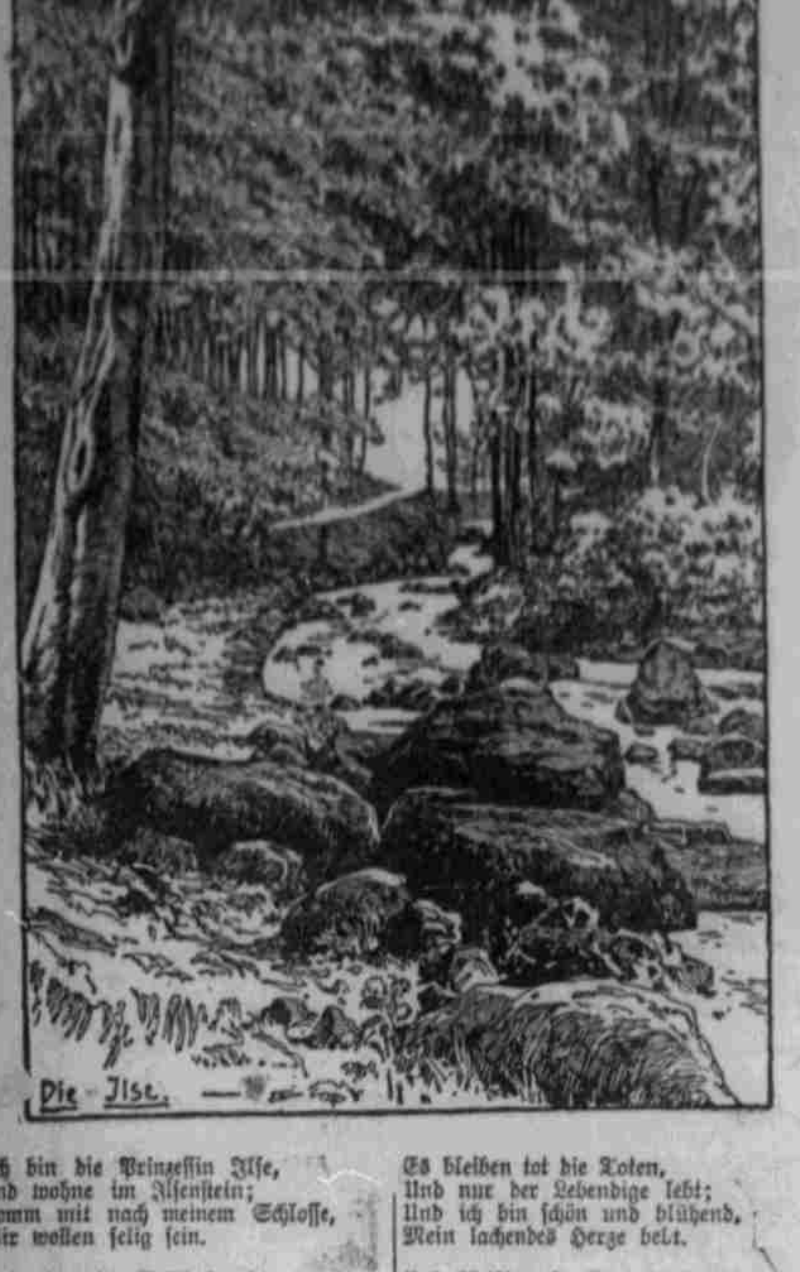
Prinzessin Ilse.

Von Heinrich Heine.



Ich bin die Prinzessin Ilse,
Und wohne im Ilsenstein;
Komm mit nach meinem Schlosse,
Wir wollen selig sein.

Dein Haupt will ich benetzen
Mit meiner klaren Well',
Du sollst deine Schmerzen vergessen,
Du sorgenkranker Gesell!

In meinen weißen Armen,
An meiner weißen Brust,
Da sollst du liegen und träumen
Von alter Märchenlust.

Ich will dich küssen und herzen,
Wie ich geherzt und geküßt
Den lieben Kaiser Heinrich,
Der nun gestorben ist.

Es bleiben tot die Toten,
Und nur der Lebendige lebt;
Und ich bin schön und blühend,
Mein lachendes Herze bebt.

Und bleibt mein Herz dort unten,
So klingt mein kristallenes Schloß,
Es tanzen die Fräulein und Ritter,
Es jubelt der Knappentroß.

Es rauschen die seidenen Schleppen,
Es klirren die Eisenspor'n,
Die Zwerge trompeten und pauken
Und fiedeln und blasen das Horn.

Doch dich soll mein Arm umschlingen,
Wie er Kaiser Heinrich umschlang;
Ich hielt ihm zu die Ohren,
Wenn die Trompet' erklang.

Zeitalter des Gasolins.

In einem Jahrhundert brachte es dieses Fluidum zu einer wundervollen Weltherrschaft. — Eindringen der Gasolin-Maschinen in die Reiche der Erde, des Wassers, und der Luft. — Unvergleichliche Eroberungen in einem Jahrzehnt, ohne eine von Grund aus neue Erfindung! — Automobil, Motor-Zweirad, Motorboot, Aeroplan und anderes.

Man hat von unserem Zeitalter als einem Zeitalter des Dampfes, der Elektrizität, des Papieres, früher auch des Eisens, und noch mancher anderen auffallenden Kennzeichen gesprochen, und alle diese Titel sind mehr oder minder berechtigt oder werden es zweifellos in naher Zukunft sein, wie die Bezeichnung „Zement-Zeitalter". Aber jedenfalls läßt sich das zwanzigste Jahrhundert, soweit wir es bis jetzt durchlaufen haben, in der Kulturwelt stark als ein „Gasolin-Zeitalter" an.

Es ist in den letzten paar Generationen großes Wesen aus den Triumphen der Dampfmaschine gemacht worden; aber die Dampfmaschine kann sich keiner solchen Entwicklung, wie die Gasolinmaschine sie im ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts erreicht hat, für irgend einen ebenso kurzen Zeitraum rühmen!

Ja, fast plötzlich kam diese Welt-Eroberung durch das Gasolin. Wir brauchen, um uns davon einen Begriff zu machen, nur bis zur Kolumbischen Welt-Ausstellung von 1893 zurückzuschweifen. Auf dieser

Gasolinmaschine zum Grabenaufwerfen.

war nur ein pferdeloses Gefährt, und zwar ein elektrisches, zu finden, außerdem ein deutsches „Daimler"-Vierrad. Nichts von gasolin-getriebenen Vorrichtungen, nichts von „Motor-Cycles", und erst recht nichts von Aeroplanen!

Im Jahr 1900, also sieben Jahre danach, wurde in New York die erste Automobil-Ausstellung abgehalten, welche jemals in Amerika stattgefunden — eine Ausstellung, die heute geradezu vorsintflutlich anmuten würde! Nur eine Zahl ausländischer Kraftwagen — meistens von Mitgliedern des einzigen damals existierenden Automobil-Klubs in Amerika geliehen — und ein paar von amerikanischer Mache waren im „Madison Square Garden" zu sehen. Nur sehr ausnahmsweise war ein Auto auf der Straße zu bemerken.

Heute ist es eine der beständigsten Sorgen des Fußgängers, den schnaubenden Eigenkraft-Gefährten auszuweichen, welche von der mindestens halben Million Automobil-Besitzer und den etwa 50,000 Motorzweirad-Besitzern in den Ver. Staaten im lebhaftesten Dienst erhalten werden! Wir führen heute mehr als zweimal soviele Automobile aus, wie wir einführen. Und auf unseren Gewässern tummeln sich über 200,000 Motorboote mit Gasolin-Kraft, — eine Gattung von Booten, welche 1901 als eine sehr gefährliche und unverläßliche Beigabe zum Wassersport galt, gar nicht zu reden von praktischen geschäftlichen Verwendungen. Und gar das Flugzeug, dessen Entwicklung erst in seiner Kindheit steht, und noch allerhand sonstige Anwendungen.

* * *

Diese triumphierende Entwicklung in so kurzer Zeit ist umso merkwürdiger, als es sich eigentlich nur um die Nutzbarmachung eines schon lange, mindestens seit dem Jahre 1826 bekannten Prinzips handelte: nämlich des Prinzips der „Maschine mit innerer Verbrennung." Aber ungefähr ein Dreiviertel-Jahrhundert hindurch nahmen nur wenige diese Idee ernst. Die wenigen brachten es schließlich zu halbwegs brauchbaren stehenden Gas-Maschinen. Doch selbst auf diesem Gebiete waren es nicht viel mehr als Spielzeuge, und ihre Anwendung für die Transport-Arbeit erschien gänzlich aussichtslos und als Mitbewerb für die sich mächtig entwickelnde Dampfmaschine für immer ausgeschlossen.

So standen die Dinge, als die großen Petroleum-Entdeckungen in Amerika erfolgten und als weiterhin die Petroleumraffinerien sehr bedeutsame Nebenprodukte entwickelten, darunter auch das hochgradig entzündliche Naphtha, welches zwar an

Gasolinmaschine zum Grasschneiden.

und für sich der Welt nicht ganz unbekannt war, aber erst jetzt wieder ein wichtiger geschäftlicher Faktor wurde. Es galt indes nur für wenige geschäftliche Verwendungen als geeignet und wurde selbst für diese als zu gefährlich angesehen. Kein Wunder, war es doch ein Stoff, der einmal so explosiv ist, wie das Dynamit!

Mittlerweile aber dauerten die Experimente mit den Innenverbrennungs-Maschinen fort, und ihre Befürworter erkannten in dem neuen „Nebenprodukt" einen Wink des Schicksals. Sie wandten dasselbe in Gestalt des Gasolins an und vervollkommneten ihre Apparate darnach, entschlossen, ernstlich das Feld der Fortbewegung zu betreten.

Das neunzehnte Jahrhundert aber brachte ihnen den Lohn ihrer unablässigen Bemühungen nicht mehr. Im ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts kam endlich ihr Triumph, und dann mit Macht! Binnen wenigen Jahren bewährten sich die Gasolin-Maschinen mit Innen-Verbrennung so gut, daß sie bereits für gewisse Kraftleistungen den Dampf so gut wie ganz verdrängt haben.

Im Jahre vor der Zentennial-Ausstellung in Philadelphia hatte es nur drei Patente gegeben, welche sich auf Maschinen mit innerer Verbrennung erstreckten: 1909 aber war die Zahl dieser Patente auf 1800 gestiegen! Gleichwohl wurde im zwanzigsten Jahrhundert bislang keine einzige grundlegende neue Erfindung auf diesem Gebiete gemacht, sondern alles war nur Verbesserung und Systematisierung. Und erst etwa um die Mitte des ersten Jahrzehnts dieses Jahrhunderts begann die Gasolin-Maschine eigentlich, ihre vollen Möglichkeiten zu zeigen.

Mittlerweile waren die Vertreter der Dampfmaschinen-Industrie keineswegs müßig in der Vervielfältigung von deren Anwendung gewesen und stellten auch kleine Maschinen für private Fortbewegungs-Zwecke ins Feld. Anfänglich waren die „kleinen Dampfer" recht volkstümlich, aber das dauerte nicht lange. Die verhältnismäßig schwachen Maschinen waren den amerikanischer Landwagen nicht gewachsen.

Die drei amerikanischen Gesellschaften, welche solche Maschinen lieferten, gingen eine nach der anderen zur Herstellung von Gasolin-Maschinen über. Erst 1909 streckte die letzte dieser Gesellschaften die Waffen; sie gab auch dann die Dampfmaschinen nicht ganz auf, ließ ihr aber nur noch eine nebensächliche Stellung.

Im Jahre 1903 gab es in den Ver. Staaten bereits 150 Fabriken, welche Gasolin-Maschinen herstellten; seitdem sind es aber immer mehr und mehr geworden. Von 1908 bis einschließlich 1910 wurden in unserem Lande schon 347,000 Gasolin-Ge-

Nachfolger des Armee-Maulesels.

fährte aller Art fabriziert, im Wert von 667 Millionen Dollars.

* * *

Die alltäglichste und darum auffälligste der vielen Gattungen dieser

Gasolin in der Luft und unter Wasser.

Maschinen ist das Automobil — und wird es bleiben, bis die Fliegerei etwas Gewöhnlicheres und Sicheres geworden ist.

Schon ist es ganz vergessen, daß, auch als man am Kommen des Automobils nicht mehr zweifelte, ein großer Teil des Publikums dachte, dasselbe werde mit Dampfkraft bedient werden. Es sind übrigens auch elektrische Automobile im Gebrauch; aber an praktischer Bedeutung stehen die mit Gasolin getriebenen weit obenan; und ob es in der Zukunft infolge weiterer Vervollkommnung der elektrischen anders werden wird, steht dahin. Die Elektrizität hat auch ohnedies ein ungeheures Gebiet von Möglichkeiten, welche sie vollauf beschäftigt erhalten.

Etwa ein halbes Jahrzehnt nahm es auch in Anspruch, die Vorstellung zu bannen — die ja sehr erklärlich war und da und dort noch immer spukt —, daß das Automobil blos ein Schnelligkeits-Sportsgefährt für das Vergnügen der Reichen sei. Ein Gemeinmanns-Gefährt wird es freilich niemals werden, soweit der private Gebrauch inbetracht kommt. Aber es dient mittelbar und unmittelbar dem allgemeinen Publikum, der Geschäftswelt, vielen wichtigen Berufen, wie dem ärztlichen, und vielen Zweigen der öffentlichen Verwaltung schon so wesentlich, daß es unent-

Auto neben einem sibirischen Postwagen.

behrlich geworden ist. Der Sport der oberen Zehntausend kommt dabei erst in dritter oder vierter Linie, mag er auch manchmal örtlich das ganze Feld zu beherrschen scheinen.

Wahrscheinlich entströmt der meiste Gasolin-Duft den Autos, welche der Beförderung von Passagieren dienen, nicht nur in der Großstadt, sondern vielmehr auch auf dem Lande und besonders in dem eisenbahnlosen Gebiete des Westens, wo es oft keinen willkommeneren Freund in der Weite geben kann, als den Motor-Bus. Und manche dieser Gebiete sind noch immer sehr groß.

1908 bereits waren in den Ver. Staaten 50 Gesellschaften inkorporiert, welche sich dem Automobil-droschken-Geschäft widmeten. Im Jahre darauf zählte man in der Stadt New York allein 1500 „Taxicabs". Das war aber nur ein bescheidener Anfang im Vergleich zur heutigen Verbreitung in West und Ost.

Man stiefele in irgendeiner verkehrsreichen Straße einer unserer Großstädte dahin, um einen ziemlich guten Begriff von der immer mehr steigenden und mannigfachen geschäftlichen Verwendung des Gasolin-Motorwagens zu gewinnen! Da schnauben mächtige derartige Gefährte der Expreß-Gesellschaften, sowie der großen Handels-Basare vorbei, oft mit einer Ladung und mit einer Schnelligkeit, an welche mit einem Sechsgespann von Pferden nicht zu denken wäre. Nach allen Richtungen huschen die leichteren Autos der Zeitungen und noch mancher anderen Geschäfte, die Kraftwagen vieler Aerzte usw. Dazwischen hört man die Klingeln von Automobil-Ambulanzen; Notfall-Autos werden hastig entsandt, um irgend einem plötzlich entstandenen Schaden im Gasbeleuchtungs-System und in vielen anderen Einrichtungen abzuhelfen. In vielen Straßen sieht man die langen, wohlbesetzten Touristen-Autos, welche ihre Gäste zu allen Sehenswürdigkeiten und in die Parks führen.

So ziemlich allenthalben im Geschäfts- und Verkehrs-Leben wird die Ueberlegenheit des Gasolins anerkannt. Auch die Post, die Polizei und viele andere öffentliche Dienste würdigen dieses Verkehrsmittel immer mehr, das so Großartiges im Ersparen von Zeit und Arbeit leistet.

Bezüglich des Feuerwehr-Dienstes ist das Gasolin ein böser Dämon und ein Bundesgenosse zugleich! Es ist gewiß als einer der gefährlichsten Feinde der Feuerwehr zu bezeichnen — und doch ist der schwere, mit Gasolin getriebene Lastwagen (40 bis 60 Pferdekräfte!), welcher mit chemischen Brandlöschungs-Apparaten ausgerüstet ist, vom Feuerwehr-Departement vieler unserer Städte eingeführt worden.

Man hat das Motor-Zweirad den „kleinen Bruder" des Automobils genannt; aber der Zeit nach ist es vielmehr sein Vorfahre, wie die Experimente von Daimler und anderen zeigen, welche sowohl Dampf wie Gasolin für ihre Motore benutzten, die sie an Zwei- und an Vierrädern anbrachten. Aber diese Gefährte befreundeten sich nicht mit unseren Landstraßen.

Das heutige Motor-Zweirad, mit 2½ bis 8 Pferdekräften und imstande, eine Last von 300 bis 500 Pfd. zu befördern, hat alle Aussicht, für geschäftliche sowie für Vergnügungs-Zwecke sich hierzulande so vielfach zu bewähren, wie im Auslande. Seine Verwendung für leichtere Ablieferungs-Arbeit mag noch mehr zum Verschwinden des Pferdes aus dem geschäftlichen Leben beitragen, als die Verbreitung des Automobils.

Es kann nach vielen Stätten gehen, wohin das Automobil nicht gehen kann. Hunderte von Meilen hat es sich über Eisenbahn-Schwellen bewegt und sich über gar manchen „unpassierbaren Weg" Bahn gemacht.

Im mittleren Westen und in den Pacific-Regionen namentlich ist es in kurzer Zeit sehr populär geworden. Los Angeles, Cal., weist allein mehr als 3000 Motor-Radfahrer auf. Die anfänglichen Kosten dieses modernen Motor-Zweirads sind bedeutend geringer, als die des Automobils, und übersteigen die Kosten der besten gewöhnlichen Zweiräder nicht abschreckend; und die Instandhaltung kostet sehr wenig. Man kann es zu dem schnellsten Räder-Fahrzeug der Welt machen.

Es wäre nicht zu verwundern, wenn dieses moderne Motor-Zweirad bald von der Polizei sowie von der Post noch mehr in Anspruch genommen würde, als das Auto, ebenso von ländlichen Doktoren, von Handlungsreisenden usw. Eilboten, Kollektoren und Inspektoren, welche nicht nur schnell vorwärts kommen, sondern auch oft halten müssen, sparen durch seine Benutzung ungemein viel Zeit.

* * *

Viele glauben noch immer, daß die mehr als 200,000 amerikanischen Gasolin-Motorboote (von vielerlei Nummern und Graden der Eleganz) hauptsächlich Vergnügungs-Fahrzeuge der „Geschwollenen" seien. Auch das ist ein Irrtum; die Vergnügungs-Motorboote sind heute entschieden in der Minderheit — dermaßen, daß ihre Erbauung allein sich gar nicht mehr zahlen würde, wie die Fabrikanten sagen.

Das Gasolin-Motorboot hat geradezu eine Umwälzung in unserer Fischerei-Industrie zuweg gebracht; die Hummerfang-Industrie wird sogut wie ausschließlich mit solchen Motorbooten betrieben; dasselbe gilt auch von den anderen Auster-Transportbooten. Leichte Motorboote fahren die kleinen Buchten vom Chesapeake und vom Delaware hinauf, befördern die Erzeugnisse des Gemüsefarmers und bringen auch Dünger für diesen. Auf unseren großen Binnen-Seen, auf dem St. Lawrence-Strom, im Golf von Mexiko und auch in manchen Pacific-Buchten bewältigt das Motorboot viele schwerere und leichtere Frachtarbeit, einschließlich auch der Verteilung von Produkten der „Standard Oil Co." — wäre auch seltsam, wenn gerade diese keinen solchen Gebrauch vom Gasolin machte!

Unsere Regierung untersagt die Anwendung von Gasolin auf Kriegsschiffen, benutzt dasselbe aber als Bewegungs-Kraft auf fast allen Tender-Fahrzeugen; und in friedlichen Vorrichtungen ist dasselbe in Alaska die offizielle Kraft für den Transport auf dem Yukon. Das Motorboot hat auch viel neue Wege für die Schiffahrt eröffnet, da der Gasolin-Motor, infolge des tunnelartigen Baues des Rumpfes, einen sehr geringen Tiefgang möglich macht. Und die Möglichkeiten von Untersee-Booten verdanken wir nur dem Gasolin-Motor.

Während der ganzen Zeit hat sich auch die Anwendung stehender Gaso-

Amerikanisches Gasolin-Motorboot.

lin-Maschinen auf der Farm und anderwärts, für Berieselung, Beleuchtung, für viele landbauliche Arbeiten, und nicht minder für die Kleinfabrikation in der Stadt noch sehr vermannigfacht. Beiläufig seien nur noch die höchst graziös und rasch arbeitenden Gasolin-Maschinen zum Ziehen von Gräben und die zum Grasschneiden erwähnt.

Die Vollbringungen des Gasolins in den Lüften sind ein kaum begonnenes Kapitel. Was wird man am Ende des 20. Jahrhunderts sagen können?

Eine Jenenser Landsmannschaft des 18. Jahrhunderts, aus 16 Mitgliedern bestehend, paukte in einer Woche mehr als 200 Mensuren aus.

Bei Helgoland kommen an 200 Algenarten vor, während die Nordsee sonst fast gar keine Algen hat.

Der andere Mensch.

Der Alltagsmensch scheint fad zu sein,
Verlassen vom Humor;
Doch, wenn er länger sitzt beim Wein,
Kommt eine Wandlung vor.

[illegible] als Oberflächer [illegible]
Im [illegible]

„Der andre Mensch" singt viel und gern.

Denn plötzlich sitzt auf seinem Platz
(Man weiß nicht, wie's geschah)
Ein lust'ger Bruder als Ersatz,
„Der andre Mensch" ist da!

Begeistert Jung und Alt
Wie Großpapa, der einst als „Stern
im Opernhimmel" galt.

Zwar trägt er noch dasselbe Kleid
Und ganz denselben Schlips,
Doch — liebenswürdig und gescheit —
Zeigt er viel Geist und Grips.

Der Alltagsmensch hatt' schon gezecht,
Bevor er Abschied nahm. —
Nun will der „andre Mensch" sein Recht,
Weil er noch nichts bekam.

Er leert das Glas bis auf den Grund
Und donnert: „Rheinwein her!"
Bald spricht und lacht aus seinem Mund
Ein ganzes Geisterheer.

„Der andre Mensch" läßt Schnurren los,
Ganz wie sein Väterlein.

Dann toastet er in Vers und Reim
Und, was er sagt, hat Sinn.
(Ein Dichter war wohl—ganz geheim—
In der Familie drin?)

Wer weiß, wie mancher Ahnherr noch
Vererbt hat seine Art
Und sich, seitdem er Rheinwein roch,
Dem Enkel offenbart.

Bald hört man Faust, bald Don Juan,
Bald Eulenspiegel nah'n,
Bald Kant, bald Busch, bald Eckermann,
Verschwunden ist der „Tran".

Beim „andern Menschen" wird entdeckt,
Was in den Tiefen schlief
Des Alltagsmenschen — unentdeckt —
Verstaubt — vergraben tief.

Der Untermensch.

Ein furchtbar Blutbad würd es werden,
Wenn es nur Löwen gäb' auf Erden
Und wenn zugleich die ungezählten
Schmackhaften Herdentierchen fehlten.
Genau so wird es, wenn die Welt
Nur Herrenmenschen noch enthält,
Nur Herrenmenschen, sehr geschwollen,
Die herrschen, nie gehorchen wollen,
Die nehmen möchten, niemals geben.
Dann wird gerauft auf Tod und Leben!

Gottlob! Es gibt noch Küh in Massen,
Die sich geduldig melken lassen,
Und Bienen, die sich damit plagen,
Die Honigsemmeln einzutragen,
Und Hühner, welche fleißig „legen"
Nur unsrer Eierspeisen wegen.
Noch sammeln Schafe sich in Herden,
Um hie und da geschor'n zu werden
Und ferner — hier komm' ich zum Ziel —
Gibt's auch der Untermenschen viel.

Der Untermensch tut alletag
Die Arbeit, die kein Andrer mag,
Er duldet fromm und unbeirrt,
Was sonst kein Mensch erdulden wird,

Er neigt sich tief vor jedem Fratz,
Er macht dem Frechdachs schleunigst Platz
Und wagt's nicht, heimlich das zu denken,
Was einen Andern könnte kränken.
Hat solch ein Untermensch Vermögen,
Dann bringts ihm selber keinen Segen.

Von jedem wird er angepackt
Und angepumpt, gerupft, gezwackt,
Bis er am End nichts mehr behält.
Dann heißt's: „Was braucht der Schafskopp Geld?"
Und ist der Untermensch gelahrt,
Voll Fleiß, voll Weisheit selt'ner Art,
So bleibt er doch den Höhen fern
Und schustert immer subaltern,
Bis er ist alt und grau geworden —
Ein Vorgesetzter kriegt die Orden.

Hat mal in seinen guten Stunden
Der Untermensch etwas erfunden,

Was unsre Technik noch nicht kennt,
So nimmt ein Andrer das Patent,
Um den Erfinder karg zu lohnen
Und einzuheimsen Millionen.

Und wenn der Untermensch verschied,
Ganz heimlich, wo es keiner sieht,

Dann steht er vor der Himmelspforte,
Geduldig wie an jedem Orte,
Und ruft dann Petrus: „Komm herein,
Nach aller Deiner Erdenpein,
Geduldiges und frommes Lamm",
Dann steht der Untermensch noch stramm,
Die Hände an der Hosennaht
Und bleibt so stehen — in der Tat —
Bis ihn die Engel zerr'n und schieben
Ins Himmelreich (Abteilung VII).

Massregeln wider den Schmuggel.

Eine einzigartige Grenzscheide soll binnen weniger Jahre an der russisch-deutschen Grenze durchgeführt werden. Trotz der größten Aufsicht ist es den Grenzbeamten und dem militärischen Grenzaufsichtsdienste nicht möglich, dem Schmuggel beizukommen. Die russische Grenzverwaltung hat beschlossen, längs der russisch-deutschen Grenze einen zwei Meter hohen, sehr starken Stacheldrahtzaun ziehen zu lassen. An einigen Stellen ist mit der Errichtung dieser eigenartigen Grenzscheide bereits begonnen worden, innerhalb fünf Jahren soll die ganze Landesgrenze damit versehen sein.

Diese „drakonische Maßregel" ist übrigens keine Neuheit mehr; sie ist vielmehr schon von der italienischen Regierung in Anwendung gebracht worden, um das Einschmuggeln von zollpflichtigen Waren von der Schweizer Grenze auf italienisches Gebiet zu verhindern. Entlang der italienisch-

schweizerischen Zollgrenze in einer Ausdehnung von mehreren Kilometern ist ein Drahtnetz aufgespannt. Auf demselben sind Glocken angebracht, welche läuten, so oft ein Hund, welcher Schmuggelware trägt, durch das Drahtnetz durchzuschleichen bemüht ist. Das Netz ist bis zu einer Höhe von 20 Metern angebracht, so daß das Hinüberschleudern von Schmuggelware über das italienische Grenzgebiet fast unmöglich ist.