

ALLGEMEINE AUTOMOBIL ZEITUNG

**OFFIZIELLES ORGAN DES KARTELLS DEUTSCHER AUTOMOBIL-CLUBS
BESTEHEND AUS DEM KAISERLICHEN AUTOMOBIL-CLUB.**

Kgl. Bayerischen A.-C., München, Kgl. Sächsischen A.-C., Dresden, Kgl. Württembergischen A.-C. Stuttgart, Grossherzoglich Mecklenburgischen A.-C., Schwerin, Grossherzoglichen A.-C., Oldenburg, Herzoglichen A.-C., Gotha, A.-C. Chemnitz, A.-C. von Elsass-Lothringen, Strassburg, A.-C. „Kurhessen“, Cassel, A.-C. Posen, A.-C. Sachsen-Anhalt, Halle a. S., A.-C. Westfalen, Bielefeld, Badischen A.-C., Karlsruhe, Berliner A.-C., Brandenburger A.-C., Braunschweiger A.-C., Bremer A.-C., Coblenzer A.-C., Frankfurter A.-C., Hannoverschen A.-C., Hannov.-Westfälischen A.-C., Osnabrück, Kölner A.-C., Leipziger A.-C., Magdeburger A.-C., Mitteldeutschen A.-C., Eisenach, Norddeutschen A.-C., Hamburg, Oberlausitzer A.-C., Görlitz, Ostdeutschen A.-C., Königsberg, Pommerschen A.-C., Stettin, Rheinischen A.-C., Mannheim, Rheinisch-Westfälischen A.-C., Düsseldorf, Sächsisch-Thüringischen A.-C., Zwickau, Schlesischen A.-C., Breslau und Wiesbadener A.-C.

OFFIZIELLES ORGAN DES VEREINS DEUTSCHER MOTORFAHRZEUG INDUSTRIELLER.

3.

ANUAR

913

XIV.

JAHRGANG

Nr. 1

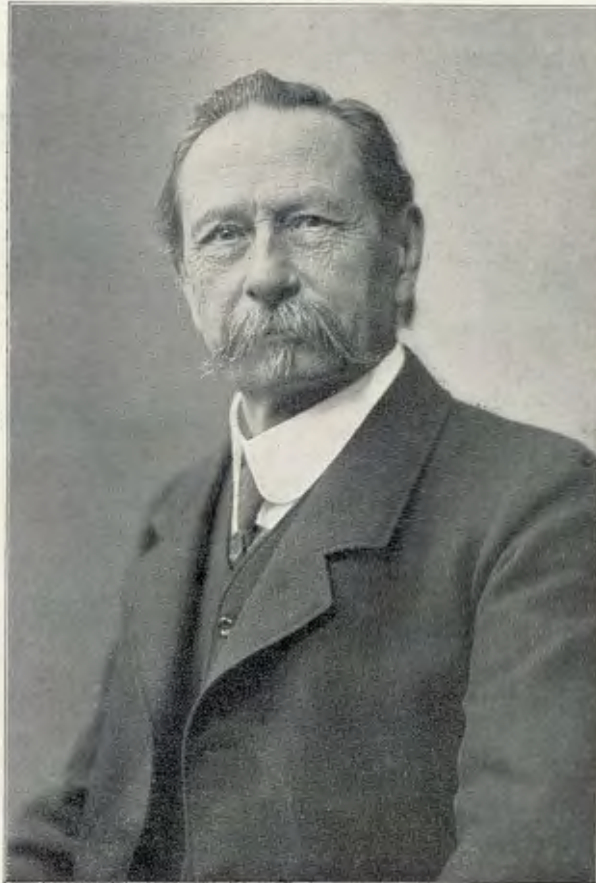


Carl Benz (X) mit Familie auf seinem $3\frac{1}{2}$ PS Benz-„Comfortable“.

Carl Benz.

Sein Lebensgang und die Erfindung des Motorwagens,
von ihm selbst erzählt.

Dort, wo der Neckar nach seinem Austritt aus dem Odenwald bei Heidelberg in die Rheinebene seinen letzten großen Bogen schlägt, ehe er dem Vater Rhein bei Mannheim seine Wasser zu eigen gibt, wächst aus der Ebene die alte Stadt Ladenburg, vor zwei Jahrtausenden etwa gegründet von den Römern als Lopodunum. Auf deren uralten Mauern erhebt sich ein freundlich Haus, umschattet von grünenden Bäumen und überragt von einem hohen Turm, der der Stadt das Wasser gibt; dort ist das Heim von Carl Benz, des Erfinders des Motorwagens, dort ruht er aus nach den aufregenden Zeiten des Hastens und Drängens, und, man muß wohl sagen, fast vergessen von der Welt, der er so viel und Unvergängliches schenkte. In der Nähe von Ladenburg haben seine beiden Söhne, Eugen und Richard, eine Automobilfabrik errichtet, in deren Maschinenräumen Carl Benz manche Stunde verbringt, um sich noch mit technischen Fragen zu befassen, um sich über alle die Neuerungen zu unterrichten, die die schnelle, moderne Zeit mit sich bringt. In einer kleinen traulichen Werkstatt liegt dort Carl Benz noch jetzt praktischen Versuchen ob. — Ganz vertieft in die Arbeit traf ich bei meinem letzten Besuche Carl Benz, und im Gegensatz zum draußen herrschenden trüben Wetter strahlte mir sein freundliches Angesicht hell entgegen. — „Nur selten“, begrüßte er mich, „finden sich glücklicherweise Herren der Großmacht von der Druckerschwärze bei mir ein, und wenn ich Ihnen aus meinem Leben erzählen soll, so geschieht es aus Freundschaft für Sie; ich bin sonst, wie Sie wissen, stets der Hervorhebung meiner Person abhold gewesen. Vor längeren Jahren besuchte mich ein Herr aus Oesterreich, dem ich in großen Zügen schon allerlei Erinnerungen erzählte, und diese müssen wohl auch für Sie Richtschnur bleiben, da viel Neues für Ihre Veröffentlichung kaum zu erzählen sein wird. Was kann übrigens die Welt, die all die modernen Fahrzeuge nun hat, jetzt noch großes Interesse nehmen an dem einstigen Werdegang, an ihrer Erfindung und dem Erfinder selbst? Gern aber will ich Ihnen trotzdem dienen, soweit es in meinen Kräften steht.“ So begann Carl Benz zu erzählen:



C. Benz

Aus meiner Jugend.

Geboren wurde ich in Karlsruhe. Mein Vater, der Mechaniker gewesen ist, war dort Lokomotivführer und befuhr längere Jahre die erste badische Strecke Mannheim—Heidelberg. Leider aber starb er sehr bald, als ein Opfer seines Berufs, kaum 36 Jahre alt. Die Lokomotive entgleiste durch falsche Weichenstellung. Da es sich nun darum handelte, rasch wieder fahrbereit zu sein, beteiligte sich mein Vater an den Hebearbeiten und geriet dabei in starken Schweiß. Als die Maschine wieder flott geworden, ging die Fahrt weiter. Damals war der Führerstand noch ungeschützt, und so zog sich mein Vater eine Erkältung zu, der er nach wenigen Tagen erlag. Die Pension, die meine Mutter als Witwe erhielt, war recht kärglich. Ich war beim Tode meines Vaters zwei Jahre alt, verstand den Verlust nicht, und erst später erzählte mir meine Mutter von dem raschen Tode meines Vaters. Ein kleines Vermögen mit der geringen Pension konnten die energische Frau eben über Wasser halten. Im Jahre 1870 starb sie, die mich so treulich behütet und alles für mich geopfert hatte. Wie mir meine Mutter öfter erzählte, war mein Vater für seinen Beruf begeistert gewesen, weil er als Mechaniker großes Verständnis für die Maschinentchnik besaß,

und so hatte sich wohl etwas von dieser Gabe auf mich vererbt, denn ich schwärmte schon in frühester Jugend für alles, was Maschine hieß, und besonders hatten es mir die Lokomotiven angetan, deren Leitung mir immer als das Ideal der Welt erschienen; meine Mutter allerdings wollte davon nicht viel wissen.

Nach dem Besuch des Lyzeums in Karlsruhe, das ich mit etwa 16 Jahren verließ, gab die Mutter meinem Drängen nach, mich auf das Polytechnikum ebendort zu bringen, damit ich meinem Streben nach Ausbildung im Maschinenfach gerecht werden könnte, und ich muß sagen, sowohl der theoretische wie der praktische Erfolg waren recht gute. Ich hatte nicht allein viel Verständnis für die Technik, ich war mit großer Begeisterung Techniker geworden. Während man jetzt das praktische Jahr in irgendeiner Maschinen-

fabrik absolviert, wurde damals im Polytechnikum selbst praktischer Unterricht erteilt. Der gut ausgerüsteten Werkstätte stand ein Meister vor, der — von altem Schrot und



Carl Benz (Jugendbildnis).

Korn — es verstand, seine Zöglinge auf das allerbeste in der praktischen Handfertigkeit zu unterweisen und in ihnen die Liebe zum Beruf zu befestigen. Ich habe dieser praktischen Werkstätte und ihrem Meister sehr viel zu verdanken, und in den vier Jahren, während deren ich Schüler des Polytechnikums war, habe ich viele Stunden — auch außerhalb des Unterrichts — mit allerhand technischen, praktischen Arbeiten darin zugebracht.

Mit 20 Jahren verließ ich die polytechnische Schule, um mir in einer Maschinenfabrik in der Praxis selbst weitere Kenntnisse zu sammeln.

Es gelang mir, in der Maschinenbau-Gesellschaft in Karlsruhe zuerst als gewöhnlicher Arbeiter unterzukommen, und ich habe dort sehr viel gelernt.

Die Wanderjahre.

Eine recht harte Zeit begann für mich, und ich bin überzeugt, daß die heutige Jugend und Arbeiterschaft kaum so lang und ausgiebig ihre Kräfte einem Werk mehr zur Verfügung stellt, als wie ich es mußte. Um 6 Uhr früh, Winter und Sommer, stand ich an Drehbank und Schraubstock, und sehr hart war bis abends 7 Uhr die Arbeit, die nur durch eine Mittagsstunde unterbrochen wurde; man kannte damals auch noch nicht die schöne und helle Beleuchtung, und ich wußte, wenn ich 12 Stunden oft im Halbdunkel gebohrt und gefeilt hatte, was ich getan. Ich habe das aber gleichwohl spielend überwunden, und nach den Feierabend-Stunden setzte ich meine Studien fort, um mich theoretisch weiterzubilden. Ich sagte mir, wer einst etwas erreichen will, und das hatte ich vor, muß von unten herauf lernen, um allen Anforderungen gewachsen zu sein. In der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft wurden Lokomotiven gebaut, und das hielt mich wohl $2\frac{1}{2}$ Jahre lang in meiner praktisch arbeitenden Stellung fest, weil ich fortschreitend so fast durch alle Betriebe gekommen bin. Schon damals begann sich der Gedanke in mir festzusetzen, ob es nicht möglich sei, ein Fahrzeug herzustellen, das ohne Pferde, ähnlich wie die Züge auf den Schienen, sich auf der Landstraße schienenlos bewege. In England benutzte man viele Jahre vorher schon Straßenlokomotiven, ich aber hatte davon keinerlei Kenntnis, und erst viel später habe ich mit Erstaunen wahrgenommen, daß man das, was ich im Innern erwog, schon praktisch zur Durchführung gebracht hatte. Ich konstruierte damals eine Straßenlokomotive und zugleich auch eine Dampfmaschine für die Schifffahrt, beides allerdings nur auf dem Papier, da ich für die praktische Ausführung weder Zeit, noch Geld, noch Gelegenheit hatte.

Nach $2\frac{1}{2}$ Jahren begann der Wandertrieb sich in mir zu regen, und ich suchte mir eine anderweitige Stellung, da ich doch auch als gewöhnlicher Arbeiter mein Leben nicht verbringen mochte, und so kam ich in das technische Bureau von Johann Schweitzer sen. in Mannheim. Das

war eine Fabrik, die Kranen, Zentrifugen, Wagen usw. baute. Zwei Jahre war ich dort beschäftigt, und ich habe nicht geahnt, daß ich jemals wieder nach Mannheim zurückkehren würde, als ich einen neuen Posten bei Gebrüder Benckiser in Pforzheim annahm, um auch den Brückenbau kennen zu lernen. Zwei angenehme Jahre verlebte ich in der Schwarzwaldstadt, es muß aber wohl doch Mannheim mehr auf mich eingewirkt haben, als ich selbst ahnte; es zog mich zurück nach der aufblühenden Handelsstadt am Rhein und Neckar. Da ich dort keinen für mich passenden Posten erhalten konnte, war ich kurz entschlossen, und ich begann, mir selbst ein kleines Geschäft in Mannheim einzurichten. Ein kleines Kapital stand mir zur Verfügung; ich hatte es mir zum Teil selbst erspart, und da ich nicht allein Vertrauen zu meinen Kenntnissen hatte, sondern auch merkte, daß in Mannheim ganz anderer Handelsbetrieb und Bedarf an tüchtigen Kräften als in Pforzheim war, so hatte ich frohen Mut.

Auf dem Fahrrad.

Daß ich einer der ältesten Radfahrer gewesen bin, dürfte Ihnen vielleicht nicht bekannt sein, und ich will Ihnen, da Sie auch für das Fahrrad großes Interesse haben, einiges davon erzählen. Es war im Jahre 1867 — ich erinnere mich der Sache noch ganz genau —, da erschien ein guter Freund bei mir, der viel für Sport jeglicher Art, der damals in Deutschland noch nicht viel gepflegt wurde, übrig hatte. Auf einer Reise hatte er ein Veloziped gesehen, und er hatte nicht geruht, bis auch er im Besitze eines solchen war. Wie Sie ja wissen, hatte eine Maschine der damaligen Zeit durchaus nichts mit den Rädern der Jetztzeit gemein, als eben zwei Räder. Es war kein Hochrad, wie sie später erst aufkamen, es war eine Nachbildung der alten Drais-schen Laufmaschine, deren Vorderrad durch zwei Kurbeln



Carl Benz und Frau vor ihrer Villa in Ladenburg. (Aufgenommen Dezember 1912.)

direkt angetrieben wurde. Das Vorderrad mag fast einen Meter Durchmesser gehabt haben und war ein gutes Stück höher als das Hinterrad, auf dem der Sitz in ganz primitiver Weise angebracht war. Die Räder waren, wie überhaupt das ganze Fahrzeug, aus Holz und wurden durch eiserne Reifen zusammengehalten. Es war eine plumpe, schwere Maschine. Da in mir aber schon seit langer Zeit die Idee schlummerte, ein pferdeloses Fahrzeug herzustellen, so begeisterte mich dieses Fahrzeug so sehr, daß ich es meinem Freunde abkaufte, der trotz aller Versuche, darauf fahren zu lernen, niemals eine längere Strecke im Sitz zurückzulegen vermochte, sondern fast bei jeder

fahren möge. Das Rad mag nicht viel weniger als 1 Zentner gewogen haben, und so war es keine kleine Arbeit, an warmen Tagen durch das Land zu fahren. Mancher Schweißtropfen fiel zur Erde und mancher Spott blieb mir nicht erspart. Eine große Begeisterung war über mich gekommen, und da die Fabrik, in der ich beschäftigt war, außerhalb der Stadt lag, so hatte ich den verwegenen Gedanken, das Rad zum Fahren von und nach der Fabrik zu benutzen. Ich habe diesen kühnen Gedanken aber niemals zur Ausführung gebracht, da die Begeisterung für dieses Monstrum von Fahrrad sehr bald wieder schwand — die Anstrengung war zu groß — und der Gedanke der Ausführung eines

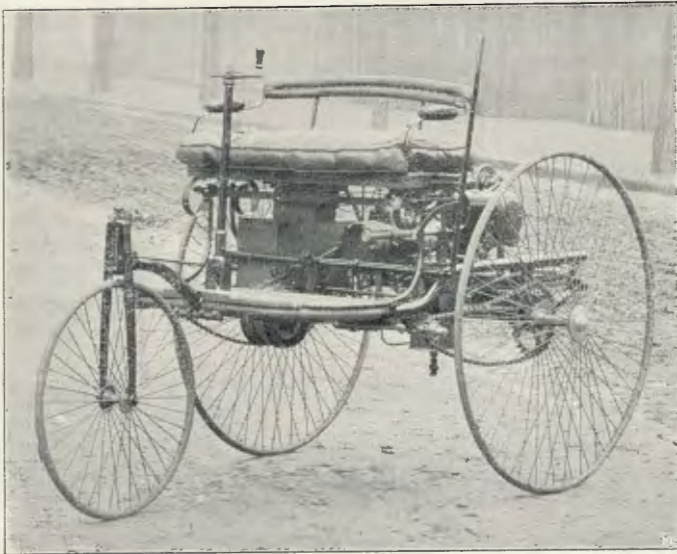


Benzwagen (Modell III) auf seinen Fahrten durch München im Jahre 1888. Die erste Abbildung eines Motorwagens in einer Zeitschrift überhaupt. Zuerst erschienen in der „Illustrierten Zeitung“, Leipzig, mit deren Genehmigung wir dies interessante Bild reproduzieren.

Uebung schmächtig in den Sand fiel. Ich mochte wohl etwas gewandter wie mein Freund sein und hatte in vierzehn Tagen glücklich erlernt, mich auf dem Fahrzeug zu bewegen und das Gleichgewicht zu halten, es war allerdings eine schwierige Arbeit gewesen, und stolz wie nie in meinem Leben durchfuhr ich die Straßen Mannheims, angestaunt von Alt und Jung. Eine Sensation gab's immer in der noch kleinen Stadt, wenn ich im Schweiß meines Angesichts durch die Straßen pedalierte.kehrte ich irgendwo in einem Gasthause ein und lehnte mein schweres Vehikel an das Haus, so sammelten sich sofort die Menschen und diskutierten darüber, ob sich's wohl schwer oder leicht darauf

bequemen Wagens mit Motorantrieb mich deshalb mit voller Gewalt wieder packte. Das schwere Rad wurde in die Ecke gestellt; die Reifen verrosteten und die Holzräder sind wohl später samt dem Gestell zusammengefallen. Wo die Reste geblieben sind, weiß ich nicht mehr.

Den Gedanken, ein selbstlaufendes Fahrzeug als bequemen Wagen mit Motorantrieb zu erbauen, konnte ich von jetzt ab nicht mehr los werden, da ich pferdelos gefahren war, und mein Geist beschäftigte sich damit fast Tag und Nacht. Konstruktionen aller Art entstanden in meinem Kopfe und bildeten sich zu festen Begriffen, so daß ich eines Tages kurz entschlossen das Reißbrett hervorsuchte, um



Der erste Benz-Motorwagen, aufgenommen 1885 nach einer gelungenen Fahrt auf dem Ring in Mannheim in der Nähe der Werkstatt von Carl Benz.

diese Gedanken in die Praxis, das heißt auf dem Papier, umzugestalten. Ich dachte, wie das wohl auch das natürliche war, an den vierrädrigen Wagen, den Pferdewagen, und von diesem Gedanken ausgehend, entstanden meine ersten Zeichnungen, von denen leider keine mehr vorhanden ist. Die älteste noch vorliegende Zeichnung stammt aus den Jahren 1884/85 und zeigt den ersten Dreiradwagen, wie er zum Patent angemeldet wurde.

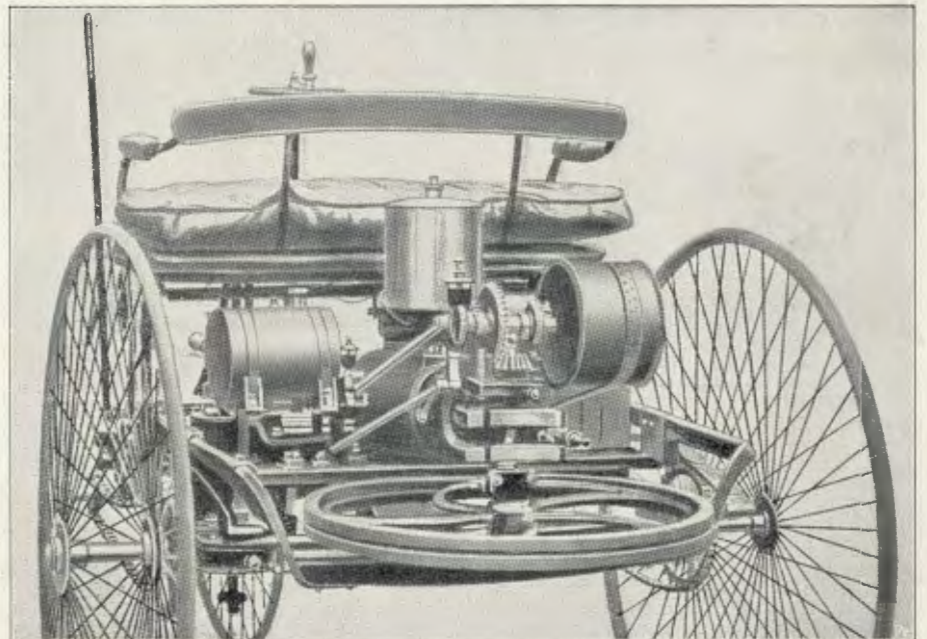
Eigener Herr; der neue Motor und Benz & Co.

Im Jahre 1871 begann ich in Mannheim T. 6. 11. mein eigenes Geschäft einzurichten, es sollte eine mechanische Werkstatt werden, die in der Lage war, überall in der Maschinenteknik Hilfe zu leisten. Ich hatte erreicht, wozu ich lange gestrebt.

Wenn auch im Anfang die Beschäftigung äußerst knapp war, so verdiente ich doch immer so viel, um die laufenden Ausgaben zu decken. Nach und nach wurde mein Geschäft in Mannheim bekannter, und ich konnte mehr und mehr Arbeiter einstellen. 1872 heiratete ich, und meine Frau unterstützte mich nach Möglichkeit. Ich beschäftigte mich mit der Idee, den Bau von Gasmotoren aufzunehmen, da ich in diesen eine große Zukunft für den Antrieb von Arbeitsmaschinen usw. sah. Der bisher bekannte Gasmotor von Lenoir, der etwa 15 Jahre früher erfunden war und mich immer interessiert hatte, schien mir allerdings kaum eine große Zukunft zu haben, auch der Ottosche Zahnstangenmotor befriedigte nicht. Ich machte mich deshalb daran, die damals vorhandenen Motoren zu verbessern, und kam dabei auf den Gedanken, einen Motor im Zweitakt arbeitend zu konstruieren. Dieser arbeitete vorzüglich und hatte sich bald sehr gut eingeführt, so daß ich meine Werkstatt vergrößern konnte. Ein Geldmann stellte sich ein, der mir mit einem kleinen Kapital an Hand ging. Trotz all dieses Voranschreitens hat mich aber der Gedanke, ein selbstlaufendes Fahrzeug zu bauen, niemals losgelassen, und ich glaubte, da mein Betrieb einen hübschen Aufschwung

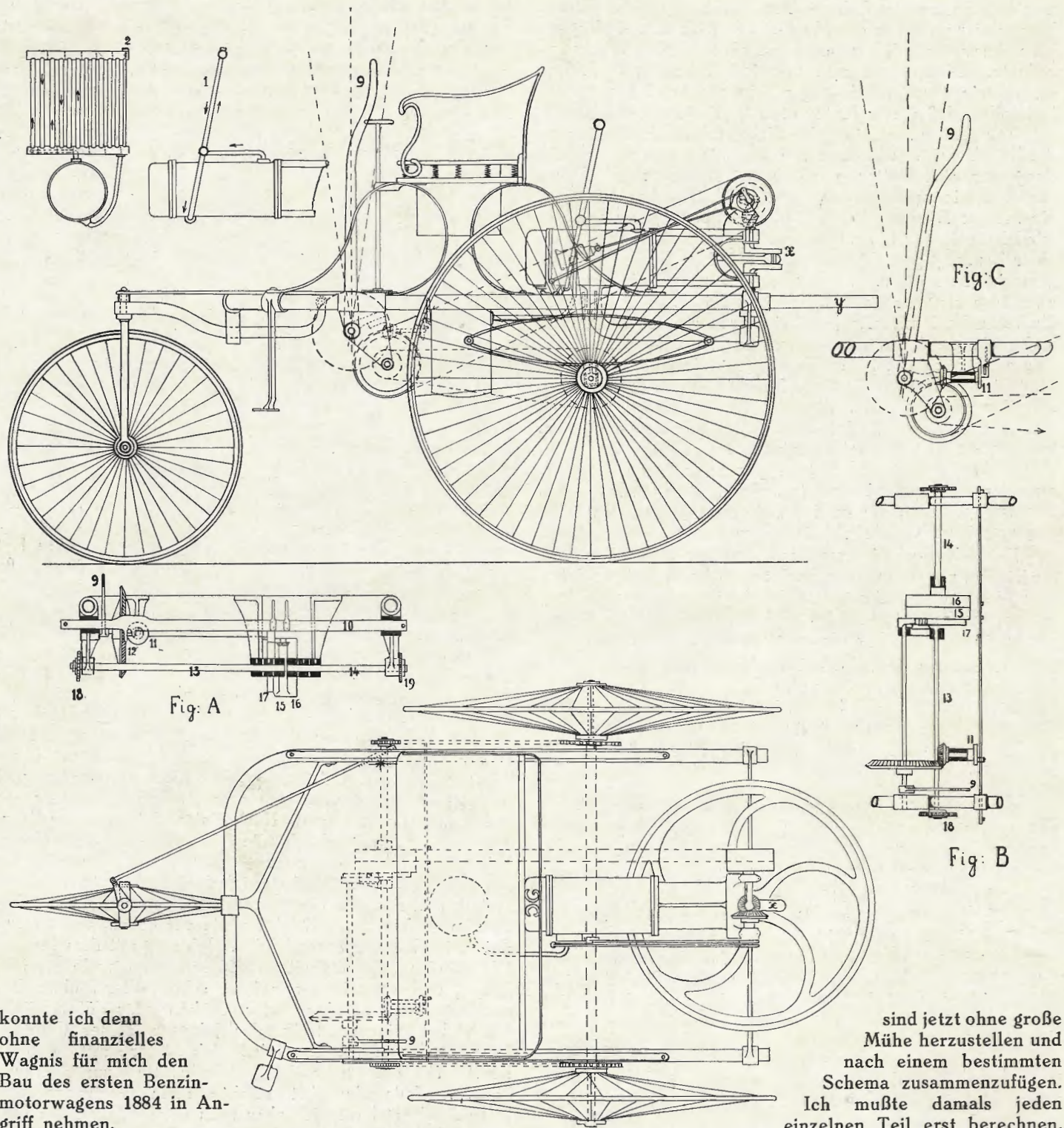
nahm, daß ich versuchen könne, auch meinen Geldgeber für die Idee zu gewinnen. Der lehnte aber zu meinem Schmerz die Sache rundweg ab und stellte mir vor, daß, wenn ich einem Phantom nachjagen wollte, erst an Gasmotoren so viel verdient werden müsse, daß eine derartige Ausgabe, die für die Versuche unbedingt nötig sei, leicht getragen werden könne. Er gäbe dazu kein Geld her. Ich widmete mich daraufhin mit neuer Kraft der Erzeugung von Zweitaktmotoren. Meine Arbeiterzahl stieg von 6 auf 40 Leute, und ich fabrizierte flott 1-, 2- und 4pferdige Motoren. Das Unternehmen florierte immer besser, und ich wollte schon mit der Konstruktion des ersten Motorwagens beginnen; da entstanden aber zwischen mir und meinem Geldgeber Differenzen, die Veranlassung waren, aus dem Geschäft auszutreten. Das war für mich ein harter Schlag, und ich sah recht betrübt in die Zukunft, und das um so mehr, als die Herstellung des ersten Selbstfahrers nun auf unbestimmte Zeit wieder hinausgeschoben werden mußte. Mein Mißgeschick erfuhr ein alter langjähriger Bekannter von mir, der über ziemliche Geldmittel verfügte. Es war der Kaufmann M. Rosé, der mich als vertrauenswürdigen Mann schon kennen gelernt hatte, und er stellte mir das nötige Kapital zur Verfügung, um eine neue Gasmotorenfabrik zu gründen. Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik, wurde das neue Unternehmen genannt, dem auch Ganß und Fischer beitraten, und diesen Namen hat die Gründung bis in die neue Zeit behalten. Bei der Gründung machte aber auch Herr Rosé die Bedingung, daß erst der Gang des Gasmotorengeschäfts sichergestellt werden müsse, ehe ich mit dem Bau eines motorgetriebenen Fahrzeuges beginnen dürfe. Ich mußte mich trotz meiner Ueberzeugung, daß ich mit dem selbstfahrenden Wagen Erfolge erzielen werde, damit abfinden und diese Bedingung eingehen, die mir schon bei meinem ersten Geldgeber so viel Schmerz bereitet hatte.

Mit dem Vertrieb von Gasmotoren hatten wir recht gute Erfolge, und da meine Motoren durch ihren vorzüglichen Gang und ihre zuverlässige, große Arbeitsleistung sich selbst weiterempfehlen, so setzte gleich nach der Neugründung ziemlicher Hochdruck in der Arbeitstätigkeit ein. Wir hatten viele Bestellungen, verdienten gut, und so



Rückansicht des ersten Benzwagens (1884/85).

In der Mitte der trommelähnliche Wasserbehälter zur Kühlung des darunter befindlichen, wenig sichtbaren, horizontal in der Längsrichtung des Wagens gelagerten ca. 2/3 PS Benzmotors. Aus dessen Zylinder greift die nach hinten herastretende Kolbenstange an die Kurbel der vertikalen Hauptwelle an, welche ihrerseits unten das ebenfalls horizontal gelagerte Schwungrad trägt, während sie oben mittels Winkelradübersetzung die horizontale Riemenscheibe antreibt, von welcher die Kraft durch Riemen auf ein Vorgelege mit Differential und weiter durch zwei Ketten auf die beiden Hinterräder übertragen wird.



Zeichnung des ersten Benzwagens (1884/85) nach der Originalzeichnung von Carl Benz.

konnte ich denn ohne finanzielles Wagnis für mich den Bau des ersten Benzinmotorwagens 1884 in Angriff nehmen.

Der erste Benzinmotorwagen.

In all den Jahren meiner Mannheimer Selbständigkeit hatte ich in freien Stunden die Konstruktion der einzelnen Teile eines Wagens durchgearbeitet, so daß die Zeichnungen auf dem Papier fix und fertig vorlagen, als der erste Hammerschlag für die neue Sache getan werden konnte. Ich ging mit dem Eifer des Liebhabers an die Arbeit heran, fand aber natürlich vieles in der Praxis ganz anders, als ich es in der Berechnung auf dem Papier mir gedacht hatte. Heute nach etwa 28 Jahren denke ich noch mit Freuden an den Beginn des ersten Wagenbaues und noch mit viel größerer Freude an dessen Vollendung. Die einzelnen Teile

sind jetzt ohne große Mühe herzustellen und nach einem bestimmten Schema zusammenzufügen. Ich mußte damals jeden einzelnen Teil erst berechnen, konstruieren und die Teile aneinander passen. Es waren Schwierigkeiten zu überwinden, an die man heute nicht mehr denkt und von denen man sich nicht mehr erklären kann, wie sie überhaupt einmal vorhanden sein konnten. Ich selbst bin manchmal noch erstaunt, weshalb ich auf den einen oder anderen Gedanken nicht gleich gekommen bin, da er doch so nahe lag. Ich erinnere an das Gesetz des Beharrungsvermögens. Ich glaubte, daß ein Schwungrad, das vertikal arbeite, so viel Beharrungsvermögen habe, daß es die Lenkbarkeit eines Wagens schwer beeinflussen müsse, vielleicht sogar ausschliesse, und konstruierte theoretisch richtig das Schwungrad des Motors in horizontaler Lage, und die ersten Wagen

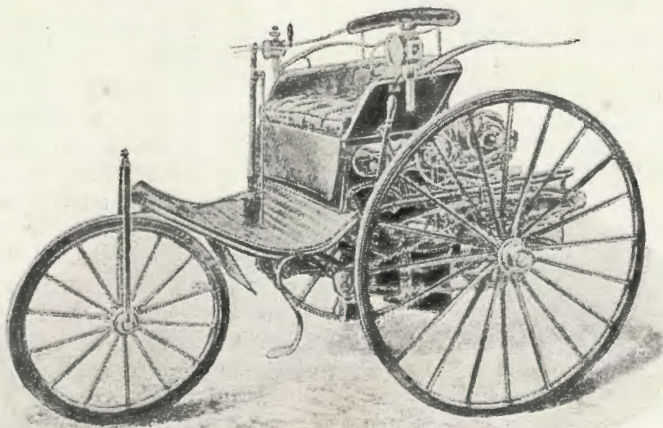
erhielten deshalb das oft späterhin mit Kopfschütteln betrachtete horizontale Schwungrad. Die Hauptsache für den Wagen war natürlich der Motor, den ich einzylindrig mit besonderer Sorgfalt herstellte und als liegenden Motor anordnete. Eine Tourenzahl von 250 Touren pro Minute schien mir genügend, ja sogar sehr viel, und ich konnte feststellen, daß dieser Motor etwa $\frac{2}{3}$ Pferdestärken abgab.

Von großer Bedeutung für diesen fahrenden Motor war die Zündung. Die erste Art von mir verwendeter Zündung war eine Batteriezündung mit Bunsenscher Chromsäurebatterie, später wurde, was ich jetzt schon bemerke, ein kleiner Dynamo verwendet, und noch später ließ ich mir Elemente aus Paris kommen. Jahrelang habe ich nach einer Zündung gesucht und alle möglichen Versuche selbst gemacht, so auch u. a. mit Phosphorwasserstoff, der sich allerdings als sehr gefährliches Gas zeigte. Ich ließ bald die Versuche damit fallen, weil sie mir zu riskant erschienen, und als ich fand, daß eine Karlsruher Firma Dynamos baue, setzte ich mich mit ihr in Verbindung, sie möge mir einen Magnetapparat herstellen, der freispringende Funken durch Rotation erzeuge. Der Apparat kam, aber die Funken waren zu schwach, so daß die Zündung nicht möglich war. Die heutige Zündung ist über allen Zweifel erhaben, aber damals konnte man derartige Apparate in den kleinen Dimensionen noch nicht erzeugen. Ich habe auch Flammenzündung probiert; sie erwies sich aber wegen des Windes und ihrer Gefährlichkeit als vollkommen ungeeignet.

Es dürfte wohl interessieren, daß der erste Motor ein Schiebermotor war, und zwar diente ein Schieber zum Ansaugen des Gasgemisches, ein Ventil aber zum Ausblasen. Zuerst entschloß ich mich, wie gesagt, für Batteriezündung, die sich aber als recht umständlich erwies.

Mein erster Gedanke bei der Konstruktion des Motorfahrzeuges war, einen Wagen in Gestalt der Pferdedroschken mit vier Rädern zu bauen, ich konnte aber theoretisch mit der Steuerung nicht ganz fertig werden, und so entschloß ich mich, das Fahrzeug dreirädrig herzustellen. Die Lenkung wurde dadurch wohl erleichtert und vereinfacht, aber dieser dreirädrige Wagen hatte, wie ich in der Praxis merkte, doch auch recht viele Schattenseiten, denn während die beiden Hinterräder in den Furchen der Straße liefen, hüpfte das Vorderrad über dem Schotter und machte allerlei Sprünge. Auf die Konstruktion der dreiteiligen Achse kam ich erst später; ich fand diese Idee in einer alten Zeitschrift an einem Dampfwagen verwirklicht.

Das Untergestell des Wagens war aus Siederohren gebogen und geschweißt, und auf dieses Gestell, jetzt Chassis genannt, setzte ich ein kleines Bänkchen, auf das der Motor geschraubt wurde, so daß er von allen Seiten



Benzwagen (Modell III), 1886.

zu übersehen und zu erreichen war, ein Vorzug, der auch heute noch geschätzt wird.

Die Räder waren mit Ausnahme der Felgen von mir selbst hergestellt. Die Felgen bezog ich meines Wissens von der Firma Heinrich Kleyer, Frankfurt a. M., durch Vermittlung Rosés, der damals deren Vertretung in Velocipeden hatte.

Die Kraftübertragung geschah gleich durch Ketten, auch an das Differential hatte ich gedacht, und die Grundzüge meiner ersten Konstruktion von damals sind heute noch maßgebend. Die Ketten waren sehr mangelhaft, meist zu weich, sie dehnten sich sehr, sprangen aus den Zahnrädern oder rissen auch bei den Versuchen. Da es aber keine besseren gab, mußte ich mich mit dem vorhandenen Material begnügen.

Monate vergingen, ehe der Wagen fahrbereit im Hofe stand. Es war das im Spätjahr 1885, und ich war stolz wie ein König, daß der Traum meiner Jugend endlich verwirklicht vor mir stand. Nun aber kam das Wichtigste: das Fahren des Wagens und die gleichzeitige Bedienung des Motors. Die ersten Versuche gingen, wie vorauszusehen, gegen die Hofmauern, wobei mancher Teil verbogen oder zerbrochen wurde. Vieles mußte umkonstruiert oder erneuert werden, und erst, als ich die Lenkung einigermaßen beherrschte, wagte ich mich auf die freie Straße. Um die Stadt Mannheim lief damals noch der alte Wall, der eine glatte Fahrbahn aufwies und im Gegensatz zu heute fast gar nicht begangen war. Die alten Bäume, die die Straße beschatteten, schüttelten ihre breiten Aeste über meine ungeschickten Fahrversuche — es gab damals noch keine Chauffeurschulen — und sahen dabei gleichzeitig mit mir, daß mein Wagen noch recht vieler Verbesserungen bedurfte. Kaum 100 m weit war ich das erste Mal gekommen, da blieb das Fahrzeug stecken und mußte in die Werkstätte zurückgeschoben werden. Viele Ausfahrten endeten so, und ein nicht ausdauernder Mann würde den Wagen wohl in die Ecke gestellt haben und zur Tagesordnung übergegangen sein. Ich ließ mich aber nicht entmutigen, und das um so weniger, als ich merkte, daß ich immer ein Stück weiter voran kam. Nach einigen Wochen der Fahrversuche, die allmählich die Verwunderung der Mannheimer Einwohnerschaft erregt hatten, mir aber auch ein gut Teil Spott eintrugen, hatte ich doch recht gute Resultate erzielt, und aus den 100 m waren 1000 geworden, aus den 1000 m noch mehr, und ich konnte versuchen, von Ort zu Ort meine Fahrten auszudehnen. Ich mag mit dem kleinen Wagen eine Schnelligkeit von 16 km pro Stunde erreicht haben, und es gelang mir jetzt schon öfters, ohne Benutzung von Pferden oder Kühen für die Rückfahrt, bei einem Streik des Wagens seiner Mucker Herr zu werden, so daß ich öfter mit eigener Kraft in die heimatliche Werkstätte zurückkehren konnte. Jede Ausfahrt stärkte mein Vertrauen, bei jeder Ausfahrt lernte ich aber auch neue Tücken des Motors und der Wagenteile kennen, andererseits zeigte mir jede Fahrt neue Wege der Verbesserungen, so daß von mir noch im Januar 1886 das Patent des Wagens angemeldet werden konnte.

Die Umgebung Mannheims ist bekanntlich eben, und bei den Fahrten dort hatte ich an eine zweite Uebersetzung gar nicht gedacht, erst als ich weitere Fahrten machte und Steigungen der Straße zu überwinden waren, blieb der Wagen schon bei 3 Prozent Steigung stecken. Entweder mußte ich nun schieben, um die Höhe zu gewinnen, oder die Güte eines vorbeifahrenden Fuhrwerks in Anspruch nehmen. Gern wurde mir damals geholfen, denn jedermann hatte großes Interesse für mein Fahrzeug. Es mag allerdings die Neugierde sehr oft die Triebfeder des Interesses gewesen



Das erste Benz-Motorboot im Jahre 1887 im Mannheimer Hafen. Am Steuer Carl Benz (×).

sein, aber ich merkte doch, daß viel Verständnis für die Technik im Volke steckte, und merkwürdigerweise brachte man meiner Erfindung im breiten Publikum viel mehr Vertrauen entgegen, als es in der gebildeten Welt der Fall war.

Ich ging an die Konstruktion einer zweiten Uebersetzung.

Daß ich anfangs meine Fahrten in aller Frühe machte, erwähne ich nebenbei, denn ich mußte zu Beginn der Geschäftszeit wieder zurück sein. Bei den ersten Fahrten war meist meine Frau meine Begleiterin, der ich sehr viel verdanke, aber auch meine Freunde stellten sich mir gern zur Verfügung. Ich mußte eine zweite Person mithaben, weil der erste Wagen, der nur eine Geschwindigkeit hatte, mit der Hand angeschoben werden mußte, damit er überhaupt in Gang kam. Trotz dieser und manch anderer Unannehmlichkeiten versicherten mir stets alle, daß es ein großes Vergnügen sei, mit meinem Wagen zu fahren, schneller als jegliches Fuhrwerk vorwärts zu kommen und sich dann bestaunen zu lassen. Aber trotzdem hat man meinen Wagen nur als Spielerei aufgefaßt und nur wenige vertrauten der Zukunft so wie ich. Meist sagte man mir ohne Hehl, daß ich mich mit dieser verrückten Idee ruinieren werde, und schüttelte den Kopf, wenn ich, nach dem Preis eines solchen Wagens gefragt, mit einigen tausend Mark antworten mußte. Es glaubte in damaliger Zeit niemand, daß es jemals einem Menschen einfallen werde, statt des vornehmen Pferdefuhrwerkes solch ein unzuverlässiges, armseliges, puffendes und ratterndes eisernes Fahrzeug zu benutzen. Ich muß noch erwähnen, daß mir die Bereifung ziemlich Schwierigkeiten machte. Die ersten Versuche geschahen ohne jegliche Bereifung, dann verwandte ich Velociped-Gummireifen, später an den Holzrädern Gummireifen, wie sie die vornehmen Pferdewagen damals hatten. Sie sprangen oft von der Felge ab, weil man damals nur wenige Erfahrungen mit Gummirädern ge-

macht hatte. Jedenfalls besaß ich sie nicht, aber ein Fortschritt war's doch. So machte jeder einzelne Teil Schwierigkeiten, aber je größer die Schwierigkeiten waren, je energischer suchte ich den vorhandenen Mängeln abzuhelfen.

Inzwischen hatte ich zeitweise Dreiradwagen (Modell II und III) mit Holzrädern gebaut (Modell II kam nicht in Betrieb), den Wagenmotor verstärkt und einen 3 PS eingebaut. Das horizontale Schwungrad war dem vertikalen gewichen, und weitere Verbesserungen ergaben sich mir als eifrigstem Beobachter jedes einzelnen Teiles von selbst. Nachdem ich auch noch eine weitere Uebersetzung angebracht, probierte ich mit diesem neuen Modell weitere Fahrten, und ich gelangte einerseits bis an die Grenzen des Odenwaldes und jenseits des Rheins bis an das Haardtgebirge (etwa 20 km). Ich war mit meinem Werk zufrieden, nur fehlte noch der Absatz, und das war schließlich, wenn auch nicht gerade für mich, so doch für meine Kompagnons, die Hauptsache; ich mußte mich daher umtun, Liebhaber für meine Erfindung zu gewinnen. Der erste Wagen allerdings wurde nicht verkauft; mit mancherlei Verbesserungen und Aenderungen versehen, befindet er sich jetzt im Deutschen Museum in München. Ich werde den Wagen kaum noch einmal sehen, dessen Konstruktion und Bau zwei Drittel meines Lebens in Anspruch genommen hat.

Daß der erste Motorwagen auch einen Dichter begeisterte, nur nebenbei. Hier möge die „Hymne“ Platz finden, die der Berliner Schriftsteller Gustav Hochstetter, ein geborener Mannheimer, gelegentlich der ersten Berliner Motorwagenausstellung auf den ersten Wagen anstimmte:

Heil Dir, Du Ururgroßpapa
Von allen „Selbstfahrwagen“,
Wie stehst Du so behäbig da,
Ein Gruß aus alten Tagen!

An Dir sieht jeder fort und fort
Sich voller Glanz bewähren
Das oft zitierte Bibelwort
Vom „Fruchtbarsein und Mehren“.

Zehntausend Autos sausen heut'
Mit munterem Getute,
Dir, Alter, sei der Dank geweiht,
Der Dank für all dies Gute.

Und schickt des Autos Kraftpotenz
Heut selbst ein Viergespann heim,
Wir danken's Dir, dem ersten „Benz“,
Dem ersten „Benz“ aus Mannheim.

So steh' denn, Alter, ausgestellt,
So lang' die Tage dauern,
Wahrzeichen für den Lauf der Welt
In diesen hohen Mauern.

Ist's aus, nimm unsre Reverenz
Und glücklich kehre dann heim!
Und grüß' uns Deinen Vater „Benz“
Und Deine Wiege, Mannheim!

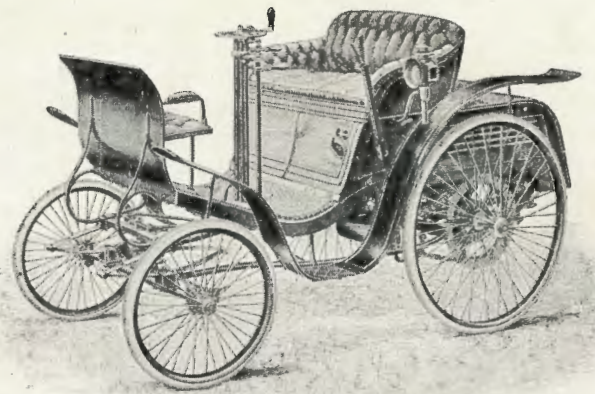
Die erste Fernfahrt.

Glücklicherweise war meine Frau von Anbeginn an eine eifrige Motorwagenfahrerin geworden, und wie ich, war sie von der Zukunft der Erfindung überzeugt. Sie hat an all meinen Mißhelligkeiten getreulich teilgenommen, andererseits an dem voranschreitenden Werke, ebenso wie ich, ihr Vergnügen gehabt. Sie war wagemutiger als ich und hat einst eine für die Weiterentwicklung des Motorwagens entscheidende, sehr strapaziöse Fahrt unternommen; doch sie mag selbst Ihnen diese erste Motorwagenreise schildern.

Frau Benz erzählte: Meine beiden Söhne Eugen und Richard hatten seit Fertigstellung des ersten Wagens und besonders, seitdem sie der Vater wechselweise einmal hatte mitfahren lassen, leider fast für nichts mehr Sinn als für das selbstbewegliche Fahrzeug und brachten zu meinem Aerger oft die halbe Klasse mit, die den Wagen bestaunen mußte. Im Innern freute ich mich aber doch mit dem Vater, daß die beiden so viel technisches Interesse hatten und bald alle einzelnen Teile genauestens kannten. Der Wagen war



Carl Benz am Steuer seines Benzwagens (Modell III) aus dem Jahre 1888.



3 PS Benz-, „Comfortable“.

ihnen wichtiger als die Schularbeit, und am liebsten wären sie damit jeden Morgen zur Schule gefahren. Schon als mein Mann die ersten Fahrversuche machte, glaubten sie gute Ratschläge geben zu müssen, und da sie mit den Lehrlingen gut standen, so unterrichteten die letzteren sie von jeder Aenderung und Neuerung. Sie lernten bald mit dem Fahrzeug umzugehen, es zu steuern und in Ordnung zu halten. Allein durften sie aber doch nicht fahren, obgleich ich überzeugt war, daß sie den Mechanismus so gut kannten wie der Vater selbst. Der litt es aber nicht. Ich habe meines Mannes Kopfschmerzen immer redlich mitgeföhlt, und so traute auch ich mir ein Urteil über die beiden Knaben zu. Der Wagen war ihr tägliches Morgen- und Abendgebet.

Ein neuer Wagen, nach dem Modell III gebaut, war im Juli des Jahres 1888 fertig geworden und per Bahn nach München zur Ausstellung gewandert. In der Remise standen Wagen I und das erste Modell III (ein Dreiradwagen). Die Schulen wurden Anfang August geschlossen, und die beiden Knaben, Eugen damals 15 und Richard 13 Jahre alt, quälten mich mit allerhand Dummheiten und Langeweile. So nötigten sie mir denn hinter des Vaters Rücken das Versprechen ab, daß ich sie mit dem Wagen, der unbenutzt stand, nach Pforzheim begleiten solle. Eines Abends vertrauten sie mir an, daß der Wagen tadellos imstande sei und die Reise losgehen könne. Ich besorgte das Haus und tat, als wenn ich mit dem ersten Zuge am andern Morgen fahren wolle. Mein Mann schlief noch, als die Reise losging. Eugen saß am Steuer, ich neben ihm und Richard auf dem kleinen Rücksitz. Auf dem schönen, ebenen Wege ging die Fahrt nach Heidelberg, das wir in kaum einer Stunde erreichten, und weiter ging's nach Süden. Aber bei Wiesloch schon begannen die Tücken. Die Straßen wurden bergig und der Wagen nahm die Steigung nicht, wir mußten absteigen, und während Richard steuerte, mußten Eugen und ich schieben. Bergab dagegen ging's in flottem Tempo. Ich hatte immer Angst, daß die Bremse versagen möchte. Es war eine einfache Holzbremse mit Lederüberzug und Handdruck, wie man sie an den sonstigen Fuhrwerken hatte. Sie hielt aber doch die ganze Reise durch, nur waren wir gezwungen, wiederholt neue Lederauflagen bei den Dorfschuhmachern zu kaufen und sie neu aufzunageln. In Wiesloch wurde erstmals Benzin gekauft, das bis Bruchsal reichte; dort war neue Füllung nötig. Ein Telegramm berichtete dem Vater, daß wir mit dem Wagen fortgefahren wären und glücklich in Bruchsal angekommen seien. Der hatte den Wagen noch nicht vermißt und geriet in nicht geringen Schrecken, aber holen konnte er uns nicht wieder. Bis Bruchsal war's ganz gut gegangen. Aber von da ab verließen uns die Pannen nicht. Die Ketten längten sich und sprangen aus den Zahnrädern, sie wurden beim Dorf-

schmied unter dem Staunen der Bevölkerung gekürzt, der Benzinzufuß verstopfte sich, eine Hutnadel mußte Dienste leisten, und als die Zündung versagte, mußte mein — es sei ausgesprochen, mein — Strumpfband als Isoliermaterial dienen! So waren wir in der Hitze des Tages nach Wilferdingen gekommen. Dort kehrten wir ein und erkundigten uns nach dem Wege, während das ganze Dorf sich nach und nach um uns versammelte und wartete, bis wir wieder abfahren. Weit kamen wir nicht, die Steigung der Schwarzwaldstraße war zu steil, wir mußten schieben, stundenlang schieben wie die Zigeuner. Es wurde dunkel und wir waren ohne Laterne. Aber was half's, vorwärts — und nach Ueberwindung der Bergeshöhe sausten wir zu Tal nach Pforzheim hinein. Meine Verwandten staunten nicht wenig, als wir, ich verstaubt und todmüde, die Jungens schwarz wie die Mohren, mit der Schülermütze auf dem Kopf, auf

zu schwach; das hatte sich erwiesen, und eine dritte Uebersetzung war die spätere Folge dieser ersten Fernfahrt.

Dieselbe Strecke war übrigens 15 Jahre später die Route der so bekannt gewordenen Motorwagenrennen des Rheinischen Automobil-Clubs in Mannheim.

Die Münchener Ausstellung.

Im Jahre 1888 war in München die große Gewerbe- und Industrieausstellung. Ich hatte ursprünglich nicht die Absicht, meinen Wagen dort auszustellen, mußte aber dem Drängen meiner Freunde und meines Kompagnons nachgeben, und so schickten wir einen Wagen dorthin und erhielten die Erlaubnis, die Straßen Münchens während vier Stunden des Tages zu befahren, d. h. die Erlaubnis, mit dem gefährlichen Wagen zu fahren, erhielten wir nicht; der betreffende Polizeihauptmann bedeutete mir nur persönlich,



Ein Benz-„Comfortable“.

Carl Benz und Frau auf dem verbesserten Benz-„Victoria“ an der Schiffsbrücke bei Worms am Rhein.

Ein Benz-„Comfortable“, am Steuer der bekannte Herrenjahre Fritz Held.

dem Wagen ankamen. Aber ein unbändiger Stolz hatte mich ergriffen, und sofort wurde telegraphisch die glückliche Ankunft nach Mannheim gemeldet. Es gab einen Auf- lauf in Pforzheim, und vor Verwunderung konnten sich die Pforzheimer nicht genug tun. Wir blieben einige Tage. Die Jungens reparierten. Inzwischen war aber ein Tele- gramm gekommen, daß wir umgehend als Expreß die gut eingefahrenen Ketten zurückschicken mußten, da der Wagen in München sonst nicht laufen könne. Das war ein großer Schmerz, und wir glaubten schon, mit der Bahn zurück- fahren zu müssen, aber der Vater war selbst stolz auf die Hinfahrt und uns geworden und schickte Ersatz. So konnten wir denn nach einigen Tagen und in aller Frühe die Rück- fahrt beginnen. Die steile Straße hinauf nach Bauschlott mußten wir wieder schieben, und zu allem Unglück war an dem Tage Viehmarkt. Die Kühe und Ochsen, die Pferde und fast auch die Menschen wurden scheu, ich habe in meinem Leben nie wieder so gräßlich fluchen hören, wie an dem Morgen. Oft mußten wir noch ab- und aufsteigen und die Ketten machten manche schwere Stunde, aber wir kamen glücklich nach Hause, stolz, mit dem kleinen 3 PS Motor die schwierigen 180 km bewältigt zu haben. Es war eine Prüfung für den Wagen gewesen, für die mir mein Mann später dankbar war, aber er sagt noch heute, er hätte das niemals erlaubt. Der Motor war für Fernfahrten

er wolle in den betreffenden vier Stunden nichts von den Fahrten wissen, er möge keine Verantwortung übernehmen. Aber das genügte ja. Die „Leipziger Illustrierte Zeitung“ hat die erste Abbildung meines Motorwagens mit einigem Text gebracht; es war das erste Bild eines Motorwagens überhaupt, das in die Öffentlichkeit gelangte. Trotz dieser vorzüglichen Reklame und der Goldenen Medaille, und ob- gleich man allgemein von meinem Wagen nach den Fahrten in der Ausstellung eingehend Kenntnis nahm, den das Volk nahezu für ein Wunder betrachtete, fand sich im lieben Deutschland kein Käufer. Als ein böses Omen erschien mir, daß der erste deutsche Käufer noch vor der Ablieferung des Wagens in das Irrenhaus gebracht werden mußte, und als diese Tatsache bekannt wurde, ließ man es an spöt- tischen Bemerkungen in den Kreisen meiner Mitbürger natürlich nicht fehlen! Allen Käufern meines Wagens ver- hieß man ein gleiches Schicksal!

Der erste Verkauf.

Die Versuche mit dem ersten Wagen hatte ich, wie schon erwähnt, nach erfolgter Patenterteilung weiter fort- gesetzt, beschäftigte mich aber gleich mit dem Bau eines zweiten Wagens, der Holzräder erhielt und der besser lief wie der erste. Man war zwar durch die Münchener Aus- stellung auf meine Erfindung aufmerksam geworden, aber ein Käufer fand sich lange nicht. 1887 war auf Veranlassung

meines Kompagnons Ganß ein Wagen in Paris ausgestellt worden. Er stand unter den Droschken im Verborgenen und niemand beachtete ihn. Hätte ich ihn doch, wie in München, laufen lassen! Das riskierte ich aber damals noch nicht, zumal in dem Pariser Menschengewühl. Die Ausstellung verlief ohne Erfolg.

Da erschien eines Tages in unserer Fabrik, die in die Waldhofstraße verlegt war, ein Abnehmer unserer stabilen Motoren aus Paris. Er habe von dem Bau unserer Motorwagen gehört und komme, um einen solchen Wagen zu kaufen. Niemand war erstaunter, niemand erfreuter als ich, und meine Kompagnons rieben sich die Hände, daß endlich einer der Wagen einen Liebhaber fand. Sie hatten schon jede Hoffnung aufgegeben. Nach einer Probefahrt und nachdem ich dem Käufer, einem Monsieur Roger, die nötigen Handgriffe bei der Steuerung und Bedienung des Wagens beigebracht, ließ er den Wagen verladen, bezahlte und dampfte mit seinem Kauf ab. Es war wohl weniger Sportinteresse, wenn ich davon in damaliger Zeit überhaupt sprechen darf, als kaufmännische Spekulation des Monsieur Roger, der die Vorliebe seiner Landsleute für selbstbewegliche Fahrzeuge kannte und sich vielleicht aus einer Nachahmung großen Vorteil versprach. Dampfwagen liefen in Frankreich schon, und der bequemere Betrieb mit Benzin leuchtete ihm ein. Roger verkaufte den Wagen an Panhard & Levassor, Paris, die sich an die Konstruktion eigener Wagen machten, aber ehe diese Firma liefern konnte, ging bei uns durch Roger eine ganze Reihe von Bestellungen auf Wagen ein, und da wir daran einen guten Verdienst hatten, so war uns um den weiteren Absatz nicht bange. Ich war nach der Ausstellung 1888 wieder in Paris gewesen und hatte bei Panhard den Wagen gesehen. Ich traf einen deutsch sprechenden Elsässer in der Firma, mit dem ich einige Fahrten auf dem Wagen unternahm und der leicht die Bedienung erlernte. Dessen spätere Fahrten in Paris haben eine große Propaganda für unser Fahrzeug gemacht. Rosé schied bald darauf aus der Firma aus. Ich konnte nach Rücksprache mit meinen anderen Kompagnons neben dem Motorenbau die Fabrikation der Motorwagen in größerem Umfang aufnehmen und bald 50 Leute auf Wagen allein arbeiten lassen. Wir haben recht gute Geschäfte gemacht, weil uns Frankreich sofort alle Wagen abnahm, ja wir konnten trotz des für damals ziemlich hohen Preises der Nachfrage nicht gerecht werden. Es stellten sich Käufer aus England und Amerika ein, Deutschland hielt sich aber zurück.

Verbesserungen und neue Käufer.

Die Fortschritte im Wagenbau waren inzwischen große gewesen. Ich war beim Dreiradwagen nicht stehen geblieben, sondern hatte den Vierräder-Wagen in Angriff genommen, der allerdings ziemlich hohe Räder erhielt, aber mit „allen Neuerungen“ der damaligen Zeit ausgestattet war. Er wurde „Victoria“ genannt. Die Gummis und die Ketten waren besser geworden, ich hatte auch die Steuerung und die Konstruktion der Umschaltung der Geschwindigkeit verbessert. Es hat sich in dem Wagen, den ich „Victoria“ nannte, ganz leidlich fahren lassen. Ein großer Verehrer dieses Wagens wurde Baron von Liebig aus Reichenberg in Böhmen, der es wie wenige verstand, den Wagen zu behandeln, und da er darauf größere Reisen unternahm, so machte er gleichzeitig für meine Erfindung recht gute Propaganda. Ich bin ihm heute noch zu Dank verbunden. Eine Lehrerin aus Ungarn kam u. a. besonders nach Mannheim gefahren und kaufte einen Wagen alten Modells! Mein Sohn Eugen hat ihn dann von Wien ins Ungarland nach Sommerein bei Preßburg gebracht. Gehört habe ich von diesem Wagen nichts mehr.

Ein Victoriawagen steht noch heute in der Fabrik meiner Söhne, und bis vor wenigen Jahren habe ich noch

gern mit ihm Fahrten unternommen, da die Vollreifen mich vor den üblichen Reifendefekten schützten und durch den hohen Sitz der Straßenstaub abgehalten wurde. Der Wagen hat keinen Rückwärtsgang, und so mußten nach Inkrafttreten des neuen Automobilgesetzes weitere Ausfahrten mit dem Wagen leider unterbleiben. Ich setze mich auch jetzt lieber in einen von meinen Söhnen geführten neueren Wagen, der für mich, da ich bald 70 Jahre alt bin, mancherlei Bequemlichkeiten, die der frühere Wagen nicht aufwies, hat.

Die Weiterentwicklung des Automobils.

Ueber die Weiterentwicklung der von mir gegründeten Fabrik und die Verbreitung der Automobile brauche ich Ihnen wohl weiter nichts zu erzählen, die Sache ist bekannt und ich füge nur noch hinzu, daß von mir nach dem „Victoria“ ein kleiner Wagen, „Comfortable“ genannt, gebaut wurde. Er erhielt einen $3\frac{1}{2}$ PS Motor und wurde zu einem billigen Preise abgegeben. Die Nachfrage war eine ziemlich große und wir konnten damit in sehr weiten Kreisen, auch im Vaterlande selbst, Eingang finden. Es bildeten sich überall automobilistische Vereinigungen, und auch in Mannheim wurde der Rheinische Automobil-Club unter Führung meines Sohnes Eugen gegründet, der dann späterhin durch die Veranstaltung von Rennen viel zur Popularisierung des Automobils beigetragen hat. Meine beiden Söhne waren mir jahrelang treue Helfer und sie haben mir jederzeit mit ihren Erfahrungen, die sie auf den Rennen und sonstigen automobilistischen Veranstaltungen machten, beigetragen. Nach und nach wünschte man stärkere Motoren, um größere Schnelligkeiten mit dem Wagen erzielen zu können, und wir stiegen bis zu 12 PS. Damals glaubte man allerdings nicht, daß sich diese kräftigen Fahrzeuge allgemein einbürgern würden. Wie sehr wir uns geirrt haben, lehrten die späteren Jahre. Der liegende Motor wurde in einen stehenden umgewandelt, allerhand Verbesserungen wurden angebracht, und besonders waren es die Pneumatiks, die dem Automobilismus zum Fortschritt verhalfen. Eine ganze Reihe neuer Fabriken sind entstanden, und jetzt haben Hunderttausende von Arbeitern Brot durch die Fabrikation der Automobile und ihres Zubehörs. Ich darf es ohne Selbstüberhebung aussprechen, daß ich den ersten Motorwagen gebaut habe und auf ihm gefahren bin. Den Ruhm der ersten Fernfahrt muß ich bekanntlich aber an meine Frau abtreten. Jetzt habe ich mich vom geschäftlichen Betriebe zurückgezogen, um den Rest meiner Lebensjahre in Ruhe zu verbringen. Damit habe ich nun ein kurzes Bild meiner Lebensjahre gegeben.

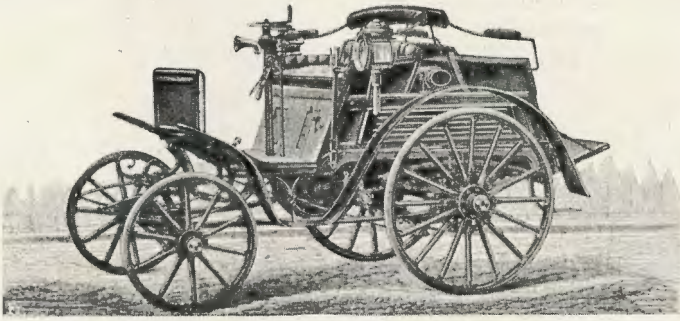
Ein Gegner des Schnellfahrens bin ich immer noch, das Rasen auf den Straßen hat gar keinen Zweck und schafft dem Motorwagen nur Feinde. Eine Geschwindigkeit von 50 km sollte die höchste sein, die überhaupt gefahren werden sollte. Mehr ist immer vom Uebel, bis nicht eigene Automobilstraßen vorhanden sind.

Ich möchte hier noch erwähnen, daß wir auch einmal, es war anfangs der neunziger Jahre, mit dem Bau von Motorbooten begonnen haben, da unsere Fabrik aber nicht am Wasser lag und wir uns nicht zu sehr zersplittern wollten, haben wir dieses Fabrikationsgebiet bald wieder verlassen.

Ein aus damaliger Zeit noch vorhandenes Bild zeigt eines unserer Boote im Mannheimer Hafen. Ich sitze am Steuer, im Vorderteil hat Herr Rosé Platz genommen.

Daimlers Erfindung.

Ob ich während der ersten Jahre meines Wagenbaues von der Ausführung eines Wagens durch Daimler in Cannstatt Kenntnis erhalten? Diese Frage muß ich verneinen. Etwa ein Jahr, nachdem mein zweiter Wagen fertiggestellt war, also wohl im Jahre 1887, kam eines Tages ein Reisender zu mir in die Fabrik, und als er meines Wagens an-



5 PS Benzwagen, Modell „Dos-à-Dos“.

sichtig wurde, erzählte er, daß auch in Cannstatt ein gewisser Daimler einen Wagen erfunden habe, der durch einen Motor getrieben werde. Er habe den Wagen sogar am Neckar stehen sehen, auf dem auch ein mit Motor betriebenes Schiff gelaufen sei. Infolge dieser Mitteilung bekam ich natürlich trotzdem das allergrößte Interesse für meinen „Konkurrenz“erfinder, und ich fand dann in der Patentzeitung ein Patent Daimlers, das er auf ein Motorzweirad genommen und das in dem Jahre 1885 oder 1886 angekündigt war. Die Patent-eintragung konnte mich aber nicht weiter erregen, da ich ein durch Motor angetriebenes Zweirad für ein unmögliches Fahrzeug ansah. Ich hatte ja schon mit meinem Fahrrade keine guten Erfahrungen gemacht, wenn ich auch damals selbst Motor war. Man mag sich wundern, daß ich so spät von den Daimler-Wagen Kenntnis erhalten. Die Presse hat sich in den achtziger Jahren eben noch nicht mit dem Motorwagen befaßt, und der Verkehr zwischen den einzelnen Städten war kein so ausgedehnter wie heutzutage. Mit Cannstatt hatte ich keine Beziehungen, und ich bin überzeugt, daß auch Daimler von meiner Erfindung erst etwas erfahren hat, als er die Patente las. Leider habe ich Daimler niemals gesprochen; ich habe ihn einmal von weitem in Berlin gesehen, und ehe ich zu Daimler gelangen konnte, den ich gern persönlich kennen gelernt, war er weggegangen. Daimler starb bekanntlich bedauerlicherweise sehr früh, schon Anfang 1900.

So schloß Carl Benz seine Ausführungen, die, wenn auch zum Teil bekannt, neues Interesse erwecken werden. Carl Benz ist einer der wenigen Erfinder, die, nicht allein die Fortschritte ihrer Erfindung erleben; er konnte die höchste Entwicklung seiner Erfindung noch mit durchmachen, der rüstige, fast jugendlich zu nennende Mann wird sich hoffentlich noch lange Jahre seiner Erfindung erfreuen.

Am 25. November 1912 feierte Carl Benz seinen 68. Geburtstag, und dieses frohe Ereignis war der Grund meines Besuches und der Veröffentlichung dieses Artikels. Möge es dem verdienten Manne noch recht lange vergönnt sein, im Kreise seiner Familie frohe Tage zu erleben. Die gesamte Industrie hat Grund, sich immer wieder seiner Erfindung zu erinnern, da jetzt wohl kaum eine größere Firma existiert, die nicht einen Motorwagen ihr eigen nennt, und wenn wir

noch auf das Fortschreiten der Luftschiffahrt verweisen, so geschieht es, um dadurch festzustellen, daß ohne die Erfindung von Carl Benz — Daimlers Verdienste sollen durchaus nicht geschmälert werden — wohl kaum die Erfolge auch dieses Beförderungsmittels so große gewesen wären. Ohne die Erfindung des Motorwagens dürfte der Motorenbau sich kaum in dieser rapiden Weise entwickelt und die Luftschiffahrt ihre Erfolge erzielt haben. Die Erfindung von Carl Benz ist nicht allein unserem Vaterlande von großem Nutzen gewesen, sie bedeutet einen Kulturfortschritt der Menschheit. In einem Carl Benz geweihten, vor anderthalb Jahrzehnten oft gesungenen Liede verherrlicht Dr. L. Seelig, Mannheim, den Benzschen Motorwagen. Dort heißt es:

Motorwagenlied.

Schön'res nicht in unsern Tagen
 Weiß zu singen ich und sagen,
 Als ein Heil dem Motorwagen,
 Seiner nimmermüden Kraft!
 Durch die Auen, über Berge

Jaget ihn die eigne Stärke
 Sturmesgleich, und Wunder-
 werke
 Ohne Zahl er herrlich schafft.

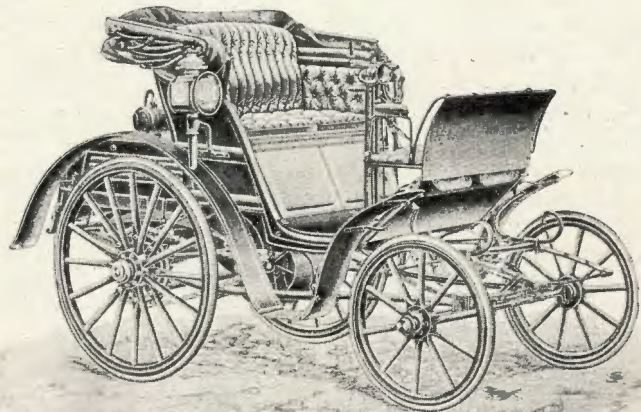
Ihm laßt Dank und Preis
 uns weihen!
 Fremde Kraft er mag nicht
 leihen!
 Köstlich weiß er zu befreien
 Uns von Sorg' und Gram den
 Sinn!
 Rascher wie die Winde
 ziehen,
 Schneller als die Wolken
 fliehen,
 Wie in Sturmesmelodien
 Saust er durch die Welt dahin.

Heil und Preis Dir, Motor-
 wagen!
 Wie in schönen, alten Tagen
 Hast Du uns zurückgetragen

Zur Natur, zum höchsten Glück!
 Wie einst wandernde Scholaren
 Glücklicher als alle waren,
 Wir durch Stadt und Länder fahren,
 Blüht uns fröhliches Geschick!



Benz-Phaeton (1900).



5 PS Benzwagen, Modell „Dux“ (1900).

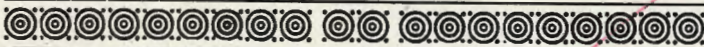
Lacht der Lenz im neuen Blühen,
Ob des Sommers Rosen glühen,
Draußen winket unsre Bahn.
Was in einsam heiligen Stunden
Kühner Menschengestalt erfunden,
Läßt uns fröhlich nun gesunden,
Führt zu reinstem Glück hinan!

Laßt uns durch die Weiten fliegen,
Wahn und Kleinlichkeit bekriegen,
Ueber Raum und Zeit wir siegen,
Mut und Stolz ist unser Teil.
Freiheit vom gewohnten Zwange!
Frei vom Bann im Schienenstrange,
Selbstbewegt im Sturmesgange,
Motorwagen, Dir Allheil!

Herr Carl Benz ist Ehrenmitglied des Vereins Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller, des Rheinischen Automobil-Clubs und Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. Vor einigen Jahren wurde er durch Verleihung der 2. Klasse des Ordens vom Zähringer Löwen durch den Großherzog von Baden geehrt.

Freundlichkeit und bescheidene Zurückhaltung sind über das ganze Wesen von Carl Benz gebreitet, schlichte Einfachheit und das golden-fröhliche Leuchten seiner hellen Augen lassen ihm aller Herzen schon nach wenigen Worten zufliegen. Er ist einer der Großen der Geschichte, die durch eigene Kraft emporstrebten und durch Energie und nie versagende Ausdauer das hohe Ziel, die Vollendung einer neuzeitlichen Idee, verwirklichten.

P. Teickner-Mannheim.



Zur Oesterreichischen Alpenfahrt 1913.

Nach eingehenden Beratungen, die vom K. K. Oesterreichischen Automobil-Club mit den Interessenten der Automobilfabrikanten- und -Händlerschaft wegen der der Alpenfahrt 1913 zugrunde liegenden Bestimmungen gepflogen wurden, veröffentlichte der Club, wie schon in Nr. 52, 1912 kurz mitgeteilt, einen Entwurf der Ausschreibung für die Alpenfahrt 1913, wie auch einen Entwurf der Durchführungsbestimmungen zur selben Konkurrenz. Wir entnehmen den beiden Entwürfen einige der hauptsächlichsten Bestimmungen: Der Entwurf zur Ausschreibung sagt eingangs, daß der K. K. Oesterreichische Automobil-Club im Juni 1913 eine internationale Konkurrenz für Tourenautomobile in 7 Non-stop-Etappen mit einem Rasttag über insgesamt ca. 2500 km veranstaltet. Die Karosserie der teilnehmenden Fahrzeuge muß eine vollständige, offene, viersitzige Tourenkarosserie mit Verdeck sein.

Vor dem Start in Wien, der, wie im vergangenen Jahre, beim Beginn der Laxenburger Allee, X. Bezirk, ab 5 Uhr früh stattfindet, werden an den Konkurrenzwagen folgende Plomben angelegt: 1. Motorhaube, 2. Kühlereinfüllöffnung, 3. Fußbretter und 4. Unteres Schutzblech.

Da jede der Tagesetappen als Non-stop-Fahrt zurückgelegt wird, so wird jeder Aufenthalt, bei welchem der Motor nicht weiterläuft, als unfreiwilliger angesehen und mit Strafpunkten belegt. Als unfreiwillige Aufenthalte werden auch alle Fahrtunterbrechungen gewertet, bei denen Hantierungen oder Reparaturen am Wagen vorgenommen werden. (Reifenschäden bei laufendem Motor ausgenommen.) Freiwillige Aufenthalte bei nicht abgestelltem Motor und vorhergehender Verständigung zwischen Kontrolleur und Konkurrenten sind bis zur Gesamtdauer von 30 Minuten während jedes Fahrtages gestattet.

Die Wertung wird auch bei der Alpenfahrt 1913 eine Punktwertung sein. Wie bei der Alpenfahrt 1912 werden drei Kategorien von Strafpunkten zur Wertung herangezogen, und zwar derart, daß bei gleicher Anzahl von Strafpunkten I. Kategorie jene der II. Kategorie und bei evtl. gleicher Anzahl von Straf-

punkten dieser beiden ersten Kategorien jene der III. Kategorie den Ausschlag geben. Als Nennungsanfang gilt der Tag, an dem der K. K. Oe. A. C. die definitive Ausschreibung zur Alpenfahrt veröffentlicht. Nennungs-schlus am 1. Mai 1913. An Nennungsgebühren wurden festgesetzt: Für Wagen bis 2 l Zylinderinhalt 200 Kr.; für Wagen von 2 bis 4 l Zylinderinhalt 300 Kr.; für Wagen über 4 l Zylinderinhalt 400 Kr.

Artikel XV des Entwurfs befaßt sich mit der Placierung und Preiszuerkennung; für erstere ist die geringste Anzahl von Strafpunkten I. Kategorie maßgebend, für die Preiszuerkennung entscheidet in letzter Linie das Los.

Für die Alpenfahrt kommen außer dem Großen Alpen-Wanderpreis des K. K. Oe. A. C. im Werte von 10 000 Kr. noch zahlreiche Preisspenden, wie der Teampreis u. a. m., die späterhin veröffentlicht werden, in Frage. Hier sei auch erwähnt, daß von einer Fabrik nicht mehr als zwei Teams zur Fahrt genannt werden dürfen.

Der Entwurf der Durchführungsbestimmungen befaßt sich in der Hauptsache mit der Quartierung, Abnahme der Wagen, Startbestimmungen, Bestimmungen zur Prüfung im Bergfahren usw.

Bezüglich der Abnahme der Wagen ist zu erwähnen, daß dieselbe wie 1912 auf dem alten Heumarkt in Wien stattfindet.

Ueberspringen wir einige Artikel, die von den Mauten, Parkplätzen, den verschiedenen Abzeichen der Funktionäre und Fahrer handeln, so gelangen wir zu Artikel XI, der von der Prüfung im Bergfahren handelt. Er besagt, daß in den definitiven Propositionen jene Strecken genau bekanntgegeben werden, die während der Fahrt von den Wagen sowohl bei der Berg- als auch Talfahrt in glatter Fahrt, d. h. ohne stehen zu bleiben, zu nehmen sind. Die Bergstrecken sowohl, als auch jene Gefälle werden durch Start- und Zielband, sowie durch Paßhöhenmarkierung gekennzeichnet sein. Bezüglich der Startzeit in den einzelnen Etappenstationen ist es bei dem Einminutenstart geblieben, über den schon im Vorjahr die Meinungen sehr auseinandergingen.

Die Wiedergabe der übrigen Punkte der beiden Entwürfe behalten wir uns bis zur Veröffentlichung der definitiven Fassung der Propositionen zur Alpenfahrt 1913 vor.

Pariser Konferenz.

Am 17. Dezember v. J. fand, wie bereits in Nr. 52, 1912, der „A. A. Z.“ gemeldet, die alljährliche Sitzung der international anerkannten Automobil-Clubs statt, auf welcher bedeutsame Beschlüsse gefaßt wurden. Einmal war es der 500 000 Francs-Preis, welcher zu einer Ausschreibung zwecks Erlangung eines neuen Betriebsstoffs und zur Konstruktion eines entsprechenden Vergasers für Automotoren führen soll, um den unerträglich hohen Benzinpreisen entgegenzutreten. Bemerkenswert sei, daß dieser Beschluß auf eine Anregung des Generalsekretärs Fasbender vom K. K. Oe. A. C. zurückzuführen ist. Auch der zweite Antrag bezüglich der farbigen Markierung der Landstraßen stammt vom K. K. Oe. A. C., der eine ähnliche Markierung schon in Böhmen erfolgreich durchgeführt hat. Gegenüber dem französischen Antrag, die Hauptlandstraßen zu nummerieren, d. h. jede Hauptstraße mit einer Zahl zu bezeichnen, wurde der österreichische Vorschlag der farbigen Markierung angenommen, weil letztere zweckmäßiger und einfacher ist. Es soll demnächst durch die Automobil-Clubs an die einzelnen Regierungen zwecks entsprechender Straßenmarkierung herangetreten werden. Der dritte Hauptpunkt der Tagesordnung betraf den Grenzverkehr. Während der Automobilist, der jetzt mehrere Länder bereist, ebensoviel Triptyques haben muß, wie er Länder bereist, wird künftig hier eine große Erleichterung Platz greifen, indem ein derartiger Reisender nur ein einziges in französischer Sprache gehaltenes Heft (Carnet) ausgehändigt bekommt, mit dem er nicht weniger wie zehn verschiedene Grenzen überschreiten kann, ohne irgendwie die zeitraubende und lästige Bescheinigung des Ein- und Austritts seiner Reise vornehmen lassen zu brauchen. Auch die Clubs, welche bisher durch fehlende oder mangelhaft ausgestellte derartige Bescheinigungen bekanntlich in sehr viele Ungelegenheiten gekommen sind, werden diese Neuerung mit großer Genugtuung begrüßen. Daneben wird für ständig an der Grenze wohnende Automobilisten das bisherige Triptyque für den Verkehr mit einem bestimmten Lande seine Gültigkeit behalten.