

## NDB-Artikel

**Benz, Carl** Friedrich Ingenieur, Erfinder des Kraftwagens, \* 25.11.1844 Karlsruhe, † 4.4.1929 Ladenburg bei Mannheim. (katholisch)

### Genealogie

V Johann Georg (1809–46), Lokomotivführer, S des Johann Michael und der Maria Anna Schottmüller;

M Jos. Vaillant (1812–70);

• Pforzheim 1872 Berta (1849–1944, evangelisch), T des Karl Friedrich Ringer, Zimmermeister, und der Auguste Frieder. Kollmar;

2 S, 3 T.

### Leben

Von 1853 an besuchte B. das Lyzeum der Stadt Karlsruhe, wo die Naturwissenschaften ganz besonders gepflegt wurden. Mit seinen ausgezeichneten Leistungen erwarb er sich das Verständnis und die Förderung seiner Lehrer, die ihn gern mit der Assistenz bei physikalischen und chemischen Experimenten betrauten. Im Versuchsstübchen zu Hause verbrachte er einen großen Teil seiner Freizeit mit selbständigen Versuchen. In ihrer grenzenlosen Opferbereitschaft ermöglichte die Mutter ihm den Besuch der Polytechnischen Schule in Karlsruhe. Ab 1860 studierte er vier Jahre Maschinenbau unter der Leitung →Ferdinand Redtenbachers, der seinen Schülern sowohl praktisch als theoretisch die wertvollsten Kenntnisse und Anregungen verschaffte, und nach dessen Tod bei →Franz Grashof, einem genialen Theoretiker.

Nach Abschluß seiner Studien verdingte sich B. als Schlosser bei der Karlsruher Maschinenbau-Gesellschaft. Hier lernte er das Wesentliche des Lokomotivbaues, einige Jahre später als Konstrukteur der Firma Schweizer sen., Mannheim, den Fahrzeugbau und schließlich in Pforzheim bei Gebrüder Benckiser den Brückenbau kennen. Immer war er daneben noch bestrebt, in den Abendstunden nach harter Arbeit sein theoretisches Wissen zu vervollkommen.

1871 kehrte er nach Mannheim zurück, wo Handel und Industrie sich mächtig zu entfalten begannen. Nach Jahren mühevollen Lernens suchte er sich nun seine Erfahrungen in selbständiger Arbeit nutzbar zu machen und gründete eine bescheidene Eisengießerei und mechanische Werkstätte. Hier sollte die Idee seiner Studienzeit, „ein Fahrzeug herzustellen, das ohne Pferde, ähnlich wie die Züge auf den Schienen, sich auf der Landstraße schienenlos bewegte“,

Gestalt gewinnen. 1877 begann er mit der Konstruktion eines 1-PS-Gasmotors im 2-Takt-System, angeregt durch die zu jener Zeit alle Fachblätter füllenden Berichte über neuartige Kraftmaschinen für gewerbliche Zwecke. 1880 war der erste Motor betriebsbereit. Nachdem seine finanziellen Schwierigkeiten durch die Gründung einer Aktien-Gesellschaft vorübergehend gebannt waren, konnte B. die Produktion stationärer 1-PS-Gasmotoren zum Antrieb der verschiedensten Maschinen in großem Umfang betreiben. Einmal bekannt geworden, fanden diese verhältnismäßig guten Absatz, so daß bald stärkere Motoren bis zu 4 PS in das Produktionsprogramm einbezogen werden konnten. Mißstimmigkeiten mit den Kapitalgebern, die seinen Einfluß in der Firma auf ein nicht mehr erträgliches Maß beschränkten, bewogen ihn jedoch wenig später, seinen Anteil zu liquidieren. Mit neuen Gesellschaftern gründete er 1883 die „B. & Cie. Gasmotorenfabrik in Mannheim“. Neue Verbesserungen sicherten den Motoren den Markt, so daß sich B. mehr und mehr der Entwicklung des Kraftwagens widmen konnte. Die ersten Entwürfe konstruierte er 1884, und schon im Herbst 1885 konnten die ersten Fahrversuche mit einem dreirädrigen Motorwagen im Hof der B.-Werkstätte unternommen werden. Am 26.1.1886 erhielt der Erfinder für seinen Wagen das deutsche Reichspatent Nr. 37 435, dem französische, englische und amerikanische Patente in kurzen Abständen folgten.

Der große Wurf war gelungen; doch die Öffentlichkeit blieb uninteressiert und ablehnend. Selbst behördliche Verbote und Schikanen blieben nicht aus. 1888 brachte B. sein inzwischen weiterentwickeltes Modell 3 zur Kraft- und Arbeitsmaschinenausstellung nach München. Es gelang ihm hier, von einem skeptischen Polizeihauptmann die inoffizielle Erlaubnis zu erwirken, seinen „Selbstbeweglichen“ zwei Stunden täglich in der Öffentlichkeit vorzuführen, und der Erfolg schien sicher. Die Zeitungen schrieben begeistert über die neue Erfindung, und das Preisgericht der Ausstellung anerkannte die geniale Leistung mit der höchsten Auszeichnung, der Großen Goldenen Medaille. Kauflustige aber fanden sich nicht. Auch die Ausstellung des Wagens auf der Pariser Weltausstellung 1889 erwies sich in dieser Hinsicht als ein Fehlschlag. B. selbst sah den Grund dafür darin, daß der Wagen mit seinen drei Rädern bei den damaligen Wegeverhältnissen allzu große Unbequemlichkeiten für die Insassen hatte. Er befaßte sich daher erneut mit der Konstruktion eines vierrädrigen Fahrzeuges, wie es ihm ursprünglich vorgeschwebt hatte. Problematisch gestaltete sich hier die Entwicklung einer geeigneten Lenkung. Nach zähem Bemühen konnte er im Winter 1892/93 eine „Wagenlenkvorrichtung mit tangential zu den Rädern zu stellenden Lenkkreisen“ (Achsschenkellenkung) zum Patent anmelden. Er führte außerdem weitere Verbesserungen der elektrischen Zündanlage, der Motorenleistung, des Vergasers, der Kühlvorrichtung und anderer technischer Einzelprobleme des Wagenbaues durch und rationalisierte die kaufmännische Organisation. Dies verhalf ihm zu steigenden Erfolgen. Die Typenskala umfaßte um die Jahrhundertwende vom Volksautomobil bis zum Rennwagen, vom Lastwagen bis zum Luxusmodell Spezialfahrzeuge mannigfaltigster Art. - Der Kapitalbedarf der B.-Werke stieg mit der Produktion. Neue innerbetriebliche Krisen verleiteten B. die aktive Mitarbeit in seinem Unternehmen, so daß er 1903 seinen Austritt aus der Aktien-Gesellschaft erklärte. Er zog sich nach

Ladenburg zurück und gründete hier mit seinen beiden Söhnen Eugen und Richard die Firma „B. Söhne“.

Kriegs- und Nachkriegszeit verlebte B., bis ins hohe Alter rastlos und unermüdlich schaffend, in der stillen Zurückgezogenheit der kleinen Stadt. Seine Erfindung aber eroberte die Welt, und höchste Ehrungen wurden dem Altmeister zuteil. Es war ihm vergönnt, die Fusion der „B. & Cie. AG“ mit der „Daimler-Motoren-Gesellschaft“ zu erleben. Daimler und B. hatten sich, ohne voneinander zu wissen, gleichzeitig mit dem Problem des Automobilbaues beschäftigt und es jeder in genialer Weise gelöst. Während Daimler der Entwicklung des Motors den Hauptwert beilegte, schuf B. einen Fahrzeugtyp, bei dem Motor und Fahrgestell erstmals zu einer organischen Ganzheit verbunden waren. Früher hatten sich beide Unternehmen im Konkurrenzkampf zeitweilig gegenseitig stark beeinträchtigt, nun vereinigte die Fusion das Lebenswerk beider Pioniere zu einer starken, richtungweisenden Kraft im Zeitalter der Motorisierung.

### **Werke**

Lebensfahrt eines dt. Erfinders, Erinnerungen eines Achtzigjährigen, 1925, 21936.

### **Literatur**

St. J. C. Nixon, The Invention of the Automobile (K. B. u. G. Daimler), London 1936;

P. Siebertz, C. B. Ein Pionier d. Motorisierung, 21950 (*vollst. W- u. L-Vorz. u. P*);

G. Bieber, C. B., in: DBJ XI, S. 47-51 (*P*).

### **Portraits**

Bildnis v. Oertel b. Reichsverband d. Automobilindustrie in Berlin, in: Die Technik d. Neuzeit, III, S. 65;

Eisenbüste von A. Rothenburger, 1932 (Daimler-Benz-Werke Untertürkheim), Abb. in: Gr. Deutsche im Bild, 1936, S. 443.

### **Autor**

Marie-Louise Broecker

### **Empfohlene Zitierweise**

, „Benz, Carl“, in: Neue Deutsche Biographie 2 (1955), S. 57-59 [Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/html>



---

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften

---