

## Karl Benz †

Am 4. April starb in Bad Ladenburg b. Mannheim der Schöpfer des Automobils, Dr. Ing. h. c. Karl Benz im Alter von 84 Jahren. Er wurde am 25. November 1844 als Sohn des Lokomotivführers Benz in Karlsruhe geboren, und hatte am dortigen Polytechnikum Maschinenbau studiert. Mit 27 Jahren errichtete er in Mannheim eine Werkstatt mit acht Arbeitern, in der er stationäre Gasmotoren baute. Als bald darauf sein grösseres Unternehmen die Benz u. Cie, Rheinische Gasmotorenfabrik, aufblühte, beschäftigte er sich auch mit dem Bau seines ersten dreirädrigen Automobils, das, mit einem Viertaktschnellläufer ausgestattet, 1885 die erste Fahrt in Mannheim ausführte. Benz ist nicht der Erfinder des Automobils, denn seit dem Mittelalter beschäftigten sich schon die Menschen mit der Herstellung von Wagen mit eigener Antriebskraft. Aber er ist neben Gottfried Daimler und Wilhelm Maybach der Schöpfer des durch Verbrennungsmotor angetriebenen Kraftfahrzeugs, das sich heute die Welt erobert hat und eine gewaltige Automobiindustrie entstehen liess. Den Werdegang von Karl Benz ersehen wir am besten aus seinem Buche „Erinnerungen eines Achtzehnjährigen“, aus dem wir hier einige Sätze wiedergeben, die ein skizzenhaftes Bild dieses einfachen, aber bedeutungsvollen Mannes wiedergeben:

„Paffenrod heisst das liebe Nest. Hier oben in diesem grünen Erdenwinkel regierten meine lieben Gross- und Urgrossväter als Bürgermeister ganze Generationen hindurch. Heute noch steht die Dorrschmiede, in der mein Grossvater sich die Sorgen vom Herzen herunterhämmerte.

Im April 1843 wurde die Eisenbahnstrecke Karlsruhe—Heidelberg eröffnet. Auf der Maschine steht einer, den die Wandersehnst nach hinausgeführt hat in das laute Leben der Stadt. Ich bin stolz auf ihn, wenn ich ihn auch nie gekannt habe; denn er ist mein Vater. Mit zwei Jahren bin ich vaterlos geworden. Aber ich hatte eine Mutter. Sie war die beste Mutter von der Welt.

... Was ich auch zeichnete und malte — zuletzt gabs immer eine Lokomotive, wo der Rauch herauskam. Meine Lieblingsfächer auf dem Gymnazium waren immer Physik und Chemie.

Als Photograph und als Uhrmacher verdiente ich die ersten Groschen. Endlich durfte ich im 17. Lebensjahr das Gymnazium mit dem Polytechnikum in Karlsruhe vertauschen. Nach vier Jahren akademischen Studiums kamen die Wanderjahre. Noch 2½ Jahre liess sich der Lokomotivschwärmer in praktischer arbeitender Stellung festhalten. Meine Lieblingsidee war, die Lokomotive auf die Strasse zu stellen. Ich wollte sie aus ihrer Zwangsläufigkeit befreien. „Schienenlos“, das war der Leitgedanke meines erfinderischen Tastens schon auf der Hoch-Tschule.

... Auf dem technischen Bureau in Mannheim konstruierte ich Krane, Wagen, Zentritugen usw. Um diese Zeit bin ich schon pferdelos gefahren als Kunstreiter auf dem Knochenschüttler. Dieser Knochenschüttler hatte mit dem Fahrrad von heute allerdings nichts gemeinsam als die zwei Räder aus Holz, die durch eiserne Reifen zusammengehalten wurden.

... Zwei Dinge waren mir jetzt klar: erstens durfte mein Ideal nicht nur zwei Räder bekommen, zweitens musste die Menschenkraft ersetzt werden durch Maschinenkraft.

... Um auch im Brückenbau Erfahrungen zu sammeln, trat ich bei Gebr. Benckieser in Plorzhelm ein. Hier lernte ich aber noch mehr kennen als den Brückenbau, hier begegnete mir mein Lebensglück.

... Neue Wege wollte ich suchen. So legte ich im Jahre 1871 den Grundstein zu einem eigenem Geschäft. Diese „Mechanische Werkstätte“ bildet den Anfangs- und Ausgangspunkt einer industriellen Kurve ausgesprochenster Emporentwicklung.

Klein und bescheiden fing das Geschäft an. Plötzlich aber stand der Pfadbinder vor uns: der Gasmotor. Ich war überzeugt, dass der Gasmotor als Konkurrent neben die Dampfmaschine treten würde. Ich baute zunächst 1-PS-Zweitaktmotoren für Pumpen, bald auch 2- und 4-ferdige Motoren. Als sechs Arbeiter wurden vierzig und mehr. Unter dem Namen „Mannheimer Gasmotorenfabrik“ wird eine Aktiengesellschaft gegründet.

... Meine Geschäftsgenossen waren Realpolitiker. Als ich sie für meine Idee zu gewinnen versuchte, bekam ich zur Antwort: „Vorerst keine Spielereien und Phantastereien.“

... Ich trat aus der Gesellschaft aus und zog mich wieder nach meiner Werkstätte zurück. Nur ein Mensch hielt in diesen Tagen, wo es dem Untergang entgegenging, neben mir aus. Das war meine Frau. Nach sorgenschweren Tagen kam der Kaufmann M. Rose, ein alter Bekannter, zu mir und schlug mir vor, mit ihm ein neues Unternehmen zu gründen. Es hiess „Benz u. Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, Mannheim“. Wohl wurde von vornherein der Bau von Motorwagen in das Programm aufgenommen, aber auf der ersten Seite des Programms stand „Bau von Benzinmotoren als ortsfeste Kraftquelle“. Dank des flotten Absatzes dauerte meine Geduldsprobe nicht lange. Schon nach einem Jahre kam meine Stunde.

Als ich an die Antertigung der Holzmodelle ging, war das motorgetriebene Fahrzeug fix und fertig — auf dem Papier, in der Konstruktionsmappe. Aber so siegesgewiss antworten, so exakt berechnen, — nicht immer konnte das Theoretische in Ehren bestehen vor dem Forum des Praktischen. Aus dem Ueberdenken musste das praktische Ueberwinden werden. Zunächst musste der Motor viel leichter als der ortsfeste Gasmotor werden und mit höheren Umdrehungszahlen als dieser laufen. Das zweite Problem war das der Zündung. Schon in den aller-