mit den Bewegungen des Zugs hin- und herschwankte, beschwerten sich andere, dass die «für den hintersten Teil des Zuges unvermeidlichen Schwankungen» erst noch überwunden werden müssten. ⁸ Auch hatte man offenbar «Schwierigkeiten, den Wagen vollständig abgedunkelt zu halten». ⁹ *The Horsham Times* bemerkte, dass der Zuschauerraum durch Vorhänge und Rollos verdunkelt war – was darauf hinweist, dass es sich bei dem Waggon, der für die Filmvorführungen zum Einsatz kam, um einen herkömmlichen Personenwagen handelte, der nicht grundlegend umgebaut – etwa ohne Fenster – war. ¹⁰ Einen Stummfilm während einer Zugfahrt ohne Musikbegleitung zu sehen, dürfte eine klaustrophobische Erfahrung gewesen sein, schon weil die Zuschauer so fortwährend an ihre auf Schienen dahinrollende Umgebung erinnert wurden.

Trotz dieser Mängel in der Umsetzung des Kinozugs vermerkte ein Reporter: «bisher mussten sich Eisenbahnreisende mit den bewegten Bildern zufriedengeben, die die Natur vor dem Fenster des Zugwagens bietet»; mit dem Aufkommen des Kinowagens trete nun die Kunst

5 Cinema Show on Train. In: *Horsham Times* v. 23.5.1924, S. 5.

6 Cinema on a Train. In: *Yorkshire Post and Leeds Intelligencer* v. 13.3.1924, S. 7.

7 Kinema on Train. In: *Manchester Guardian* v. 12.3.1924, S. 9.

8 Cinema on a Train. In: *Yorkshire Post and Leeds Intelligencer* v. 13.3.1924, S. 7; Kinema on Train. In: *Manchester Guardian*, v. 13.3.1924, S. 7.

9 Films in a Train. In: *The Times* v. 13.3.1924, S. 12.

10 Cinema Show on Train. In: *Horsham Times*, v. 23.5.1924, S. 5.

«in Konkurrenz zur Natur».¹¹ Dieser Vergleich verdichtet die Dichotomie von Maschine und freier Landschaft, die frühe Diskurse um die Eisenbahn bereits geprägt hatten und die etwa in J.M. William Turners Gemälde *Rain, Steam, Speed* (1844) eindrücklich dokumentiert ist. Dass der Kinozug, ähnlich wie die Zugfahrt überhaupt, als Form einer mechanisierten Moderne beschrieben wurde, die in Konkurrenz zur Natur trat und damit auch etablierte Erfahrungsformen von Zeit und Raum destabilisierte, war zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein etablierter Topos – und zwar einer, der die Aufmerksamkeit der Tagespresse sicherte. Während *The Railway Gazette* ihre Leser daran erinnerte, dass «aus der Perspektive eines Eisenbahnbetriebs verschiedene Aspekte sorgfältig abzuwägen sind, bevor fahrende Kinos möglich sind», lobte die Presse die Unternehmung im Allgemeinen als Fortschritt und wies den Kinozug als Erfolg aus.¹² Durch die enge Vernetzung von Werbung, Technologie und Tourismusindustrie wurden hybride Aufführungsräume nicht nur im gesamten britische Eisenbahnnetz populär, sondern auch in anderen europäischen Ländern wie in Deutschland und in der Tschechoslowakei.¹³

Trotz ihres anfänglichen Interesses am fahrenden Zugkino weitete die LNER das Filmangebot nicht auf ihr gesamtes Streckennetz aus. Grund dafür waren wohl die hohen Kosten für den Umbau von Eisenbahn- in Kinowagen sowie die kostspieligen Leihgebühren für die Filme, aber auch die Tatsache, dass der Neuigkeitswert der fahrenden, aber musiklosen Filmvorführungen recht bald ausgereizt war. Doch das Konzept des Kinozugs sollte sich insbesondere im imperialen Kontext bewähren – so setzte ihn die britische Regierung ein, um Gästen aus den Kolonien und Herrschaftsgebieten die technologischen Innovationsleistungen der Nation vorzuführen. 1927 wurden die Besucher der Imperial Agricultural Research Conference mit Abgeordneten «aus allen Ecken des Empires» dazu eingeladen, Filme anzuschauen, die das Empire Marketing Board auf einer Zugreise zwischen Edinburgh und London aufgenommen hatte.¹⁴ Allerdings war der Kinowagen nicht der, den die LNER 1924 beworben hatte. Wie der *Derby Daily Telegraph* berichtete, hatte man – statt der typischen Zugausstattung – «bequeme Stühle von einem

11 The «Flying Scotsman» as a Cinema: The First Film in a Train. In: *Illustrated London News* v. 22.3.1924, S. 497.

12 Films on an Express Train. In: *Railway Gazette*, v. 14.3.1924, S. 380.

13 Cinemas in Trains. In: *Yorkshire Evening Post* v. 21.4.1925, S. 8.

14 Cinema Show in a Train. In: *Dundee Evening Telegraph* v. 26.10.1927, S. 4.

Hotel ausgeliehen».¹⁵ In seinen Beschreibungen des Dispositivs und der Innenausstattung zeigte sich ein Journalist sichtlich beeindruckt von der Vorführung:

Entlang der einen Seite waren Stuhlreihen mit jeweils vier Sitzen angebracht; auf die gegenüberliegende Seite wurden die Filme projiziert. Auf diese Weise konnten insgesamt an die vierzig Personen auf einmal der Vorführung mit Komfort beiwohnen. [...] Auch wenn die Leinwand nur etwa viereinhalb Quadratfuß [ca. 0,42 Quadratmeter] groß war, so diente sie dem Zweck erstaunlich gut. Die Projektion wurde mithilfe eines tragbaren Apparats bewerkstelligt, der allen Sicherheitsvorgaben entsprach. Der Zug fuhr 60 Meilen [knapp 100 km] pro Stunde, aber die Bewegung des Zugs hatte wenig bis gar keinen Einfluss auf die Projektion.¹⁶

Nach dem positiven Echo der Konferenzteilnehmer und Pressevertreter auf diese Filmvorführung, bei der eher kurze Industrie- als abendfüllende Spielfilme zu sehen waren, befasste sich die LNER erneut eingehender mit den Möglichkeiten, Kinowagen im regulären Personenverkehr einzusetzen. Motiviert vom Aufkommen des Filmtons und durch die Unterstützung einer großen Filmvertriebsfirma intensivierte die LNER 1929 ihre Bemühungen, ein rollendes Filmtheater dauerhaft einzusetzen.¹⁷

Im Inneren des Kinozugs

Der Kinowagen, den LNER und Pathé 1935 einweihte, entsprach einer besonderen Tradition Großbritanniens, in der sich die mobile Filmprojektion eng mit Vorstellungen und Diskursen technologischer Innovation als Zeichen der nationalen Moderne verband.¹⁸ Der Kinozug kurbelte die Einnahmen der Eisenbahngesellschaft an, unterstützte die Expansion der Freizeitindustrie und stellte Großbritannien als Hersteller innovativer Unterhaltungsdispositive aus. Kinoleinwände tauchten nun plötzlich auch in Lastwagen, Flugzeugen und Schiffen auf,

15 Cinema in a Train. In: *Derby Daily Telegraph*, 24.10.1927, S. 3.

16 Cinema on Train. In: *Aberdeen Journal* v. 24.10.1927, S. 5.

17 Cinema on Trains. In: *Aberdeen Journal* v. 13.12.1929, S. 3.

18 Bisher konnte ich keine Belege dafür finden, dass es fahrende Kinozüge zur gleichen Zeit auch in Russland, Deutschland oder Frankreich gab – also in jenen Nationen, die damals die wichtigsten wirtschaftlichen Rivalen Großbritanniens waren. Das lässt vermuten, dass der britische Kinozug zu diesem Zeitpunkt tatsächlich beanspruchen konnte, einzigartig in Europa zu sein.

während das Fernsehen bald darauf die Art und Weise veränderte, wie Bilder (im wörtlichen wie auch im übertragenen Sinne) «empfangen» wurden. Medien- und Kommunikationsgeräte wie Fernsehen und Rundfunk wurden zunehmend mobil und mit Fortbewegungstechniken kombiniert. Das Interesse von Eisenbahn und Kino füreinander war durchaus wechselseitig: Darstellungen von Zügen sind ab Mitte der 1930er-Jahre in der populären Kultur allgegenwärtig. Spielfilme wie *COCK O' THE NORTH* (Oswald Mitchell, GB 1935), *THE SILENT PASSENGER* (Reginald Denham, GB 1935) und Alfred Hitchcocks *THE 39 STEPS* (GB 1935) sind alle im Milieu der Eisenbahn angesiedelt. Auf Filmsets wurden Lokomotiven nachgebaut; bei Außenaufnahmen kamen echte Züge zum Einsatz und Kinofassaden wurden so umgebaut, dass sie Bahnhöfen glichen.¹⁹ An wichtigen Verkehrsknotenpunkten wie London Victoria und Waterloo siedelten sich Wochenschau-Kinos an (Roe 2006). Zwar knüpfte der Kinozug an diese etablierten Kinopraktiken an, dennoch bedeutete die Reise im Filmwagen für den Zuschauer-Reisenden eine radikal neue Erfahrung.

Am 3. Juni 1935, inmitten der britischen Ferienzeit, stellten LNER und British Pathé ihren neuen Kinowagen vor. Das Kino wurde an den Vormittagszug von London nach Leeds und an den Nachmittagszug zurück nach London angehängt.²⁰ Schon im Mai hatte die nationale Presse die Einführung angekündigt. Die Filmwagen aus den Jahren 1924 bis 1927, also jene «Experimente», die dem Modell von 1935 als Vorbild dienten, schienen sowohl in den Zeitungsberichten als auch im kollektiven Imaginären völlig vergessen. So kündigte die *Railway Gazette* das «neue» Angebot mit den Worten an: «In Zusammenarbeit mit Pathé Pictures Limited und Pathé Equipment Limited stellt die LNER einen kinematographischen Zugwagen bereit, der vollständig für die Vorführung von Tonfilmen ausgestattet ist.»²¹ Das Gemeinschaftsprojekt der Eisenbahn- und Filmgesellschaft wurde der Öffentlichkeit als vermeintlich neuartiges Konzept vorgestellt – dieses war zugleich getragen von zwei alten, etablierten Firmen, die in ihrer jeweiligen Branche für Qualität einstanden. Vor diesem Hintergrund kann man sagen, dass der Kinozug den Reisenden einen Neuigkeitswert ohne Risiko versprach – eine Strategie, die sich für beide Seiten als erfolgreich erweisen

19 Ein Artikel in *Kinematograph Weekly* berichtete, dass die Fassade des Shepherd's Bush Pavilion zu einer U-Bahn-Station umgebaut wurde; damit sollte der Film *BULLDOG JACK* (Walter Forde, GB 1935) beworben werden (Kinema Vestibule as Tube Station. In: *Kinematograph Weekly* v. 26.9.1935, S. 47).

20 Cinema on Express Train. In: *The Times* (London) v. 25.5.1935, S. 9.

21 Films on an Express Train. In: *Railway Gazette* v. 24.5.1935, S. 1045.

sollte. Der LNER verhalf sie, zusätzliche Reisende zu gewinnen, die British Pathé sicherte sich damit die Aufmerksamkeit ihrer Zuschauer.

Es ist davon auszugehen, dass die LNER sich auf Kundenstatistiken ihrer Fernreisestrecken stützte, um besonders profitable Verbindungen für ihren neuen Wagen auszuwählen. Waren die Reisenden erstmal im Zug, so dürfte das Versprechen auf eine Stunde Unterhaltung ein recht sicheres Mittel gewesen sein, Zuschauer in den Kinowagen zu locken. Jeffrey Richards geht davon aus, dass «der Kinobesuch in Großbritannien in den 1930er-Jahren zu den beliebtesten Unterhaltungsformen gehörte» (1984, 11). Richards Zahlen zeigen, dass allein 1936 in Großbritannien 917 Millionen Kinotickets verkauft wurden (ibid.) – und das in einem Land, dessen Gesamtbevölkerung 1935 unter 47 Millionen lag (Populstat 2003). Für Bahnunternehmen, die ihre Einnahmen über zusätzliche Freizeitangebote zu erhöhen suchten, machten Filmvorführungen also wirtschaftlich Sinn.

Der Filmwagen gründete zudem auf der engen Beziehung von Wochenschau-Kino und Eisenbahn. Viele Kinos hatten sich an zentralen Bahnhöfen angesiedelt, sodass die Reisenden die Wahl hatten, sich per Leinwand oder Papier über die aktuellen Nachrichten zu informieren. «Dass viele Kinos an Bahnhöfen zu finden sind, bildet seit geraumer Zeit eine vollendete Tatsache», heißt es 1935 im *Manchester Guardian*. «Jetzt aber sind sie auch noch in die Züge selbst eingedrungen.»²² Der Einweihung des Wagens wohnte auch James Henry Thomas bei, der damals der für die Beziehungen mit den Herrschaftsgebieten des Commonwealth zuständige Minister war. Seine Anwesenheit zeugt von der Bedeutung, die der neuen Technologie zugeschrieben wurde, wenn es darum ging, den Fortschritt des «Mutterlands» Großbritanniens auf das gesamte Empire zu projizieren. Thomas, der seine berufliche Laufbahn bei der Eisenbahn begonnen hatte, gratulierte der LNER während der Zeremonie zu diesem «weiteren bedeutenden Fortschritt auf dem Gebiet der Eisenbahnreise».²³ In seiner Rede, die schon aufgrund seiner Funktion innerhalb der britischen Regierung international wahrgenommen wurde, positioniert er Großbritannien als international führende Nation im Bereich der Unterhaltungs- und Reisetchnologien.

Thomas' Rede wurde von der British Pathé aufgenommen und unter dem Titel CINEMA ON TRAIN (British Pathé, GB 1935) in der Wochenschau des Unternehmens gezeigt. Es gibt aber keine Quellen,

22 Talkies on Trains. In: *Manchester Guardian* v. 25.5.1935, S. 12.

23 Zitat aus Thomas' Rede in CINEMA ON TRAIN (British Pathé, GB 1935).



3 Reisende steigen in den LNER-Pathé-Wochenschau-Wagen ein. Szene aus CINEMA ON TRAIN (British Pathé, GB 1935)

die belegen, wann genau der Beitrag gezeigt wurde; ebenso wenig lässt sich mit Sicherheit nachweisen, ob er im Programm des Kinowagens lief. Dennoch bildet der kurze Film das einzige, heute erhaltene Filmmaterial zum LNER-Pathé-Wagen – andere Bilder, Filme oder Abbildungen sind nicht überliefert. Der kurze Film zeigt das Äußere des Wagens, an dem Holzplatten die Fenster ersetzen und eine Programmtafel rechts neben der Eingangstür angebracht war (Abb. 3). Über der Eingangstür ist die Aufschrift «LNER-Pathé Cinema» zu sehen. Mit diesen Aufnahmen in der Wochenschau konnte British Pathé das eigene Projekt bewerben. Dennoch sind es vor allem die Zeitungsberichte, die uns Einblicke in das Innere des Kinowagens geben. Die Tagespresse pries die Vorzüge des Kinozugs als Zeichen der Moderne, das von Großbritanniens fortwährender Innovationsleistung zeuge; die mobile Leinwand sollte die Relevanz der Eisenbahn herausstellen – gerade in einer Zeit, in der neuere Medien und Transportmittel zunehmend an Bedeutung gewannen.

Im Mai 1935 wurden Journalisten zu einer Probefahrt des Kinozugs zwischen London und Peterborough eingeladen. Der Filmwagen bestand aus einem umgebauten Passagierwagen, ergänzt durch einen Güterzugwaggon.²⁴ *Kinematograph Weekly* identifizierte den

24 Talkies on Trains. In: *Manchester Guardian* v. 25.5.1935, S. 12.

Wagen als «umgewandelten Pullman» – ein Name, der für die Passagiere nach Luxus klang.²⁵ Dass mit der British Pathé eine Gesellschaft französischer Herkunft und mit Pullman eine amerikanische Firma für eine britische Erfindung maßgeblich gemacht wurden, war nicht ohne Ironie, blieb aber damals offenbar unbemerkt – oder wurde schlichtweg ignoriert. Im Kinowagen waren «zwei Drittel der Fläche dem Zuschauerraum vorbehalten und das übrige Drittel wurde als Projektionskabine genutzt».²⁶ Die Wochenschauen wurden hier mit einer Pathé-Natan-17,5-Millimeter-Rückprojektionsanlage vorgeführt.²⁷ Der Aufbau des Wagens unterschied sich damit deutlich von dem des 1924er Filmwagens, in dem man einen (im Rücken der Zuschauer stehenden) auf die Leinwand vor ihnen ausgerichteten Projektor verwendete.²⁸ Die Passagiere saßen in der Mitte «zwischen Vorführrkabine und Leinwand, wo sich hinreichend Platz fand, dass etwa zwanzig Personen bequem sitzen konnten».²⁹ Die Änderungen, die mit dem Kinozug von 1935 realisiert wurden, brachten die Erweiterung des Sitzbereichs, der nun vierundvierzig Personen Platz bot und an der Rückseite um Stehplätze für weitere sechs Zuschauer ergänzt war.³⁰ Die Wände waren mit silbernen Paneelen verkleidet; der Raum glich nun einem traditionellen Kino mit Klappsitzen, die auf einer zur Leinwand hin abfallenden Schräge montiert waren.³¹ Ein Reporter beschrieb das luxuriöse Ambiente als «wirkungsvoll gegen äußere Geräusche isoliert» und «schön verziert im kinoüblichen Stil»; der Vorführer benutze aus Brandschutzgründen nicht-entflammbaren Film.³² Die beiden Hauptprobleme des Wagens von 1924 – mangelnde Dunkelheit und schwankende Bilder – waren 1935 überwunden.

Indes gab es neue Schwierigkeiten. Eine Herausforderung bestand darin, zu verhindern, dass das Außengeräusch des Zugs, der mit Geschwindigkeiten von bis zu 140 Kilometer pro Stunde dahinjagte,

25 Film Shows for Train Travellers. Pathe-LNER Experiment a Success. In: *Kinematograph Weekly* v. 30.5.1935, S. 37.

26 An LNER Travelling Cinema. In: *Railway Gazette* v. 31.5.1935, S. 1085.

27 Film Shows for Train Travellers. Pathe-LNER Experiment a Success. In: *Kinematograph Weekly* v. 30.5.1935, S. 37.

28 Films on an Express Train. In: *Railway Gazette* v. 14.3.1924, S. 380.

29 Films in a Train. In: *The Times* v. 13.3.1924, S. 12.

30 Talkies on Trains. In: *Manchester Guardian* v. 25.5.1935, S. 12; Historic First Run. In: *Lincolnshire Echo* v. 25.5.1935, S. 5.

31 An LNER Travelling Cinema. In: *Railway Gazette* v. 31.5.1935, S. 1085.

32 Historic First Run. In: *Lincolnshire Echo*, v. 25.5.1935, S. 5.

den Ton des Films störte.³³ W.J. Gell, der Konstrukteur des Wagens, erkannte, dass die Qualität der Sitze und die Belüftung Aufmerksamkeit erforderten, obschon er gleichzeitig behauptete, diese Probleme hätten die Gesamterfahrungen der Passagiere kaum beeinträchtigt.³⁴ Und ein Reporter des *Manchester Guardian* beklagte sich nicht einmal, dass er mit dem Rücken in Fahrtrichtung saß. Vielmehr stellte er fest, dass es ihm «weit befremdlicher schien zu stehen, weil der Apparat ›Gott Save the King‹ spielte, während der Zug mit siebzig Meilen pro Stunde dahin raste».³⁵ Problematisch war es stets, wenn die baulichen Bedingungen des Kinoraums und des Eisenbahnwagens kollidierten: Geräusche drangen ein, während die Hitze nicht ausreichend abgeführt wurde. Die Konstruktionsanforderungen von Kino und Zug passten vielfach nicht zusammen.

Ungeachtet solcher Kritik stieß der Kinozug erneut auf überwiegend positive Resonanz. Die LNER hatte mit ihrem Pathé-Wagen wahrscheinlich aus zwei Gründen Erfolg. Erstens bot das Wochenschau-Programm abwechslungsreiche Unterhaltung. Jeder Beitrag war von kurzer Dauer, sodass die Aufmerksamkeit der Zuschauer-Passagiere nicht verloren ging. Zweitens zeigte man in der Version des Filmwagens von 1935 nun Tonfilme. Der technologische Fortschritt der Filmapparatur half, dem Publikum ein theaterähnliches Erlebnis zu bieten. Der Kinowagen war nicht mehr wie einst (abgesehen von den Zugeräuschen) still, stattdessen erfüllten jetzt diegetische Geräusche, die das Geschehen auf der Leinwand begleiteten, den Zuschauerraum.

Das Dekor im Filmwagen hielt mit der Opulenz der Ausstattung von zeitgenössischen Kinopalästen Schritt. So wurden die Zuschauer zum Beispiel bei der Eröffnung des Odeon in Bolton von Angestellten in Livree begrüßt, mit Dudelsack-Musik, «Goldfarbe [... und] ein bisschen Luxus».³⁶ Das Theater im Zug sollte dem Komfort solch traditioneller Kinosäle entsprechen, ja graduell noch übertreffen. British Pathé baute die Möbel übrigens selbst. Das Unternehmen hatte Mitte der 1930er-Jahre seine Sparte Einrichtungsbau erweitert; Pathé-Sitze wurden nun nicht nur in Kinos, sondern auch in «öffentlichen Institutionen, Konzertsälen und Gemeinderäten» installiert.³⁷ Die Designer-

33 Cinema on Express Train. In: *The Times* v. 25.5.1935, S. 9.

34 Film Shows for Train Travellers. Pathe-LNER Experiment a Success. In: *Kinematograph Weekly* v. 30.5.1935, S. 37.

35 Talkies on Trains. In: *Manchester Guardian* v. 25.5.1935, S. 12.

36 Mass Observation. In: *Bolton Odeon Opening* v. 28.8.1937.

37 Pathé Equipment's New Premises. In: *Kinematograph Weekly* v. 17.6.1937, S. 42.

fahrung des Unternehmens legt nahe, dass der Kinowagen mindestens mit dem gleichen Standard ausgestattet war wie andere öffentliche Räume der Firma Pathé. Aber auch die LNER war bekannt für Komfort im Reiseverkehr. Konstruktionszeichnungen für einen LNER-Speisewagen der Baureihe 1937 zeigen Flaschenhalter, Service-Glocken und Kleiderhaken, die gestaltet wurden, um das Gesamterlebnis des Speisens abzurunden. Doppelverglasung, Drehstühle und gepolsterte Fußbänke erwarteten die Kunden, die man zur Steigerung der Privatsphäre zwischen hölzerne Trennwände setzte.³⁸ *The Railway Gazette* beschrieb den Speisewagen eingehend und behauptete, dass «jeder Punkt, der den Komfort des Reisenden beeinflusst, sowohl was die Behaglichkeit des Essens als auch die Entspannung betrifft, gründlich erforscht wurde».³⁹ Im Einklang mit diesem Ruf der LNER warb ein Filmprogrammblatt von 1938 für das «komfortable und luxuriöse Kino in diesem Zug» (Abb. 4).⁴⁰

Der Kinoraum unterschied sich vom Rest des Zuges also nicht nur der Funktion nach, sondern auch im Design. Der Umstand, dass Kino und Eisenbahn einige grundlegende Charakteristika teilten, mag nützlich gewesen sein. Beide funktionierten in ähnlicher Weise: Sie boten demokratisierte Räume, die sich auf der Reise (physisch oder symbolisch) den Massen öffneten. Jeder war ein potenzieller Kunde und konnte eine Bahn- oder eine Kinokarte kaufen. Auch boten beide, Kino und Zug, Sitze zu unterschiedlichen Preisen an. In dieser Hinsicht war der Filmwagen vielleicht ein besonders demokratischer Bahn- und Kinoraum, denn er verzichtete auf gestaffelte Preise und bot damit einen ökonomischen Anreiz, so viele Kunden wie möglich anzuziehen. Der Eintrittspreis war für alle Passagiere gleich, egal welcher Klasse. Eine Karte kostete einen Schilling – ein Preis, der sich bis in die späten 1930er-Jahren hielt.⁴¹ Damit lag er etwas höher als der landesweite Durchschnitt für einen gewöhnlichen Kinobesuch; der 1937 zehn Pence kostete (ein Schilling entsprach zwölf Pence) (Terra Media UK 2008). Während der Preis für ortsfeste und mobile Vorführungen nahezu konstant blieb, zog der etwas erhöhte Eintrittspreis für den Kinowagen (für ein Wochenschau-Programm ohne Spielfilm) vor allem ein bürgerliches Publikum mit gutem Einkommen und mit Geld für solche Unterhaltung an. Der Filmwagen blieb daher – trotz seiner

38 LNER, *First Class Dining Car Engineering Drawing*, 1937 (National Railway Museum).

39 New LNER Restaurant Cars. In: *Railway Gazette* v. 12.4.1935, S. 679.

40 LNER, *LNER-Pathé Cinema Train Program*, Mai 1938 (National Archives).

41 Ibid.

60
8 10
424

L.N.E.R.

THERE IS A COMFORTABLE & Luxurious Cinema ATTACHED TO THIS TRAIN

★ ★ ★ ★

SPECIAL PROGRAMME COMPILED
EXCLUSIVELY FOR THIS TRAIN By
PATHE GAZETTE
Commencing Monday, May 16th, 1938

THEIR MAJESTIES TOUR IN LANARKSHIRE
NEW BERTH FOR BANANAS
HITLER IN ITALY
TRAINING FOR ROYAL TOURNAMENT
FRENCH LINER ABLAZE AT LE HAVRE
RUGBY LEAGUE CUP FINAL AT WEMBLEY
DEMONSTRATION OF KAY AUTOGYRO AT SOUTHAMPTON
NINETY-FOUR YEARS OLD MRS. ANNE BUDD TAKES HER FIRST FLIGHT
NEW GERMAN AMBASSADOR IN LONDON
JOHN TASSAUD CELEBRATES HIS EIGHTIETH BIRTHDAY
FIRE BRIGADE CHIEF RETIRES
BOXING AT THEATRE ROYAL, DUBLIN
MILLE MIGLIA CAR RACE
U.S. THOROUGHBREDS PREPARE FOR MATCH RACE
FIRST PRESIDENT OF EIRE
BOSTON MARATHON
BLESSING THE LAMBS IN ITALY
DUBLIN SPRING SHOW
THE KING TOURS R.A.F. STATIONS
NEW DEFENCE BALLOONS
MARKHAM PIT DISASTER
ITALIANS GOOSE STEP FOR HITLER
BOYS BOXING COMEDY
PLANE SAFETY
HOW TO MAKE MONEY !
CINEVIEWS IN BRIEF : No. 73
THE EMOTION MACHINE
AL AND BOB HARVEY—FAMOUS RADIO AND VARIETY STARS
"ORDER TO VIEW"
MODEL HOUSE
TROY TOWN
TED ANDREWS—CANADIAN SINGER AND THE GIRL FRIEND
"LONDON IN THE PROVINCES"
NOVELTIES
SUZETTE TARRI—CHARACTER COMEDIENNE

SUBJECT TO ALTERATION.

ALL FILMS SHOWN IN THE PATHE-L.N.E.R. SALOON ARE NON-INFLAMMABLE

<p>To KING'S CROSS</p> <p>1st Performance 1.40 p.m. 2nd Performance 3.0 p.m.</p>	<p>ADMISSION</p> <p>(1/- inc. Tax)</p>	<p>From KING'S CROSS</p> <p>1st Performance 7.30 p.m. 2nd Performance 8.45 p.m.</p>
---	---	--

4 Auf einem Filmprogramm vom Mai 1938 wird der LNER-Pathé-Kinowagen beworben als «a comfortable and luxurious cinema» (Quelle: National Archives, RAIL 399/2)

nicht-klassenspezifischen Sitzordnung – ein hierarchischer Raum; er privilegierte Kunden mit gutem Einkommen.

Im Zugkino liefen die Wochenschauen jeweils eine Stunde lang. Sie folgten einer Standardabfolge aus «Nachrichten, Kulturfilm und

Kurzfilmen».⁴² Die Zugbegleiter verkauften die Tickets und kündigten das kommende Programm an.⁴³ Das typische Publikum im Wochenschau-Wagen bestand – neben kleinen Kindern, Heilsarmee-Offizieren und Urlaubern – vor allem aus Geschäftsleuten. Auf ihren ständigen Reisen empfanden sie die Vorführungen als «nützliches Gegenmittel zu Geschäftsangelegenheiten und -sorgen».⁴⁴ Geschäftsleute – regelmäßige, wenn auch nicht tägliche, Pendler – verzichteten auf ihren Reisen selten darauf, die Vorstellungen zu besuchen, was auf die anhaltende Anziehungskraft des Kinozuges hindeutet und mit dem sich wiederholenden Besuch auch darauf, dass sich dieses Erlebnis vom Neuartigen ins Alltägliche wandelte. Am 23. November 1935 feierte der Kinozug seine 1000. Vorführung: In nur fünf Monaten hatte er 63.000 Meilen [über 100.000 Kilometer] zurückgelegt und ein Publikum von über 16.000 Menschen angezogen.⁴⁵ Der Service war so populär, dass 1936 zwei weitere LNER-Pathé-Wagen auf neuen Strecken zwischen London, Leeds und Edinburgh in Dienst gestellt wurden.⁴⁶ Im selben Jahr verkündete Pathé in *Kinematograph Weekly*, die Einführung des Kinozuges markiere «ein wichtiges Ereignis in der Geschichte der Leinwand».⁴⁷

Die Partnerschaft der LNER mit British Pathé entwickelte und veränderte die Zuschauergewohnheiten nachhaltig, was letztlich für die Langlebigkeit des Kino-Zuges ausschlaggebend war. Die Wochenschau wurde in traditionellen Kinos typischerweise vor den Spielfilmen gezeigt, sodass die Zuschauer schon daran gewöhnt waren, visuelle Nachrichten zu konsumieren. Der britische Filmproduzent Jeffrey Bernerd beklagte indes in einem Artikel für *Kinematograph Weekly* 1936 die Tatsache, dass die Wochenschau «oft als Auffüller» angesehen wurde.⁴⁸ Er erwartete hingegen, dass die Wochenschau «eine entscheidende Attraktion» werden würde. Tatsächlich stellte der Bernstein-Report von 1937 (eine umfangreiche Publikumsumfrage) fest, dass Kinobesucher *mehr* Wochenschau-Beiträge

42 Film Shows for Train Travellers. Pathe-LNER Experiment a Success. In: *Kinematograph Weekly* v. 30.5.1935, S. 37.

43 An LNER Travelling Cinema. In: *Railway Gazette* v. 31.5.1935, S. 1085.

44 Railway Kinema's 1000th Show. Pathé LNER Experiment a Success. In: *Kinematograph Weekly* v. 21.11.1935, S. 39.

45 Ibid.

46 Pathé Periodicals. A Record-Breaking Year. In: *Kinematograph Weekly* v. 9.1.1936, S. 68; Film Shows on Scots Express. Mayor Inaugurates New Pathé Service. In: *Kinematograph Weekly* v. 5.3.1936, S. 29.

47 Pathé Periodicals. A Record-Breaking Year. In: *Kinematograph Weekly* v. 9.1.1936, S. 68.

48 Bernerd, Jeffrey (1936) Trust the Newsreel as a Feature. In: *Kinematograph Weekly* v. 9.1.1936, S. 40.

wünschten.⁴⁹ Die Rolle des Films für die Massenkommunikation wurde zu diesem Zeitpunkt von Staat, religiösen Gruppen und politischen Parteien anerkannt.⁵⁰ Auch wenn die Wochenschauen weniger beliebt waren als Spielfilme und auch ihr Publikum nicht so zeitlich-unmittelbar erreichten wie die Tagespresse, ermöglichten die kurzen Dokumentarbeiträge den Menschen, zu Augenzeugen von Ereignissen zu werden, deren Mitteilung zuvor allein dem Druck vorbehalten war. Das mobile Filmtheater wurde zu einer alternativen Nachrichtenquelle für Bahnreisende; das Informationsangebot war sicherlich ebenso entscheidend für den Erfolg des Wagens wie Unterhaltung und das Reisen selbst.

Das Nachleben des Kinowagens

Mit Ausbruch des Zweiten Weltkriegs 1939 scheinen LNER und British Pathé getrennte Wege gegangen zu sein; zumindest haben in öffentlichen Archiven keine Aufzeichnung zum Filmwagens aus der Zeit danach überlebt. Wie andere LNER-Projekte, darunter auch Eisenbahn-Cocktail-Bars und Friseursalons, wurde vermutlich auch das des Kinozugs eingestellt, als der Konflikt ausbrach. Man wollte wohl wertvolle nationale Ressourcen sparen und auf dem Schienennetz zusätzlichen Platz für Truppen und Munition hinzugewinnen. Die körperliche Erfahrung, Filme zu schauen und sich dabei zugleich per Zug fortzubewegen, verdichtete Vorstellungen der Moderne und zeugte von der damals in Großbritannien weit verbreiteten Technik-Begeisterung. Die mobilen Wochenschau-Theater hatten auch die Art und Weise verändert, wie Menschen mit der Welt verbunden waren: In den Filmwagen konnten die Passagiere ihre Zeitungen beiseitelegen und aktuelle Ereignisse *sehen*, statt nur von ihnen zu lesen. Als das Land dann aber in den Krieg zurückkehrte, setzte das Vertrauen der Regierung in die Eisenbahn als Mittel zur Bewegung von Mensch und Material, den Bordvergünstigungen in den Zügen ebenso ein Ende wie dem Kinozug.

Zwei Eisenbahnunternehmen nutzten dennoch den ganzen Zweiten Weltkrieg hindurch Filmwagen, wenn auch für stationäre und nicht für mobile Vorführungen. Ein solches Kino wurde in einen umgewandelten Passagierwagen der London and South West Rail (LSWR) eingebaut.⁵¹

49 Mass Observation. In: *Bernstein Questionnaire Report*, v.20.2.1937 (Mass Observation Archive).

50 So setzte etwa die Heilsarmee Laterna-Magica-Vorführungen und Filme ein, um ihre Lehren zu verbreiten (Popple & Kember 2009, 50). Ganz ähnlich bediente sich die Regierung im ersten Weltkrieg des Films als Medium zur Verbreitung von Propaganda.

51 Die LSWR ging 1923 in der Great Western Railway (GWR) auf. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass letztere den Wagen bis in die 1940er-Jahre einsetzte.

Das andere wurde 1940 von der Southern Railway (SR) entworfen. Dieser Filmwagen war allerdings deutlich stärker auf praktische Nützlichkeit ausgerichtet als die LNER-Vorgänger. Das braune Äußere war aus genieteten Blechen hergestellt, während der Innenraum strahlend weiße Wände, freiliegende Glühbirnen und Stoffbänke ausstellte; ein tragbarer Projektor führte bewegte Bilder vom Gang neben den Sitzen aus vor.⁵² Auch hier fungierte der Filmwagen als Propagandamaschine, allerdings nicht mehr, um die britische Moderne, den Tourismus und die Freizeit anzukurbeln. Vielmehr wurde das Eisenbahn-Filmtheater hier als ein Kommunikationsmittel betrieben, das half, Mitarbeiter für die Bewältigung nationaler Notfälle zu trainieren. Der SR-Kinowagen reiste mit Trainingsfilmen für Eisenbahner durch das Land und hatte mit dem einstigen russischen Agit-Zug mehr Gemeinsamkeiten als die LNER-Pathé-Modelle. So wie der Agit-Zug, bot der SR-Kinozug statische Aufführungen (bei Halt des Zuges); mobile Vorführungen (also solche während der Fahrt) waren in diesem nur mit einem tragbaren Projektor ausgestatteten Wagen aufgrund der schwingenden Bewegungen des Zuges unmöglich. So verwandelte sich der Filmwagen von einem Raum der Freizeitgestaltung in einen der Pädagogik und nahm mithin Teil an einer größeren Verschiebung, die die Überführung der Eisenbahn in den britischen öffentlichen Dienst mit sich bringen sollte.

Während des Krieges übernahm die Regierung zunächst die Kontrolle der privaten Eisenbahngesellschaften Großbritanniens. Im Jahr 1947 verabschiedete sie dann ein Verkehrsgesetz, mit dem sie den Schienenverkehr verstaatlichte und die einst privaten Eisenbahngesellschaften mit Wirkung ab 1948 auflöste (dies entsprach teilweise auch der Infrastrukturgesetzgebung, die der nationalen Bergbauindustrie diente). Ebenfalls 1948 griff die Regierung mit der Einrichtung des British Tourist and Holidays Board übrigens auch in die Freizeitindustrie ein. Ausländische Touristen sollten mit einer kohärenten nationalen Marketing-Kampagne angezogen werden. Der wirtschaftliche Wettbewerb, der den Eisenbahnunternehmen zuvor als Anreiz für die Verbesserung ihrer Dienstleistungen gedient hatte, verschwand mit der Verstaatlichung. Damit verschwand auch die Symbolik des technologischen Fortschritts und die hybride Funktionalität, wie sie das Bild des Kinozuges in den 1920er und der 1930er-Jahren gekennzeichnet hatten. Zwar war der Kinozug an sich nicht überflüssig geworden (die Technik sollte in Großbritannien noch bis 1989 verwendet werden), doch die Bedeutung des Filmwagens als Freizeitraum auf der Schiene

52 *Photograph SR Coach* (1941), Privatsammlung von Alan Wilmott.

hatte sich zunächst erledigt; denn die Eisenbahn war nun stärker eingebunden in der Logik der Effizienz als jener der Unterhaltung.

Immerhin verbreitete der SR-Filmwagen auch in der Nachkriegszeit weitere Bildungsfilme, nun für British Rail, und es wurden sogar zwei weitere solcher Wagen dem Rollmaterial hinzugefügt. Der erste war ein umgewandelter LMS-Waggon, der zweite (1955 umgebaut) ein alter GWR-Speisewagen.⁵³ Aber auch diese neuen Eisenbahn-Kinos blieben während der Vorführungen stehen, und beide Waggonen wurden für Veranstaltungen (wie Firmenanlässe oder Eisenbahnwerbung) ausgeliehen und nicht für den regelmäßigen Personenverkehr genutzt. In den 1950er- und 1960er-Jahren äußerten Kritiker Bedenken gegen die Brauchbarkeit der Filmwagen. So kritisierte ein britischer Bahnmanager 1958 die Kinowagen als Verschwendung von Ressourcen. Er behauptete, das öffentliche Interesse sei so klein gewesen, dass «die Tickets gratis an alle verteilt werden mussten, damit wenigstens irgendeine Art von Publikum zustande kam».⁵⁴

Dennoch wurde 1978 von der British Rail noch einmal ein neuer – ein dritter – Filmwagen entworfen, in dem wieder bewegte Bilder während der Fahrt des Zuges projiziert werden sollten. Die Entscheidung, ein zusätzliches, mobiles Kino für die Eisenbahn zu schaffen, ist vielleicht auch als Reaktion darauf zu verstehen, dass nun Filmvorführungen an Bord von Flugzeugen (*inflight movies*) üblich wurden. Die Wiedereinführung eines Kinozuges diente wahrscheinlich auch als Werbung, die neue Fahrgäste auf die Schiene bringen sollte; Prinzessin Margaret war einer der ersten Passagiere des Filmwagens. Allerdings erwies sich das Projekt nicht mehr als erfolgreich. Bis 1989 wurden daher alle Filmwagen wieder außer Dienst gestellt. Hatte der LNER-Pathé-Wagen einst große Massen angezogen, so konnte der British-Rail-Kinowagen keine Nachfrage mehr stimulieren. Abgesehen von dem LNER-Pathé-Programm gibt es heute keine materiellen Zeugnisse mehr von (und über) den frühen Filmwagen, und alle Waggonen, bis auf einen der späteren, sind zerstört. Was einst als «wichtiges Ereignis in der Leinwandgeschichte» galt, wurde von Filmwissenschaftlern und Historikern schlicht vergessen. Doch die frühen Versuche des LNER mit Filmvorführungen in Eisenbahnwagen im Jahr 1924 – die Entwicklung der Technik für imperiale Zwecke bis hin zum Einsatz des Wochenschauwagens von 1935 – machten das

53 So berichtet Alan Wilmott, ein ehemaliger Filmvorführer und Kinozug-Gestalter bei British Rail, im Gespräch mit der Autorin im März 2011.

54 British Rail (1958) Letter from the Manager for the Eastern Region of British Transport to the Director of Industrial Relations v. 2.5.1958, Privatsammlung von Alan Wilmott.

Reisen und den Kinobesuch zum Erlebnis. Heute gibt es einen Widerhall des Filmwagens, der davon zeugt, dass Passagiere Eisenbahnreisen noch immer als Zuschauer erleben. Denn wenn wir dahinrollend Filme anschauen und während unserer Zugreisen – oder sogar in Flugzeugen und in Autos – vierundzwanzigstündige Nachrichtenkanäle auf unseren tragbaren elektronischen Geräten konsumieren, dann mag uns das auch daran erinnern, dass unsere tragbaren Bildschirme aus einer Geschichte mobiler Unterhaltungsmedien hervorgegangen sind, zu deren frühesten Kapiteln die Kinowagen der Eisenbahn gehörten.

Aus dem Englischen von Kristina Köhler und Jörg Schweinitz

Literatur

- Gauthier, Philippe (2009) The Movie Theatre as an Institutional Space and Framework of Signification. Hale's Tours and Film Historiography. In: *Film History* 21,4, S. 326–335.
- Kenez, Peter (2001) *Cinema and Soviet Society. From the Revolution to the Death of Stalin*. London: I B Tauris, 2001.
- Musser, Charles (1990) The Travel Genre in 1903–1904. Moving Towards Fictional Narrative. In: *Early Cinema: Space, Frame, Narrative*. Hg. v. Thomas Elsaesser & Adam Barker. London: BFI, S. 123–132.
- Popple, Simon / Kember, Joe (2009) *Marketing Modernity. Victorian Popular Shows and Early Cinema*. Exeter: Exeter University Press.
- Populstat (2003) *United Kingdom, Historical Demographical Data of the Whole Country*. Online unter: <http://www.populstat.info/Europe/unkingdc.htm> (letzter Zugriff 1.7.2012).
- Richards, Jeffrey (1984) *The Age of the Dream Palace. Cinema and Society in Britain 1930–1939*. London & New York: Routledge.
- Roe, Ken (2006) ABC Baker Street. Online unter: <http://cinematreasures.org/theaters/13070> (Zugriff: 5.11.2013).
- Stollery, Martin (2011) The Last Roll of the Dice. *Morning, Noon and Night*, Empire and the Historiography of the Crown Film Unit. In: *Film and the End of Empire*. Hg. v. Lee Grieveson & Colin McCabe. London: BFI, S. 35–54.
- Terra Media UK (2008) *Cinema Average Ticket Price*, Media Statistics. Online unter http://www.terramedia.co.uk/reference/statistics/cinema/cinema_ticket_prices_2.htm (letzter Zugriff 1.7.2012).
- Toulmin, Vanessa (1994) Telling the Tale. The Story of the Fairground Bioscope Shows and the Showmen Who Operated Them. In: *Film History* 6,2, S. 219–237.
- Vatulescu, Cristina (2010) *Police Aesthetics. Literature, Film, and the Secret Police in Soviet Times*. Stanford, CA: University of California Press.