Als U-Boots-Kommandant gegen England.

Von

Kapitänleutnant Günther Georg Freiherr von Forstner.

(Fortsetzung.)

Bei lachendem Sonnenschein waren wir gerade an einem Nachmittage in der alernächsten Nähe des Maas-Feuerschiffes, das zum sicheren Auffinden der Ansteuerung der bedeutenderen holländischen Hafenplätze auf hoher See ausliegt, mit der Untersuchung eines holländischen Dampfers beschäftigt, als sich in schneller Fahrt ein schon von weitem nach der Bauart als englisches Handelsschiff erkenntlicher Dampfer unserem Schiffsorte näherte. Der untersuchte Dampfer erwies sich auf Grund seiner Ausweispapiere einwandfrei als neutrales Schiff, nach neutralem Hafen bestimmt, und konnte entlassen werden.

In dem Augenblicke, als der entlassene Dampfer wieder alten Kurs und Fahrt aufnahm, wurde der sich uns nähernde englische Dampfer auf uns anscheinend erst aufmerksam. Eilends drehte er sofort um und versuchte, mit höchster Maschinenleistung der drohenden Gefahr zu entgehen und die englische Küste oder die sicherlich in nicht allzu großem Abstande hinter ihm stehende Linie der englischen Bewachungsfahrzeuge zu erreichen.

Wohl wußte der Kapitän, was er für sein Schiff zu erwarten hätte, wenn er dem bösen deutschen U-Boote in die Finger laufen würde.

Mächtige, aus seinem Schornstein emporsteigende Rauchwolken gaben Zeugnis von dem emsigen Arbeiten der Heizer in den Kesselräumen. Durch möglichst große Dampferzeugung wollte er die Geschwindigkeit des Schiffes bis zum äußersten steigern, um uns zu entrinnen.

Noch bevor wir Zeit oder Gelegenheit gefunden hatten, das Anhalte-Signal im Maste emporzuheißen, war er längst auf der Flucht.

Indessen hatten auch wir uns sofort nach Abstoßen des Bootes des untersuchten neutralen Dampfers auf seine Verfolgung gemacht. Auch unsere Maschinen wurden zur äußersten Leistung angespornt, um den Fliehenden einzuholen.

Er lief nicht schlecht, der fliehende Engländer, und eine gar lange Wegestrecke von mehreren Seemeilen (eine Seemeile=achtzehnhundertzweiundfünfzig Meter) gab es zu überwinden, bevor wir in seine Nähe gelangen und ihm unseren Willen aufzwingen konnten.

Unser munter im Winde wehendes internationales Flaggensignal: „Stoppen Sie sofort, oder ich schieße!" schien ihn nicht zu berühren. Er schaute nur vorwärts und sah aus nach den ersten retten-den Bewachungsfahrzeugen, die ihn aufnehmen und schützen sollten.

Mächtig wühlte sich der Bug (Vorderteil) unseres Bootes in die gegenanlaufende See, hob sich dann wieder und übergoß Schiff und Leute mit silbern blitzendem Spritzwasser. Die Maschine gab her, was sie konnte, und das Rauschen des Schraubenwassers zeigte an, daß auch unten an den Ventilen der Motoren ein jeder seine Schuldigkeit tat.

Gespannt überflog ein jeder die Entfernung von dem flüchtenden Engländer zu uns. Wurde dieser Abstand kleiner? Kamen wir ihm auf? Oder lief er uns etwa mit höherer Fahrt weg, bevor unsere Geschütze ihr ernstes Wort mitsprechen konnten?

Nein! Gar bald hatten unsere unermüdliche mit höchster Leistung laufenden Motoren unserem Boote eine überlegene Geschwindigkeit verliehen, und einwandsfrei konnten wir das Geringerwerden unseres Abstandes von dem fliehenden Feinde freudig feststellen. Nicht lange sollte es dauern, bis der erste Warnungsschuß aus dem Munde einer unserer Kanonen über das Wasser rollte und laut klatschend vor dem Bug des Engländers eine hohe Wassersäule als Drohung auftürmte.

Doch noch immer hoffte der Engländer, uns entrinnen zu können, und immer mächtiger entstieg seinem Schornstein der dicke Rauch, immer emsiger mußten die schwitzenden Heizer unten im Heizraume Kohlen in die feurige Glut des Kesselfeuers hineinwerfen. Auch sie wußten, was auf dem Spiele stand.

Sogar als zwei weitere wohlgezielte Warnungsschüsse aus ehernem Kanonenmunde rechts und links in allernächster Nähe des Feindes einschlugen und dem Kapitän des Dampfers eigentlich sagen mußten, daß weiteres Entfliehen zwecklos sei, weil die nächsten Schüsse ohne Frage in den Rumpf seines Dampfers schlagen mußten, schien es ihm noch nicht geboten, unserem Signalbefehle nachzukommen und sein Schiff zu übergeben.

So blieb nicht anderes übrig, als den nächsten Schuß in den Rumpf des Dampfers hineinzufeuern und das letzte und schärfste Mittel zur Durchführung unseres Befehles anzuwenden.

Pfeifend und saufend löste sich die Granate aus dem Geschützrohre, um laut krachend, in eine Rauchwolke gehüllt, kurze Sekunden später ins Achterdeck (hinteres Deck) des Dampfers einzuschlagen. —

Das hatte gewirkt!

Unverzüglich stopple der verfolgte Dampfer und gab uns durch das allgemeine internationale Signal — drei kurze Töne mit seiner Dampfpfeife — zu verstehen, daß er durch Rückwärtsschlagen seiner Maschine die Fahrt aus dem Schiffe herauszubringen beabsichtige. Also gab er das wilde Rennen auf.

Mächtige weiße Wolken des jetzt überflüssig gewordenen hochgetriebenen Wasserdampfes entstiegen dem Schornsteine, und schweren Herzens beantwortete der Kapitän unser weiteres Flaggensignal: „Verlassen Sie sofort das Schiff!" mit dem Aufziehen eines rot und weiß gestreiften Zeichen, daß das Signal verstanden sei.

Gar vieles bedeutet diese kleine Flaggenzeichen für den so betroffenen Dampferführer und seine Besatzung.

Es heißt nicht mehr und nicht weniger als: „Ich bin damit einverstanden, daß mein altes liebes Schiff binnen kurzem auf dem Grunde des Meeres ruht." Fraglos ein schwerer Entschluß für den Kapitän eines stolzen Schiffes!

Meist hat die Mannschaft sich längst in ihr Los gefügt. Und während wir mit unserem Boote noch aufdampften, um mündlich mit dem Kapitän weiter zu verhandeln, läßt die Mannschaft bereits eilends die Schiffsboote ins Wasser und wirft ihre Habseligkeiten hinterdrein.

Daß wir hingegen unseres Erfolges froh waren, bedarf keiner weiteren Schilderung. Oft habe ich selbst dem Schützen die Hand geschüttelt, der den letzten tödlichen Schuß dem Gegner beigebracht hatte.

„Ein feindliches Flugzeug in Sicht!" Deutsche Matrosen auf der Wacht.

Denn wie wäre hier Rührung am Platze? Versinkt doch mit jedem zur Tiefe sausenden feindlichen Schiffe eine Hoffnung unserer verhaßten Feinde. Ist doch jedes Versenken eines feindlichen Schiffes eine Quittung für ihren frevelhaften Wunsch, unser ganzes Volk, unsere Frauen und Kinder auszuhungern, da es ihnen nicht gelingen wollte, uns mit blanker Waffe in ehrlichem Kampfe niederzuringen.

Und da sollten wir nicht jauchzen in berechtigter Freude?

Nachdem die Besatzung des erwähnten englischen Dampfers „Leeuwarden" aus Harwich das seit unserem ersten Treffer schon brennende Schiff verlassen hatte, saß auch der nächste Schuß wieder als guter Treffer in der Wasserlinie.

In mächtigen Strahlen schoß das Wasser in den hinteren Laderaum, und gar bald zeigte ein starkes Neigen des Dampfers, daß seine Stunden gezählt waren.

Wir konnten uns daher um die in den Booten befindliche Mannschaft, zirka fünfundzwanzig Mann, kümmern. Vor allem waren dem Kapitän die Schiffspapiere abzufordern, die mitzunehmen ich befohlen hatte.

In gedrückter Stimmung ruderten die Insassen beider Boote auf unsere Aufforderung uns näher. Wir sehen, daß die Leute wohl mit neugierigem Staunen auf uns, aber immer wieder auch zurück nach ihrem Schiffe schauten. Was es an ihnen lieben Erinnerungen und Dingen trug, sollte ja in wenigen Stunden mit in die kühlen Fluten sinken. —

Schweigend und betreten entstieg der englische Kapitän dem an der Bordwand angekommenen Boote und reichte mir grüßend seine Schiffspapiere, die ich, gleichfalls grüßend, in Empfang nahm.

Als nun seine beiden Schiffsboote an der Bordwand unseres Bootes lagen, ließ ich es mir nicht nehmen, ihn nochmal vor den Ohren seiner Leute auf das Gefährliche seines Fluchtversuches hinzuweisen und besonders zu betonen, wie leichtsinnig er mit dem Leben seiner Besatzung gespielt hätte.

Auch alle seine Leute wußten sehr wohl, mit welcher Not und Mühe sie dem Tode entgangen waren, und dankten uns durch ehrerbietiges Grüßen mit ihren Mützen. Der Kapitän entschuldigte sich verlegen, er habe immer noch gehofft, entkommen zu können.

Ich bedeutete den Geretteten dann, daß wir sie zu dem benachbarten Maas-Feuerschiffe schleppen wollten. Freudig machten sie die Schleppleinen ihrer Boote klar, in der frohen Erwartung, bald wieder gut und trocken aufgehoben zu sein.

In diesem Augenblicke überfah der prächtig aussehende alte Kapitän wohl erst ganz, welche Gefahr er für seine Leute unnützerweise heraufbeschworen hatte, und was er uns zu verdanken habe. Dankbar ergriff er, mit Tränen in den Augen, meine Hand und stammelte Dankesworte dafür, daß wir ihn und alle Leute mit dem Leben hätten davonkommen lassen. Gerne erfaßte ich die mir dargereichte Rechte des alten Kapitäns. —

Kaum hatten wir die englischen Boote ins Schlepptau genommen, als mit hoher Fahrt ein holländischer Lotsendampfer auf uns zugedampft kam, den der Kanonendonner angelockt zu haben schien. Schnell hatten wir uns mit ihm darüber verständigt, daß er die gerettete Besatzung des Engländers übernehmen sollte. Dann fuhren wir zu dem sinkenden Schiffe zurück, um sein völliges Verschwinden von der Oberfläche des Meeres abzuwarten.

Doch auch die Engländer schienen nicht übel Lust zu verspüren, dem schönen Schauspiele des Sinkens ihres Dampfers beizuwohnen.

Kaum waren sie von dem holländischen Lotsendampfer übernommen, als, allem Anscheine nach auf ihr Bitten, auch dieser wieder in schneller Fahrt zu dem sinkenden Schiff heranfuhr.

So warteten wir nun beide in aller Ruhe ab, bis der große Moment kommen sollte.

Nicht lange ließ er warten. Gar bald bohrte sich das Hinterteil des Dampfers immer tiefer und tiefer in die Fluten hinein, höher und immer höher dagegen ragte der scharfe Bug des Schiffes in die Luft, bis auch er von den stark gurgelnden und pfeifend in die hinteren Räume des Schiffes einströmenden Wassermassen mit hinuntergezogen wurde und die Fluten brausend und brodelnd über ihm wieder zusammenschlugen.

Wiederum schwamm ein schönes Schiff der englischen Handelsmarine weniger auf den Fluten des Weltmeeres.

Dann hatten wir alle genug gesehen, und ein jeder fuhr seine Wege weiter. Der holländische Lotsendampfer fuhr zum nächsten Hafen zurück, um die Schiffbrüchigen zu landen, während wir unseren Kurs weiter westwärts richteten zu neuer Tat. Munter wurde uns von dem Deck des Dampfers zum Abschied zugewinkt — ich glaube, es waren unsere englischen Freunde, die uns frohen Herzens über ihre persönliche Rettung so freundlich Lebewohl sagen wollten. Ob sie uns wohl auch im Herzen „ein Wiedersehen" gewünscht haben, vermag ich nicht anzugeben. Ausgeschlossen ist es jedoch nicht, daß wir einen oder den anderen der geretteten Engländer späterhin bei der Versenkung eines anderen englischen Dampfers wieder getroffen haben.

Eine genaue Beschreibung der Art der Versenkung des englischen Dampfers „Leeuwarden" fanden wir einige Tage später in holländischen Blättern.

Besonders wurde hierbei die lobende Anerkennung des englischen Kapitäns über die gute Behandlung durch uns hervorgehoben. Er wußte sehr wohl, daß er es eigentlich schlechter verdient hatte.

Und diese gleich gute Behandlung hätte ein jeder englische Dampferkapitän haben können, doch die englische Regierung hatte es anders gewollt.

Es war ein grauschwerer nebliger Märzmorgen. Bei fast völliger Windstille lagerte auf der glatten Flut in langen, dicken Schwaden der Morgennebel, der noch immer und immer nicht der aufsteigenden Morgensonne wich. Lange harrten wir vergeblich auf das Inschicht-kommen oder auf die Annäherung feindlicher Schiffe. Endlich zerteilte sich der Nebel etwas, und im Abstande von einigen Seemeilen wurde ein Dampfschiff sichtbar, auf das sofort zugesteuert werden konnte.

Schnell lief es vor uns her, doch gar bald erkannten wir, daß wir ihm näher kamen, und nicht lange sollte es dann noch dauern, bis wir in ihm ein Schiff der uns wohl bekannten holländischen Batavier-Linie erkennen konnten.

Doch sein Kurs führte zur englischen Küste, zur Ansteuerung des vor der Themse liegenden Feuerschiffes, wie unschwer festzustellen war, sobald wir ihm in seinem Kielwasser folgten. Es war also klar, daß der Dampfer angehalten und untersucht werden mußte. Es ließ sich mit ziemlicher Sicherheit annehmen, daß er mit verbotener Ladung zu einem englischen Hafen strebte.

Die Jagd begann. Auf unser Aufforderungssignal zum Beidrehen schien er keinen Wert zu legen, sondern versuchte, mit höchster Fahrt zu entkommen. Es handelte sich um einen Dampfer, der fraglos außer Gütern auch eine Anzahl von Passagieren beförderte, aber ein schlechtes Gewissen mußte er haben, sonst hätte er sich wohl gleich so wie seine Landsleute tags zuvor, unter denen zufälligerweise ein Schwesterschiff derselben Linie sich befunden hatte, ruhig untersuchen lassen.

Bald sahen wir ein, daß wir ihn in kurzer Zeit überholt haben würden, die Warnungsschüsse mit der Kanone konnten wir uns daher ersparen für spätere nützlichere Zwecke; denn mit Munition müssen wir gut haushalten. Wenn es ohne Munitionsverbrauch geht, um so besser.

(Fortsetzung folgt.)

Asta Nielsen. Dorrit Weigler. Rita Sacchetto. Maria Carmi-Vollmöller. Henny Porten.

Filmzauber.

Die deutschen Flimmersterne. — Die Einfuhr von ausländischen Films nach Deutschland ist verboten. — Kann die kleine deutsche Filmindustrie den Ansprüchen des Publikums gerecht werden?

Die Filmeinfuhr ist verboten! Mit großer Genugtuung ist diese Verfügung von den deutschen Filmindustriellen begrüßt worden, und es kann keinem Zweifel unterliegen, daß sich aus dem Filmeinfuhrverbot sehr günstige Wirkungen für die deutsche Lichtbildereindustrie ergeben werden. Der Haupterfolg wird sein, daß sich die deutsche Kinoindustrie auf „eigene Füße stellt", was bisher nicht der Fall war; denn immer hatten die deutschen Filmfabriken einen schweren Kampf gegen ausländische Unternehmungen zu bestehen. Der Kriegsbeginn fand die deutschen Filmleute in keiner rosigen Verfassung. Nur wenige Unternehmen waren in der Lage, sich zu behaupten; andere bröckelten ab, und das nordische Kapital, vornehmlich die Nordische Films Co., fand ein reiches Feld der Arbeit und trat die große Hinterlassenschaft von Pathé und Gaumont an, die jahrelang den deutschen Filmmarkt beherrscht hatten, selbst dann noch, als die deutschen Ateliers ihre Leistungsfähigkeit bewiesen hatten. Das in der deutschen Filmproduktion steckende Kapital von nur drei Millionen Mark war nämlich nie hinreichend. Amerika hatte an dem Filmimport auch seinen guten Anteil, der jedoch in den letzten Jahren erheblich nachließ, da das deutsche Kinopublikum immer höhere Ansprüche an die Lichtspiele stellte, denen Amerika nicht genügen konnte. In Deutschland will man nämlich Lichtbilder zum Kunstgenuß haben, nicht zur Unterhaltung in langweiligen Stunden. Drüben sind die Filme schon lange „unten durch", deren Probleme nach amerikanischer Sitte einfach durch eine Massenmörderei gelöst werden.

Während die Bilderproduzenten das Einfuhrverbot freudig begrüßen, sehen die deutschen Theaterbesitzer der Verfügung mit gemischten Gefühlen entgegen. Schon die höheren deutschen Rohfilmpreise lassen die Theaterbesitzer befürchten, daß sie nunmehr höhere Mieten für die Bilder zahlen müssen. Aber auch hier wird „German Efficiency" bald Linderung schaffen.

Die Befürchtung aber, die deutsche Industrie könnte den Theaterbedürfnissen und Ansprüchen des Publikums nicht gewachsen sein, ist grundlos. Deutschland hat tüchtige, sehr tüchtige Kräfte vor der Linse und kann, was die weiblichen Flimmertalente anbetrifft, mit jedem Lande konkurrieren.

Wer diese deutschen Flimmertalente sind?

Da ist zunächst einmal Henny Porten, die noch nie auf der legitimen Bühne gestanden hat. Sie war noch ein schwärmender Backfisch, als sie zum ersten Male vor den Kurbelkasten treten sollte. Sie sah einmal blinde Frauen aus der Steglitzer Blindenanstalt, und die unglücklichen Geschöpfe machten einen so tiefen Eindruck auf sie, daß sie zu Hause ihr Erlebnis der Schwester erzählte und dabei genau den Gang der Frauen nachmachte. Die Schwester sah und rief verwundert: „Mädel, was hast du für Talent zur Schauspielerin!" Darauf verfaßte die Schwester einen Film vom Seelen- und Liebesleben einer Blinden. Das Drama wurde verfilmt und Jung-Henny durfte die Hauptrolle spielen. Trotzdem Henny sich nicht ihres Haupthilfsmittels, der ausdrucksvollen Augen bedienen konnte, erzielte sie einen solchen Erfolg, daß ihr eine ruhmreiche Laufbahn gesichert war. Die schlichte, ungekünstelte Auffassung ihrer Rollen brachte sie mit jedem neuen Bilde ihrem Publikum näher. Darin beruht hauptsächlich Henny Portens Gegensatz zu der berühmten Dänin Asta Nielsen, der „Duse des Films", deren Meisterschaft im Lösen von verzwickten Problemen moderner Frauen schier unübertrefflich ist.

Asta Nielsen ist, obgleich sie zur Nordischen Films Co. gehört, eine der beliebtesten Filmdamen Deutschlands. Sie weilt auch sehr oft in Berlin. Asta Nielsen erzählt von sich: „Ich war die Tochter sehr, sehr armer Leute und verbrachte meine Jugend freudlos in düsteren Häusern und Hinterhöfen Kopenhagens. In meinem armseligen Dachstübchen hab ich hungernd von den Wundern des Theaters geträumt. Viel Trauriges hab ich sehen und erleben müssen und immer habe ich die Eigenart der Menschen beobachtet. Das mag der Grund sein, warum ich jetzt so gerne im Drama spiele: es erinnert mich an meine traurige Kindheit, und obendrein fühle im mich desto glücklicher, weil all das Schwere nur Flimmerspiel ist."

Die „Darstellerin interessanter Nervenzustände" ist Erna Morena, die aus dem Elsaß stammt und unter Max Reinhardt ein erfolgreiches Debüt auf der Brüsseler Ausstellung machte.

Den Ruhm, die „volkstümlichste" Filmschauspielerin zu sein, kann die temperamentvolle Polin Wanda Treumann in Anspruch nehmen. Sie trat an größeren Berliner Theaterbühnen auf. Ihr Partner und Regisseur Viggo Larsen sah sie im „Lustspielhaus" und erkannte ihre besondere Fähigkeit für den Film. Er engagierte sie für Flimmerrollen, und Frau Treumann errang durch ihre geschickte Verbindung und Mischung des wilden Feuers und Temperaments der Polin mit der ruhigen Besonnenheit und Gründlichkeit einer Deutschen Triumph auf Triumph.

Hanni Weiße, ein anderer Liebling der deutschen Kinobesucher, schwang schon mit zwölf Jahren das Tanzbein, ging dann zur Schauspielkunst, bis sie dem Regisseur Max Mack in die Arme lief, der aus ihr eine erste Flimmerdame machte, die in lustigen und ernsten Rollen gleich gerne gesehen wird.

Max Mack ist heute der bedeutendste Kinoregisseur Deutschlands. Er wird von internationalen Fachleuten mit dem amerikanischen D. W. Griffith verglichen, obgleich keine seiner Produktionen, wie überhaupt keiner der deutschen Films an Umfang und Größe sich mit der Griffith'schen „Birth of a Nation" u. a. vergleichen kann.

Auch eine Art Charlie Chaplin hat Deutschland, nämlich den bedeutenden Wiener Komiker Max Pallenberg, der eine allererste Größe auf der Variété-Bühne war und enorme Gagen bezogen hat, ehe er ins Filmatelier ging. In ernsten dramatischen Rollen ist Albert Paulig einer der ersten männlichen Flimmersterne Deutschlands.

Maria Carmi ging plötzlich wie ein Komet am Himmel des Lichtbildruhms auf. Sie spielte die äußerst schwierige Rolle der Madonna in ihres Gemahls, des Herrn Vollmöllers, „Mirakel" und begründete damit ihren Ruhm. Maria Carmi-Vollmöller arbeitet für die Deutsche Birskop Gesellschaft.

Ein sehr vielseitiges Talent ist Rita Sacchetto. Sie war, lange ehe Amerika an einen weiblichen Kino-Regisseur dachte, schon Filmspielleiterin. Auch als Verfasserin erfolgreicher Filmdramen hat sie sich betätigt. Früher diente sie Terpsichoren, verfiel dann dem Filmzauber und heute ist sie, obgleich sie der Nordischen Films Co. angehört, ein Liebling der Deutschen und hat in allen Städten des Reiches und der Doppelmonarchie ihr treues Stammpublikum.

Ebenfalls von der Tanzkunst stammt Olga Desmond, eine Nacktänzerin. Hartnäckig weigerte sie sich lange, vor der Kamera zu mimen. Dann ließ sie sich zu einer „probeweisen" Aufnahme verleiten und die Vorführung eines kleinen Privat-Films gefiel ihr selbst so gut, daß sie beschloß, in Zukunft nur noch im wandelnden Bilde vor dem Volke zu erscheinen.

Aus der Operette stammt Hebda Vernon. Sie machte den kühnen Sprung ins Lager der taubstummen Kunst und gefiel gleich so gut, daß sie sich dem Kino für immer verschrieb.

Durch ihren harmlosen, erfrischenden Humor hat sich Dorrit Weixler rasch die Popularität des Kinopublikums errungen. Ihr kindliches Aussehen und ihr fröhliches, ungebundenes Temperament machen sie besonders für lustige Sujets geeignet.

Fern Andra ist für Europa das, was Mary Pickford für Amerika bedeutet, nur wird ihr Gehalt nicht so groß wie das ihrer amerikanischen Schwester sein. Sie gleicht der $100,000-Mary ungemein und spielt ungefähr die gleichen Rollen, die man hier der berühmten Pickford anvertraut, allerdings keine „Madame Butterfly" oder den kleinen italienischen „Pepino". Sente Stoneland, Albert Paulig, Hermann Picha und Ferry Sikla — trotz der fremdlingenden Bühnennamen, gut deutsch! — sind andere leuchtende Flimmersterne Deutschlands.

Mit solchen Kräften kann Deutschland also sehr wohl seinen Platz in der ersten Reihe der Filmwelt behaupten. Ja es steht zu erwarten, daß die deutsche Lichtbildkunst ohne fremden Einfluß eine ganz eigene Richtung einschlagen und viel Interessantes hervorbringen wird. Daß man nur das Beste zu erwarten hat, ist bei der gegenwärtigen hohen Entwickelung der Lichtbildkunst in Deutschland ohne Zweifel.

Für die Güte der deutschen Lichtbilder spricht schon die Qualität des Schauspielermaterials. Vergleichen wir es einmal mit dem hiesigen: Hier Talente, die in Fabriken, Schwitzbuden, in den Reihen der Tippfräulein, der Straßenbahnschaffner oder in der Menge der Chormädels gefunden wurden. Drüben Kräfte, die bis auf ganz wenige Künstlerblut in den Adern haben, die fast alle bedeutende Persönlichkeiten der legitimen Bühne waren. Und keine von diesen ersten Kräften ist in den Kinobetrieb gegangen, weil sie engagementslose Hungerleider waren und der Kurbelkasten ihr letzter Rettungsanker war, oder weil sie sich aus Langeweile eine lohnende Nebenbeschäftigung verschaffen wollten. Sie nahmen alle die Lichtbildkunst ernst, tiefernst und gingen zu ihr über, um das unbegrenzte Kino künftig zum Verbreiter ihrer eigenen Ideen, ihrer künstlerischen Eigenarten und Fähigkeiten zu machen.