

Das Leben und Wirken
des
Prinzen Heinrich

von Herrn

WILHELM - HEINRICH v. HAXTHAUSEN

Wiesbaden

Es ist eine hohe Ehrung, wenn heutzutage – im Zeitalter des Massenverkehrs – die philosophische Fakultät einer Universität einem Mann den Titel eines Doktors honoris causa verleiht, um damit außergewöhnliche Verdienste zu würdigen, die dieser sich dadurch erworben hat, daß er, weiterblickend als andere, künftige Verkehrsentwicklungen voraussah und hieraus rechtzeitig wirksame Folgerungen zog. Selbst heute also, wo jedermann weiß, wie wichtig die Verkehrsadern des Automobilismus, des Flugwesens, der Eisenbahn und der Schifffahrt sind, ist eine solche Ehrung dennoch etwas Besonderes. Als um wieviele bedeutungsvoller muß man es demnach werten, daß jemand diese Auszeichnung bereits um die letzte Jahrhundertwende herum erhielt, weil er schon damals – nur wenige Jahre nachdem die ersten Automobile auf die Straßen gekommen waren, als sie sich überdies noch recht mühselig ihren Weg bahnten und an ein leichtes, perfektioniertes, automatisiertes Autofahren wie das heutige auch nicht im entferntesten zu denken war – nicht nur erkannte: „Das ist das neue Verkehrsmittel der Zukunft!“, und diese vorausschauende Erkenntnis nicht nur verkündete, sondern weil er auch aktiv tat, was er konnte, um diejenigen Kräfte zu mobilisieren, die geeignet erschienen und deren kommende Aufgabe es werden mußte, dieses Verkehrsmittel zu vervollkommen. Es war jener Mann, jene Persönlichkeit, deren Gedenken diese Erinnerungsfahrt gewidmet ist:

PRINZ HEINRICH VON PREUSSEN.

Dieser Tage wäre der 1929 Verstorbene 100 Jahre alt geworden. Wer war dieser Prinz?

Am 14. August 1862 wurde er in Potsdam als zweiter Sohn des damaligen Kronprinzen Friedrich Wilhelm – des späteren Kaisers, der nach nur 90 Tagen Regierung an einer tückischen Krankheit starb – und der englisch gebürtigen Kronprinzessin Victoria von Preußen geboren. Sein älterer Bruder, mit dem zusammen er auch erzogen wurde und mit dem ihn trotz mancher Verschiedenheit des Wesens doch bis zu seinem Tode ein aufrechtes, herzliches Verhältnis verband, war der spätere Kaiser Wilhelm II.. Mußte dieser sich in Erfüllung seiner politischen Aufgabe mit seinen Handlungen und seinem Wesen mitten in das Scheinwerferlicht politischer Kritik stellen und ebenso gerechte wie auch hart ungerechte Beurteilungen über sich ergehen lassen, so blieb dem Prinzen Heinrich dies erspart. Wo politische Pflichten auf ihn zukamen, erfüllte er sie mit Treue, zurückhaltender persönlicher Geradheit, mit Takt und dem Adel seines Charakters, jenen Eigenschaften, die ihn in so hohem Grade auszeichneten. Politisch umstritten oder ein Opfer politischen Hasses wurde er nie – auch nicht nach dem Ende der Monarchie, von den reinen Tagen der Revolution vielleicht abgesehen.

Vor einem halben Jahrhundert bemerkte August Euler, der Inhaber des deutschen Flugzeug-Führerscheines Nr. 1 – von Euler ausgebildet, legte Prinz Heinrich übrigens im Alter von fast 50 Jahren noch das Piloten-Examen nach

internationalem Reglement ab – unter anderem über ihn: „Nicht nur an der Wasserkante, sondern überall im ganzen Reich wurde schnell Prinz Heinrich eine der beliebtesten Persönlichkeiten. Sein schlichtes Wesen, das ihn nie sich bei irgendeiner Gelegenheit vordrängen ließ, sein Sinn für Gerechtigkeit, Geselligkeit und Humor, seine Gastfreiheit, seine natürliche Art im Umgang mit dem einfachen Mann aus dem Volke wandten ihm bald die Herzen aller zu.“

Vornehm, in der brillanten äußeren Erscheinung – man möchte sagen: das Urbild eines Gentleman von Geblüt und Wesen, wie es nachzuahmen unmöglich wäre – ist er noch heute manchem in Erinnerung, der diese Zeilen liest, der zu seinem Gedenken dieser Tage an seine letzte Ruhestätte nach Hemmelmark kommt, der ihn als königlichen Prinzen, als Großadmiral, Vollblutseemann, als begeisterten, aufgabenerfüllten Automobilisten, als Dienstherrn in Haus und Hof, als Kameraden und als Menschen in seiner Familie erlebte.

Doch Prinz Heinrich war nicht nur eine fürstlich-männliche Erscheinung von schlichter Eleganz, er war auch ein Mann der Praxis. Beispielsweise verstand er eine Lokomotive allein, ohne Assistenz eines Lokomotivführers, zu führen. Auch konstruierte er einen besonders interessanten Schraubenantrieb für sein Motorboot. Er schuftete selbst mit beim Bau einer Mühle an dem ihm gehörenden Strandabschnitt der Eckernförder Bucht. Und er installierte – ein überaus pünktlicher Mensch, dem korrekteste Pünktlichkeit übrigens auch als eine hervorstechende Pflicht gegenüber seinen Angehörigen, seinen Gästen und seinen Untergebenen galt – an seinem Hemmelmarker Gutshaus eine zu diesem Zweck von ihm weiterentwickelte Sirene, mit der alle außer Hause befindlichen Angehörigen und Gäste seines Haushaltes rechtzeitig an heranahnde Mahlzeit-Termine erinnert werden konnten.

Seine erste Autoreise machte er mit einem Dampfauto von Kiel nach Darmstadt zu seinem Schwager, dem Großherzog von Hessen, mit dessen Schwester, der erst 1953 verstorbenen Prinzessin Irene von Hessen und bei Rhein, er vermählt war. Unterwegs – in späteren Zeiten trugen übrigens er und seine beiden Fahrer Hans Hartz und der heute noch lebende Otto Eicke stets völlig gleiche Fahrmäntel – am Wagen entstehende Defekte beseitigte er selbst. So wurde auch einmal in England ein Bild viel besprochen, das den deutschen Prinzen, Bruder des Kaisers und Großadmiral, in Hemdsärmeln auf der Landstraße sein Auto reparierend zeigte. Er sammelte auf diese Weise viele für die Zukunft richtungweisende Erfahrungen. Da er auch die Presse hierüber und über sich ergebende Entwicklungen informierte, erfuhr öfter durch ihn die Öffentlichkeit von neuen technischen Errungenschaften.

Der Förderung technischer Weiterentwicklung galten auch die in der Automobilgeschichte berühmt gewordenen „Prinz-Heinrich-Fahrten“ von 1908, 1909 und 1910. Sie waren keine Geschwindigkeitsrennen, sondern sportlich

durchgeführte Dauerfahrten, in denen das Auto seine Funktionstüchtigkeit beweisen und Hinweise liefern sollte, in welcher Richtung sich weitere Entwicklungsarbeit empfahl. Prinz Heinrich betrachtete bereits Anfang des Jahrhunderts das Automobilwesen im Vordergrund nicht als Sport, sondern in erster Linie als Verkehrsmittel, das nur noch der Vervollkommnung bedürfte. – so in Dokumenten der damaligen Zeit mit genau diesen Worten nachzulesen. – Wieviele Menschen, wieviele Politiker, Verwaltungsbeamte und Publizisten haben dies ihrerseits jedoch in der Tat erst zehn Jahre nach dem 2. Weltkrieg, während der fünfziger Jahre, also 5 bis 6 Jahrzehnte nach dem Prinzen Heinrich, 25 bis 30 Jahre nach seinem Tode, begriffen!

Der Prinz war aber nicht nur die auf diesem Erdball erste Persönlichkeit internationaler Prominenz, die mit ihrem Namen, mit öffentlichen Äußerungen, mit technischen Anregungen und durch die Veranstaltung von Wettbewerben den Automobilmus förderte, sondern er erfand auch Dinge, die inzwischen jedem Automobilisten selbstverständlich sind.

Doch wer weiß heute noch, daß es niemand anderes als Prinz Heinrich von Preußen, der Bruder des letzten deutschen Kaisers, war, der viele Jahre lang das erste und damals einzige Patent auf einen Automobilscheibenwischer besaß! Wer weiß heute noch, daß eben dieser Prinz Heinrich einer der drei Väter des Benzols ist! Und zwar dies, wie einer der beiden anderen „Väter“ dem Schreiber dieser Zeilen einmal mit Nachdruck bestätigte, faktisch und keinesfalls etwa nur dem Namen nach deswegen, weil er prominenter Prinz war und erste Benzol-Erprobungen durchführte. Es war also nicht eine nur formelle, sondern vielmehr eine wohlbegründete Ehrung, als ihn in Anerkennung seiner hohen wissenschaftlich-technischen Verdienste die Technische Hochschule Berlin-Charlottenburg mit der Würde eines Dr. Ing. ehrenhalber auszeichnete.

Und ebenso wenig ist es ein Zufall, daß es bis zum heutigen Tage außer ihm keinen Menschen gibt, der zugleich Ehrenmitglied des Automobilclubs von Deutschland, des Allgemeinen Schnauferl-Clubs und des Allgemeinen Automobil-Clubs war.

In der Kapelle des schleswig-holsteinischen Gutes Hemmelmark ruht zusammen mit seiner Gemahlin und einem als Kind tödlich verunglückten Sohn ein Mensch, der, wenn das Wort Adel von Edel kommt, seinen hohen fürstlichen Rang in vollendeter Weise rechtfertigte, zudem eine außerordentliche Persönlichkeit des Automobilwesens, deren Name in der Geschichte des Automobilmus nur infolge politischer Umwälzungen nicht ganz so lebendig geblieben ist, wie dies ihrer Bedeutung nach eigentlich hätte der Fall sein müssen:

Prinz Heinrich von Preußen