Die Verhütung und Bekämpfung von Bränden auf eisernen Schiffen.

Eine Feuersbrunst auf einem großen, von Menschen bewohnten Schiffe ist in vielen Beziehungen schrecklicher, als die furchtbarste Brandkatastrophe auf dem Lande. Zunächst schon, weil vielfach, besonders auf hoher See, die Flucht abgeschnitten ist: vom Wasser, dem löschenden Element, rings umgeben zu sein und doch wie im Gefängniß zu sitzen und durch den Sprung über Bord nur eine Todesart mit der anderen zu vertauschen, ist schlimmer als das schrecklichste Flammenmeer zu Lande, dem man doch unter Umständen entrinnen kann.

An die noch so frische Wunde rühren zu wollen, die der deutschen Schifffahrt durch den gräßlichen Brand im New Yorker Hafen geschlagen ist, liegt mir fern. Die Geschehnisse jener grausigen Katastrophe sind so herzzerreißend, daß man sie, je rascher, umso besser, verfuchen mag zu vergessen. Aber es ist unmöglich, aus diesem Vorfall nicht gewisse Folgerungen und Forderungen zu ziehen. Was ist gegen die Wiederholung so schrecklicher Ereignisse zu thun? Wenn Verfasser nicht überzeugt wäre, daß viel, unendlich viel geschehen könnte, um ein derartiges Umsichgreifen des Feuers auf eisernen Passagierdampfern zu verhüten, so würden diese Zeilen ungeschrieben bleiben.

Man hat behördlicherseits nie gezaudert, in Fällen, wo sich mit dem zufälligen Entstehen eines Brandes außerordentliche Gefahren verbinden, auch außerordentliche Maßnahmen zu ergreifen. Die Theater zum Beispiel sind mit solchen gesetzlichen Schutzmaßregeln umgeben, die großen Bazare haben sich eine Kette feuerpolizeilicher Vorschriften gefallen lassen müssen, die vielen von ihnen schwerere Opfer auferlegt haben mag, als die viel umkämpfte Waarenhaussteuer. Improvisirte Massenansammlungen, Wohlthätigkeitsbazare, Feste werden jetzt mit der peinlichsten Aufmerksamkeit bezüglich ihrer Feuerversicherungsmaßnahmen behandelt — aber ein jeder Vorstoß auf diesem Gebiete stellt sich, einzeln betrachtet, heraus als Folge irgend einer, die früheren an Umfang oder Schrecken übertreffenden Brandkatastrophe. Wenn die unselige Katastrophe, die den Norddeutschen Lloyd betroffen hat, in ähnlicher Weise eine Reorganisation der Feuersicherheitsvorschriften an Bord eiserner Passagierdampfer herbeiführte, dann könnte man sagen, daß die heldenmüthig zu Grunde gegangenen Opfer dieses Schreckenstages nicht umsonst gestorben sind.

Es ist hier und im Folgenden nur von eisernen Schiffen die Rede, und zwar nur von den Passagier-, bezw. Schnell- und Postdampfern. Was hölzerne Schiffe betrifft, so scheiden sie einerseits, weil im Brandfalle selten zu retten, andererseits weil überhaupt selten geworden und niemals mit einer großen Menschenzahl besetzt, aus diesen Betrachtungen von selbst aus. Auch Brände in eisernen, wenn auch eine beschränkte Passagierzahl führenden Frachtdampfern sind aus vielen Gründen weniger verhängnißvoll. Nicht, daß nun auf den großen eisernen Schnelldampfern die Gefahr eines Brandes näher läge — das gerade Gegentheil ist der Fall. Man reist auf diesen schwimmenden Palästen auch in dieser Hinsicht sicherer als mit jedem anderen Beförderungsmittel. Der Ausbruch eines Feuers ist auf diesen durchwegs musterhaft geführten Schiffen so sehr erschwert und wird mit aller denkbaren Sorgfalt verhütet, daß man eben von Bränden moderner Schnelldampfer bisher kaum gehört hat. Ist aber alle Mühe und Wachsamkeit durch einen unglücklichen Zufall vereitelt und ein Feuer größeren Umfanges einmal ausgebrochen, kommen ungünstige Begleitumstände, wie übergroße Trockenheit, Nachtzeit, extreme Hitze oder dergleichen hinzu, so ist gerade auf eben diesen Schiffen jede Vorbedingung der schrecklichsten Katastrophe gegeben. Freilich, der eiserne Schiffskörper brennt ja nicht, aber das thut nicht das Geringste zur Sache. Erfahrungsmäßig brennen auch die modernen Eisen- und Steinhäuser nicht, aber die in ihnen stattfindenden Brände werden durch ihre Bauart nicht nur nicht gehindert, sondern eher begünstigt, und mit Recht fordern deshalb die Sicherheitsbehörden für diese Stahl- und Glaspaläste höhere Feuersicherheitsmaßregeln, als für eine alte hölzerne Baracke mit Strohdach. Es brennen auch nicht die Geschäftspaläste, es brennen auch nicht die wunderbaren schwimmenden Paläste, es ist ihr Inhalt, der brennt, und es ist ihre Bauart, ihre Ausdehnung, welche den Brand zu einer unwiderstehlichen Gewalt anfacht, wie es ihre Bewohnerzahl ist, die die Folgen einer derartigen Katastrophe so entsetzlich machen kann.

Es bedarf weniger Belege für die behauptete Aehnlichkeit eines großen Eisendampfers mit einem von Menschen und Sachen vollgepfropften Waarenhause. So unverbrennlich der eigene Körper eines Luxusdampfers, so leicht fällt doch seine innere Bekleidung und Ausstattung den Flammen zum Opfer. Wohl sind Wände, Rippen, Schotten und Decks von Eisen und Stahl, aber im Innern will Niemand von Eisen und Stahl etwas sehen. Da treffen Auge und Hand und Fuß nur auf Hölzer und Stoffe. Zwischen feinen, aufs Beste ausgetrockneten Fußbodendielen und köstlichen, ausgelegten Decken dehnen sich Wände mit edler Holzfüllung. Verschwenderischer Schmuck von Teppichen, Decken, Vorhängen, Stofftapeten und dergleichen umgiebt uns auf Schritt und Tritt, in den Sälen, Salons und Kabinen. Polstermöbel mit seidenen Ueberzügen, hölzernen Schnitzereien, Schmuck und Zierde jeder Art, Sammet, Seide, feines trockenes Holz — darin und dazwischen bewegt sich die Gesellschaft eines solchen Fahrzeuges. Und zu dieser Fülle leicht brennbarer, das Feuer mit Windeseile von Raum zu Raum geleitender Stoffe gesellt sich eine durch die Bewohnbarkeit und Sicherheit der Schiffe bedingte Anordnung der Räume, die den Flammen ihre Bahnen mit absoluter Sicherheit vorschreibt. Diese endlosen Korridore, schmal, niedrig, stets gut durchlüftet, mit Holzdielen, Matten oder Decken belegt, gesäumt von kurzen Seitengängen, an denen die mit dem vorgenannten Nährstoff gefüllten Kabinen liegen; diese Treppenschachte, mit Teppichen und Schmuck erfüllt, diese Licht- und Luftschachte, in denen sich ein starker natürlicher Zug bewegt, das zieht die Flammen mit magnetischer Gewalt in bestimmte Richtungen, genau wie in den genannten Gebäuden, in Richtungen, die schnell genug den ganzen Bauch des Schiffes in ein Flammenmeer hüllen müssen. Man muß ja dabei bedenken, daß ein wildentfachtes Feuer keine Streichholzflamme ist. Das respektirt keine Zwischenräume, wenn sie auch fast oder völlig frei von verbrennlichen Dingen sind; vom Zuge getrieben oder gezogen, jagt es in 5 bis 10 Meter langen, weißglühenden Stichflammen darüber hinweg. Das schlägt und gurgelt um Ecken und Winkel, brennt nach oben und unten, wo es nur irgend etwas in erreichbarem Abstand zu verzehren giebt. Das zwängt sich durch die engsten Spalten, verbiegt eiserne Thüren, um hindurchzuschlüpfen und auf der anderen Seite sein Zerstörungswerk fortzusetzen. Das ist, einmal zu voller Stärke entfacht, kein Feind mehr, den man bekämpfen kann, das ist ein furchtbares Element, das Alles mit sich fortreißt.

Da heißt es also nur vorbeugen, im Keim ersticken, oder, wenn es dazu zu spät ist, fliehen, bezw. die Wege zur rechtzeitigen Flucht unter allen Umständen bereit halten.

An Vorbeugungsmaßregeln giebt es sehr viele, und man muß sagen, daß das meiste in dieser Hinsicht auch bereits geschieht. Die Ueberwachung der Räume, die Fernhaltung feuergefährlicher Gegenstände von der Ladung, die durchgängige Verwendung des elektrischen Lichtes, wodurch der Umgang mit Streichhölzern sehr eingeschränkt ist, das Kochen und Heizen mit Dampf, resp. Elektrizität, die gesammte an Bord herrschende Aufmerksamkeit machen den Ausbruch eines Feuers beinahe zur Unmöglichkeit. Dennoch könnte vielleicht auch hier in einer Beziehung die bessernde Hand angelegt werden. Ich wies oben auf die Fülle leicht brennbarer Dinge hin, die in den Räumen der Passagierdampfer die Gefahr der Brandentstehung begünstigen. Selbst die Deckaufbauten enthalten an Material und Inhalt viel, was hierher gehört. Hier ließe sich durch die vorzugsweise Anwendung schwer-, bezw. unverbrennlicher Materialien viel erreichen. Natürlich wird Niemand fordern, daß die Wände des Schnelldampfersalons fortan aus Eisenplatten und die Einrichtung aus eisernen Patentmöbeln bestehen. Im Gegentheil, der Wohnlichkeit, selbst dem Luxus dieser Ozeandampfer, dem sie ein gutes Theil ihrer Beliebtheit zu verdanken haben, dürfte durch die erhöhte Feuersicherheit, wie sie mir vorschwebt, und wie sie auf den Kriegsschiffen freilich zu mancherlei Einschränkungen führt, kein Zwang angethan werden. Das wird auch nicht nöthig sein, wie die folgenden nur als Andeutungen zu betrachtenden Hinweise zeigen sollen.

Schon seit Jahren wird die Frage der erhöhten Verwendung imprägnirter Hölzer für den Schiffsbau ventilirt, und im Bau von Kriegsschiffen mögen solche Holzarten inzwischen bereits angewandt oder wenigstens erprobt sein. Es giebt verschiedene Methoden und Mittel, Holzarten durch die Imprägnirung mit Salzen für das Feuer thatsächlich unangreifbar zu machen. Dieselben sind alsdann sogar dem Eisen überlegen, da letzteres, wenn auch nicht verzehrt, so doch beim Glühendwerden seiner Festigkeit beraubt und sowohl als Konstruktionstheil wie als Schutz unzulässig wird. Ein Schiff, das in sämmtlichen Wandbekleidungen, Fußbodenbeplankungen und Decken aus derartigem Holz bestünde, müßte einem entstehenden sowohl als einem die Einrichtung bereits verzehrenden Feuer ungleich größeren Widerstand entgegensetzen, nicht allein, weil es selbst den Flammen die Nahrung verweigert, sondern auch, weil es die dahinter liegenden Eisenwände vor der Erhitzung schützt und die Flammen hindert, sich in den erglühenden Eisenmassen gewissermaßen einen Akkumulator ihrer Energie anzulegen, aus dem sie sich beständig mit erhitzter Zugluft versehen und so ihre zerstörenden Wirkungen verdoppeln. Aus dem letzteren Grunde würde es sich sogar rechtfertigen, die jetzt ungeschützten Eisentheile des Schiffes, zum Beispiel die Eisenplatten der langen Schiffsgänge neben den Speisesälen und Kabinen, mit feuerfester Holzbedeckung zu versehen, was unter Umständen eine Passage, die zur Rettung der Passagiere nothwendig gebraucht wird, lange Zeit benutzbar erhalten kann, während dieselbe sonst durch das Erglühen der Wände selbst von der Rückseite aus, also ohne direkte Flammenwirkung, ungangbar gemacht werden kann. Je nach höherem Grade jedoch wäre eine solche Ummantelung der eisernen Wände, theils aus diesem, theils aus dem ersterwähnten Grunde, für alle bewohnten Schiffsräume zu fordern. Doch muß das dazu benutzte Material nicht unter allen Umständen das ziemlich kostspielige imprägnirte Holz sein. In vielen Fällen wird eine Asbestverkleidung dieselben Dienste leisten, besonders eine Verschalung eiserner Wände mit gewöhnlichen Hölzern unter Zwischenlage von Asbestpappe dürfte von guter Wirkung sein. Auch sonst haben die Zweige der Technik, die sich speziell mit der Herstellung feuersicherer Materialien beschäftigen, neuerdings bemerkenswerthe Fortschritte gemacht. So sind unter Anwendung feinvertheilten Asbestes feuerfeste Anstrichfarben hergestellt, die möglicherweise ohne große Kosten den sämmtlichen Holzbekleidungen der Schiffsräume eine wenigstens zeitweilige Widerstandsfähigkeit gegen die Flammen ertheilen können. Es bleibt noch die großentheils leicht brennbare Einrichtung. Ob nicht an dem Luxus, der mit Stoffen, Teppichen, Vorhängen, Polstermöbeln jetzt getrieben wird, in Zukunft schon aus Gründen eines zum Einfacheren zurückkehrenden Geschmacks manches wird gespart werden, lasse ich dahingestellt. Jedenfalls aber lassen sich auch hier der Sicherheit Konzessionen machen, ohne daß der Geschmack gefährdet wird. Imprägnirung der zur Möbelanfertigung verwendeten Hölzer, auch wohl der Stoffe, mit denen sie bezogen werden, wenigstens feuerfeste Anstrichfarben für die Deckausstattung, soweit sie aus Holz besteht, dürfte uns dem gewünschten Ziel näher bringen. Es wäre auch zu erwägen, ob sich etwa aus feuerfester, mit Asbest untermischter Masse, wie sie zum Beispiel neuerdings unter der Bezeichnung Uralit in den Handel gelangt ist, zahlreiche Gebrauchsgegenstände, eventuell auch ganze Möbel für Schiffseinrichtungen pressen oder zusammensetzen lassen.

Ebenso wichtig und selbst dann noch zu erörtern, wenn die obengenannten Mittel zur Verhütung des Ausbruches von Feuer ganz von der Hand gewiesen wurden, bliebe die Frage, wie ein einmal ausgebrochener Brand zu bekämpfen und zu lokalisiren ist.

Um ein solches Ereigniß rasch zu bemerken, könnten eventuell an den gefährlicheren Stellen selbstthätige, auf thermometrischen Angaben beruhende Feuermelder vertheilt werden, die in den Laderäumen von Kohlenschiffen meines Wissens schon mehrfach zur Bekämpfung der Selbstentzündung angewandt worden sind. Das radikalste hiermit zu verbindende Mittel zur selbstthätigen Bekämpfung von Bränden würde natürlich die Anordnung der Grinnell'schen oder einer ähnlichen Löschvorrichtung über allen in Frage kommenden Schiffsräumen sein, also in den Maschinenräumen, den bewohnten Theilen und den Hauptkommunikationswegen. Das System beruht bekanntlich auf der Verzweigung eines Netzes von wassergefüllten Röhren, die mit einem Druckbehälter in Verbindung stehen, über sämmtliche zu schützenden Räume. Die Rohrzweige sind gruppenweise durch leicht schmelzbare Verschlüsse gedichtet, die bei dem Auftreten gefahrdrohender Temperaturen schmelzen und eben die betroffenen, nach Belieben auch die angrenzenden Räume unter Wasser setzen. Eine derartige Einrichtung, über große Theile eines Schiffes verzweigt, würde natürlich erhebliche Kosten verursachen, doch würden dieselben bei dem Bau der modernen Schnell- und Luxusdampfer kein Hinderniß bieten. Es werden ja hier ebensogroße und größere Opfer gebracht, um die Geschwindigkeit um ein winziges Theilchen zu erhöhen; wer kann aber daran zweifeln, daß eine Schifffahrts-Gesellschaft, die ihren Dampfern durch ein oder das andere Mittel eine absolute Feuersicherheit verliehe, sich den Dank ihrer Passagiere in höherem Grade als durch die Vermehrung der Fahrgeschwindigkeit um einen oder anderthalb Knoten verdienen würde? Unter den Mitteln zur Lokalisirung eines Schiffsbrandes wäre noch die rechtzeitige und energische Benützung der Schotthüren zu erwähnen, doch ist diese gegenüber dem Wassereindringen so segensvolle Einrichtung bei der Bekämpfung des Feuers mit anderen Augen zu betrachten. Zunächst werden die Schotte nebst den Schotthüren die Verbreitung des Feuers nur dann mit Sicherheit verhindern können, wenn sie mit Wärme-Isolationsschichten, wie oben angedeutet, versehen sind. Dann erfordert ihr Inwirksamkeittreten einen sicheren anderweitigen Abzug der durch sie etwa isolirten Passagiere und Mannschaften, wovon weiter unten mehr; endlich aber sind Schotte in den über Wasser liegenden Räumen natürlich nur beschränkt vorhanden.

Wir kommen endlich zur dritten, wichtigsten Frage. Wie ist den sämmtlichen Insassen eines brennenden Passagierdampfers, wenn die vorstehend angedeuteten Einrichtungen nicht vorhanden sind oder versagen, unter allen Umständen sicherer Abzug, sei es bis auf Deck, sei es im schlimmsten Falle bis in's Wasser, zu ermöglichen? Offenbar geht diese Frage selbst der Erhaltung des Schiffes an Wichtigkeit voran. Niemals wieder dürfen Szenen so entsetzlichen Jammers, wie beim Brande der Schiffe „Main" und „Saale", sich wiederholen!

Zum Theil hängt ja die Erfüllung dieser Forderung von derjenigen der oben aufgestellten Vorschläge mit ab. Schon aus der Sorge für den ungestörten Abzug der Schiffsbewohner begreift sich die Nothwendigkeit, die Hauptverkehrswege — es sind ihrer nicht gar so viele — und die Treppenschachte mit besonderen Sicherheitsmaßregeln zu umgeben. Sie sollten durch Imprägnirung oder sonstigen Schutz aller in ihnen befindlichen Dinge sowohl gegen das direkte Ergriffenwerden von den Flammen geschützt, als auch durch Isolation ihrer eisernen Wandungen gegen indirekte Mittheilung des Feuers durch die glühenden Platten gesichert werden. Ist diese Forderung erfüllt, so erübrigt, auch für die in den unteren entlegeneren Schiffsräumen sich aufhaltenden Menschen bestimmte kürzeste Nothausgänge zu den Deckräumen zu schaffen, die auf ähnliche Weise gegen durchdringende Wärme zu isoliren sind und unter keinen Umständen jemals unbenützbar gemacht oder verschlossen sein dürfen. Damit wäre für die Rettung, selbst wenn der größte Theil des Schiffes in Flammen stehen sollte, viel gethan. Ebensoviel läßt sich aber durch verständige Instruktionen der Reisenden selbst, wie sie sich beim Ausbruch eines Brandes zu verhalten haben, erreichen. Es ist nicht mehr als natürlich, daß die Bewohner der unteren Kabinen, wenn oben ein Flammenmeer tobt, und sie vor Schreck nicht wissen, wohin sie sich wenden sollen, die kleinen Fensterluken ihrer Kabinen aufreißen, sie aber nicht wieder schließen. Sie wissen ja gar nicht, daß sie dadurch neue, vielleicht verhängnißvolle Luftströmungen im Bauche des Schiffes hervorrufen, die entweder, von außen eindringend, die Flammen nähren, oder aber, nach außen strömend, das Feuer in Gestalt der langen furchtbaren Stichflammen hinter sich herziehen, welche die unheimlichste Erscheinung einer Feuersbrunst in verzweigten Innenräumen bilden, weil schon die ihnen vorhergehende Hitze die Fliehenden wie ein Herzschlag zu Boden streckt. Also eine fachgemäße Aufklärung über das Verhalten und den nächsten Weg an Deck im Falle eines Brandes sollte in keiner Kabine fehlen. Endlich darf den unten trotz aller Vorsicht doch etwa Eingeschlossenen der direkte Weg ins Freie, der Sprung durchs Fenster nicht abgeschnitten sei. Wenigstens die Luken der kleinen seitlichen Korridore, an denen je vier Kabinen zu liegen pflegen, sollten die Größe haben, daß ein Mensch hindurchschlüpfen kann. Das bietet natürlich der Sicherung dieser Luken bei Sturm und hoher See wieder Schwierigkeiten, aber unüberwindlich sind dieselben sicherlich nicht. Daß aus den ganz unter Wasser befindlichen Wohnräumen, dem Zwischendeck, den Mannschaftsräumen, möglichst direkte Zugänge für den Nothfall zu diesen Oeffnungen führen, dürfte endlich auch von Nutzen und nicht unerreichbar sein.

Wilhelm Berdrow.

Kleine Leute vom Theater.

Von den großen Leuten am Theater, den verehrungswürdigen Herren Direktoren und der gottbegnadeten Gemeinschaft der Künstler beiderlei Geschlechtes, wird viel gesprochen; böse Menschen meinen sogar, zu viel. Aber um die kleinen Leute, die in der Verborgenheit des bescheidenen Amtes walten, das ihnen Gott der Herr und sein Stellvertreter am Theater, der Direktor, verliehen hat, kümern sich nur Wenige. Und doch läßt sich gerade von ihnen mancherlei erzählen, und doch sind gerade sie es, die noch einige der Eigenthümlichkeiten bewahren, die in früheren Jahren im Guten und Schlimmen als die Sondermerkmale des Bühnenvölkchens galten, und die bei den Darstellern — wenigstens bei denen der stehenden Theater — immer mehr ausgelöscht werden.

Wollen wir von diesen kleinen Leuten ein wenig plaudern? Es läßt sich nicht viel „Literarisches" über sie sagen, aber desto mehr Menschliches. Und das Menschliche hat ja allmälig auch wieder begonnen, literaturfähig zu werden.

Der Höchste der kleinen Leute ist der Inspizient. Er steht auf der Stufe, die vom sogenannten technischen Personal zum Künstler führt, und er bleibt meistens sein ganzes Leben lang auf dieser Stufe stehen. Nur eine kleine dünne Thür aus Holz und Leinewand trennt ihn von der Bühne mit ihrem Glanz und ihrem gemalten Glück; aber sein Schicksal will's, daß er hinter dieser Thür stehen muß, um den Anderen für ihre Erfolge das Stichwort zu geben, und nur ab und zu mal durch die Ritze lugen darf in das helle Licht, in das lachende Gefilde der Kunst hinein. Freilich, hinter dieser Thür ist der Inspizient ein großer Mann; er läßt es donnern und blitzen, er macht die Hunde heulen und die Schlittenschellen klingeln, er giebt das Zeichen zum Toben des Orkans und zum Beginn der Schlacht, und wenn der Vorhang sich hebt, während leise und stimmungsvoll von fern die Glocke des Kirchleins ertönt, dann ist der Inspizient der Glöckner, der an einer langen, freihängenden Eisenstange mit taktgemäßen Schlägen die Töne und die Seelen der Zuschauer in Schwingung versetzt. Ist's ein Wunder, wenn ein solcher Zauberer schließlich etwas verächtlich auf das Menschliche, Allzumenschliche am Theater niederblickt? Dem richtigen Inspizienten imponirt auch der größte Künstler nicht besonders, und wenn die sterbende Tragödin auf der Bühne sich in den letzten Zuckungen wälzt und, vom Parket bejammert, ihr unglückliches Dasein aushaucht, ordnet er kalt und gelassen an: „Jetzt ist sie todt — eins, zwei, drei — Sie treten auf, Herr Schmalzmeyer!"

Inspizienten, die viel mit den Klassikern zu arbeiten haben, brauchen besonders viel kaltes Blut. Eine nervöse Handhabung ihres wichtigen Amtes könnte das größte Unheil anrichten, zumal, da bekanntlich die Künstler im Furor der Darstellung auch nicht immer Herren ihrer Nerven sind. Solche Inspizienten bilden sich dann aber auch, wenn sie Ehrgefühl haben, zu wirklich treuen Bundesgenossen der Regisseure aus; sie halten auf ihren Schiller und ihren Shakespeare, und ihre sorgfältig gesammelten „Szenarien" gelten ihnen als größter Schatz.

Der Inspizient, der sich auf seine klassische Bildung etwas zu gut thut, liegt gewöhnlich in Fehde mit dem Theatermeister, der sich hinter den Kulissen gern als unbestrittener Herrscher fühlt.

Der Theatermeister ist ein technisch gut durchgebildeter Mann, der über den Clan seiner Arbeiter eine strenge Herrschaft führt und sich seiner verantwortungsvollen Stellung sehr wohl bewußt ist. Er kann mörderlich fluchen, wenn durch das Ungeschick eines seiner Leute der Himmel auf dem Prospekt ein Loch bekommen hat, aber er flucht ebenso mörderlich, wenn er in eiligen Fällen mal in kürzester Zeit einen ganzen Festsaal mit Marmorsäulen und einer Prunkgalerie „aufsteifen" soll. Wenn er auch verpflichtet ist, die Interessen seines Direktors wahrzunehmen und die Person des Gewaltigen den Arbeitern gegenüber nach Möglichkeit zu vertreten: im Stillen gehört sein Herz doch meistens den Männern im Arbeitskleid, aus deren Mitte er meistens selbst hervorgegangen ist. Und da Theatermeister und Theaterarbeiter so untrennbar zusammen gehören, so mögen sie auch an dieser Stelle zusammen stehen. Der Theaterarbeiter ist im Grunde ein viel interessanteres Objekt für die Beobachtung als sein Vorgesetzter. Der Meister ist Meister geworden, weil er sich die Arbeit an der Bühne zu seinem Beruf erwählt hat; der Arbeiter ist von Haus aus Schlosser oder Tischler oder sonst etwas und ging zur Bühne, weil ihm entweder die Verhältnisse den Erwerb in seinem eigentlichen Handwerk erschwerten, oder weil ihn — bitte, nicht zu lächeln! — der berühmte innere Drang zu dem Leben hinter den Kulissen trieb. Dieser innere Drang existirt wirklich und existirt nicht nur bei den Künstlern. Es giebt gewöhnliche Arbeiter von geringer Bildung, die ohne das Bühnenlicht und ohne die gemalte Leinwand nicht leben können, Arbeiter, die in ihren oft mühereichen Stellen ausharren, weil es für sie Bedürfniß ist, jeden Abend um sechs Uhr eine Alpenlandschaft oder ein Prunkgemach aufzubauen. In diesen Arbeitern scheint ein Stückchen jener Poesie zu leben, die das harte Werk des Tages durch etwas Glanz und Farbe zu verschönen strebt — und sei es auch nur Flitterglanz und Leimfarbe. Der echte Bühnenarbeiter, der, dem seine Arbeit Vergnügen macht, ist intelligent und geschickt, aber ein wenig Bohemien; er hat Phantasie, aber auch einen losen Mund; er ist willig, wo er Freundlichkeit und Verständniß sieht, und er kann bockig sein wie ein Maulesel, wenn ihm etwas nicht in den Kram paßt; er vertheilt seine Zuneigung und seine Abneigung bezüglich der Künstler durchaus nicht immer vom Gesichtspunkt des Trinkgeldes aus, und er interessirt sich für die Erfolge und Durchfälle „seiner" Bühne beinahe so warm, als wenn über ihn selbst Rezensionen geschrieben würden. Vor zwei Gesellschaftsklassen, die mit dem Theater in Berührung kommen, empfindet er eine gewisse Scheu: vor den Kritikern und den Autoren. Die ersteren hat er durch das Loch im Vorhang in den vorderen Parketreihen oft genug in den Premièren sitzen sehen und er weiß, daß es für ihn neue Arbeit giebt, wenn die gestrengen Herren das Stück zerreißen. Die Dichter — lieber Gott! — sie müßten nicht schweißtriefend und nervös während der Aufführung ihres Werkes hinter den Kulissen auf und ab gelaufen sein, wenn die Bühnenarbeiter sie nicht mit einem Gefühl von Mitleid und hochachtungsvoller Reserve betrachten sollten. Die armen Kerle! Muß das eine Quälerei sein, solch ein Stück zu schreiben!

Auch bei einem anderen der kleinen Männer vom Theater sind die Autoren nicht sehr beliebt, wenigstens nicht die modernen, die so viel „ausgefallene" Requisiten brauchen. Man merkt schon, daß vom Requisiteur die Rede ist. Der Requisiteur ist gewissermaßen der Museumsdirektor einer Bühne. Bei ihm vereint sich alles, vom rosigen Liebesbrief bis hinauf zu dem Beutel mit Gold oder dem Pokal mit echten Glassteinen. Er ist Antiquar und Konservator ebenso gut wie Lumpensammler; alles, was er sieht, kann er brauchen: leere Flaschen, alte Bücher, zerbrochene Statuetten, Oelgemälde und Lampenteller, Gläser und Tassen, Waffen und Thonpfeifen, kurz alles, was der Mensch schaffen, kaufen, verlieren oder sich ausdenken kann. Und der Requisiteur steht seinen Mann, wenn ihm, wie gesagt, nicht die bösen modernen Autoren allzu viel zu rathen aufgeben. Aber die! Sie begnügen sich nicht mit irgend einer Marmorfrau, sondern sie verlangen eine Niobe, sie wünschen statt der schönen Oeldruckbilder an den Wänden alte verschossene Kupferstiche in gelben wurmstichigen Rahmen — „wo soll ich die Würmer hernehmen!" klagt der Requisiteur — und was sie an Eßgeschirr und Trinkgeräth für eine Vorstellung beanspruchen, übersteigt den Bedarf einer mittelalterlichen Gastwirthschaft um ein Bedeutendes. Und dann sind sie noch eklig und reden immer von Stimmung! Als ob man die Stimmung durch Kaffeetassen erzeugen könnte! Kurz, mit den Modernen will der Requisiteur nicht gern etwas zu thun haben, während hingegen sein Freund und Kollege, der Garderobier, gerade diesen Vertretern der Bühnendichtung sehr wollwollend gegenübersteht. Für sie kann er alles verwenden. Die ruppigsten Hosen und Stiefel, die schon das fünfundzwanzigjährige Jubiläum der Sohlenlositeit hinter sich haben, kommen in den neuen Werken zu Ehren, und wenn der Direktor einmal schimpft, daß die Sachen allzu verstaubt und schmutzig sind, darf er ihn mit Stolz antworten: „Herr, das ist Realismus!" Im Uebrigen ist der Garderobier an einem Theater, das nicht nur alte Beinkleider, sondern auch historische Kostüme braucht, gewöhnlich ein Mann von wirklichem Wissen und Talent. Er muß was gelernt haben, um die vielen so merkwürdig von einander verschiedenen Geschichts-Epochen auseinanderhalten zu können, und er soll auch einen Blick für die Wirkung der Farbe haben, um das Bühnenbild geschickt zu ergänzen. Erfüllt er diese wichtigen Vorbedingungen für seinen Beruf nicht, so sinkt er nur allzu leicht zum Ankleider herab, der den Schauspielern als Kammerdiener nützlich ist und ihnen, wenn es verlangt wird, wohl auch einmal eine verbotene Flasche Wein oder sonst etwas Verbotenes in die Garderobe schmuggelt.

Das wären die wichtigsten Kleinen hinter den Kulissen. Von dem Souffleur, der auch dazu gehört, ist hier vor einiger Zeit schon ausführlich gesprochen worden. Wenn die Liste aber vollständig sein soll, müssen noch zwei kleine Leute vom Theater erwähnt werden, die ihr Amt vor den Kulissen festhält. Den Einen sogar ziemlich weit vor den Kulissen — es ist der Portier; der Andere steht schon etwas näher zur Kunst: der Kontrolleur.

Der Kontrolleur ist meistens ein kleiner Beamter oder Gewerbetreibender, der sich in den Abendstunden auf leichte Art einen Nebenverdienst schaffen will. Natürlich giebt es auch Kontrolleure, bei denen der Zug zur Kunst eine gewisse Rolle spielt, aber diese sind nicht allzu häufig. Dagegen kommt es sehr oft vor, daß durch die tägliche Verbindung dieser Zug zur Kunst allmälig beim Kontrolleur hervorgerufen wird. Der Kontrolleur hört das Urtheil des Publikums über das Stück und hat hier und da die Möglichkeit, dies Urtheil mit seinem eigenen zu vergleichen. Er weiß ganz genau, ob ein Stück geht oder nicht, denn er besitzt einen kriminalistisch scharfen Blick für zahlendes Publikum und für Freibilletler. Er kennt die Klaque, die es bekanntlich gar nicht giebt, und er kennt auch ganz genau die Gewohnheitsschimpfer, die in jedem Stück flau machen und selbst den „Faust" nur für eine mäßige Kraftanstrengung erklären würden, wenn er modern wäre. Er kennt den eleganten Herrn, der immer zu spät kommt, und er kennt auch den Arzt, der sich mitten in der Vorstellung herausrufen läßt. Er weiß, wie's gemacht wird, wahrhaftig: wie Alles gemacht wird! Und dieses kleine niedliche Verhältniß zur Intrigue des großen, so gar nicht niedlichen Theaters macht den Kontroleur mit der Zeit zu einem sehr geschickten Bühnen- und Menschenkenner. Freilich in der Menschenkenntniß ist ihm noch Einer über; der Letzte im Kreise der kleinen Leute: der Portier.

Ach, ich sehe ihn noch, den Einen, den Unvergleichlichen, der mich mit seiner freundlichen Protektion beehrt und mir ab und zu vergönnt hat, einen Blick in die Tiefen seiner großen Seele zu thun. Welch einen Schatz von profunder Weisheit barg dieser kleine Mann mit der großen Tabaksdose — sie war noch größer als seine Seele! — in seinem Haupt.

Wenn ein elegantes Kupée am Theater vorfuhr, und er der schönen, aristokratisch aussehenden Dame beim Aussteigen behilflich war, versäumte er nie, mit Höflichkeit zu sagen: „Sie gestatten, Frau Gräfin!" um sich dann, wenn die Gräfin verschwunden war, augenzwinkernd zu mir zu wenden: „Sie denken woll, es is Eine?"

Oder wenn ein Herr zu ihm trat und ihn fragte, wo es nach dem Eingang für Schauspieler ginge, er wolle auf seine Schwester warten — so was kommt vor! — wie rührend unschuldig wußte dann der Edle zu sprechen:

„Ick würde Ihnen rathen, ein besseres Ooge auf Ihr Fräulein Schwester zu werfen!"

Aber der Raum reicht nicht aus, um diesen Mann völlig zu würdigen. Er ist auch kein Typus, er ist einzig. Aber wer die Bühnenverhältnisse noch nicht studirt hat und über sie informirt zu werden wünscht, der wende sich an keinen Dichter oder Direktor oder Künstler, sondern er trinke eine Weiße mit dem Theaterportier. Von ihm wird er Alles erfahren, was er zu wissen begehrt über die kleinen und auch über die großen Leute vom Theater.

Paul Block.

Abgeführt.

Philanthrop: „Ihr größter Feind ist der Schnaps!"

Strolch: „Aber et heeßt doch, wir soll'n uns're Feinde lieben."

Philanthrop: „Deshalb brauchen wir sie aber nicht gleich zu verschlingen."