

Zwei Leben für das Auto

1885 auf drei Rädern

In einer kleinen Stadt bei Heidelberg, in Ladenburg am Neckar, erinnern sich zwei alte Brüder noch an die Zeiten, in denen sie als erste in einem aufsehenerregenden Gefährt herumkutschierten, einem Gefährt, das später Automobil genannt wurde. Die beiden Brüder sind Eugen und Richard Benz. Ihr Vater war Karl Benz, der 1885 den ersten Wagen mit Motorenantrieb erfand und baute.

Inzwischen hat sich die Autoindustrie zu einem riesigen Geschäft entwickelt und vielen Pionieren Erfolg und große Vermögen eingebracht. Die Brüder Benz, jetzt 74 und 72 Jahre alt, sitzen noch immer an ihren Schreibtischen im altmodischen, mit Trophäen, Photographien und Andenken vollgestopften Büro der kleinen Reparaturfabrik „Benz u. Söhne“ im verschlafenen Ladenburg.

Sie haben nie viel Geld verdient, sie sind heute praktisch unbekannt, und sie fühlen sich glücklich: Richard, der Jüngere, kahlköpfig, blinzeln, sorgfältig angezogen, und der weißhaarige Eugen mit herabhängendem Schnurrbart und einem schlottrigen Anzug.

Einmal haben sie den Welt-Schnelligkeitsrekord gewonnen, 1911, in Daytona Beach, Florida. „220 Kilometer haben wir gemacht und uns eingebildet, es wäre etwas Besonderes. Jetzt hat der Engländer John Cobb voriges Jahr auf der Bonneville Flats in Utah über 640 Kilometer gemacht“, sagt Eugen.

Geschwindigkeit war immer eine Leidenschaft der Brüder Benz. Zu den Erinnerungstücken aus ihren jungen Tagen gehören außer vielen Rennpreisen Aufnahmen, auf denen sie am Steuer ihrer hochrädigen Benz-Wagen mit einem Siegerlächeln zu sehen sind.

In einer großen polierten Mahagonikiste befindet sich ein glänzender, kleiner Wagen, ungefähr ein Meter hoch und 1,20 m lang. Eugen erklärt: „Das naturgetreue Modell des ersten Autos der Welt, aus dem Jahre 1885. Es hatte nur drei Räder, doch schon viele Merkmale der heutigen Wagen, wie elektrische Zündung und ein Wasserkühlungssystem.“

Das Originalauto, nach dem das Modell angefertigt wurde, haben die Benz-Brüder dem Deutschen Museum in München gegeben. Als Eugen es kurz vor dem Kriege zum letzten Male sah, hatte es noch die Beulen im Chassis, die aus der Zeit herkommen, da Bruder Richard es gegen eine Mauer fuhr.

Richard erinnert sich noch genau daran. „Das war vielleicht der erste Autounfall der Welt. Damals holte ich mir den Wagen zu einer „Schwarzfahrt“, ohne Vater um Erlaubnis zu fragen. Als ich ungefähr 25 Kilometer drauf hatte, bekam ich plötzlich Angst, krachte in eine Steinmauer und fiel von dem hohen Sitz. Ich hatte blaue und grüne Flecken, und natürlich erzählten wir Vater nichts.“

Vater Benz entdeckte jedoch die Beulen, war aber nicht so wütend, wie die Jungen es erwartet hatten. Richard weiß warum: „Er brauchte uns zu notwendig, wenn der Wagen versagte, und das kam am Anfang häufig vor.“

Der Vater nahm seine Jungen oft auf seine Versuchsfahrten mit, als sie noch Kinder waren. Das war nicht immer eine reine Freude für sie. Meistens mußten sie den Wagen nach Hause schieben, während der Vater sich auf dem Führersitz ausruhte.

Vater Karl Benz, der Sohn eines Lokomotivführers, war schon früh an den „neumodischen“ Explosivmotoren interessiert. 1883 gründete er die Firma Benz & Co., die

stationäre Motoren baute. Zwei Jahre später konstruierte er sein erstes Auto. „Er wird sich mit seinen verrückten Ideen ruinieren“, sagten die Freunde.

Die „verrückten Ideen“ hatten das Ergebnis, daß Frankreich, Amerika und England auf der Pariser Weltausstellung 1887 mehr Autos kauften, als Benz je in Deutschland absetzen konnte. Die Geschäfte der Firma Benz blühten.

1903 kam es zu Differenzen. Karl Benz schied aus der Firma aus. Eugen und Richard, inzwischen zu seriösen jungen Männern mit drohend gezwirbelten Schnurrbärten und einer beachtlichen Menge technischen Könnens herangewachsen, folgten.

Vater Benz hatte ein Grundstück in der Kleinstadt Ladenburg erworben. Hier eröffnete er mit den Söhnen, den Brüdern eine Fabrik, „Benz & Söhne“.

Später trat Benz sen. wieder in die alte Firma ein, die dann zusammen mit der Daimler-Gesellschaft die Mercedes-Wagen herausbrachten. Beide Firmen vereinigten



Schnelle Brüder: Richard und Eugen Benz
„Unsere Wagen hielten zu lange“

sich 1926 und bildeten den Daimler-Benz-Konzern, der heute wieder in Stuttgart existiert und Lastwagen und den 170/V-Personenwagen baut.

Die Söhne aber führten ihr eigenes Geschäft weiter. 1929 starb der alte Benz in Ladenburg.

Der erste von Benz & Söhne 1907 herausgebrachte Wagen war ein 14-PS-Vierzylinder mit einer Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometer. Die Firma, die mit zehn Angestellten angefangen hatte, hatte schließlich deren 120 und Zweigbüros in England und Rußland.

„Unsere Wagen“, sagt Eugen, „hatten, wie das Ford-Modell T, den einzigen Nachteil, daß sie zu lange hielten.“ Diese Behauptung wird durch einen altmodischen Lastwagen aus dem Jahre 1911 bestätigt, der noch heute in der Fabrik verwendet wird.

Der erste Weltkrieg unterbrach Pläne für einen billigen Standardwagen, und nach 1918 und der folgenden Depression entschieden sich die Benz-Brüder, die Herstellung von Autos aufzugeben. Statt dessen spezialisierten sie sich auf die Reparatur von Kurbelwellen, Kolben und Zylindern und auf die Ueberholung von deutschen und ausländischen Motoren.

„Wir haben einen langen Weg zurückgelegt seit unseren ersten Bemühungen“, sagt Eugen Benz nachdenklich. „Der Autofahrer von heute kann sich gar nicht vorstellen, was wir für Schwierigkeiten hatten.“

Das ist lange her. Im Garten von Richard Benz' Haus steht ein seltsames Denkmal. Auf einem Steinsockel ist das Steuerrad eines der ersten Wagen zu sehen. Eugen Benz schmunzelt seinen Bruder an und sagt mit gemütlichem Spaß: „Wir Fossilien“.

ARTISTIK

Mann ohne Fehltritt

Start mit 10 000 Zigaretten

Im Düsseldorfer Rennstadion gab es zu Ostern Pfannkuchen, auf dem Hochseil gebacken von Camillo Mayer. Seine Hochseiltruppe servierte ihrerseits zum ersten Male ihre „Stratosphärenfahrt“. Es war eine Weltpremiere.

Auf 50 Meter hohem schwankenden Stahlmast, auf dem schräggespannten Seil stehen und gehen die Boys und Girls der Truppe auf Händen und Füßen daher, ohne Netz und Sicherung. Mit den Zähnen im Seil saust ein graziöses Mädchen schräg hinunter in die Tiefe.

Der 58jährige Senior der Truppe mit der unteretzten kräftigen Gestalt und der temperamentvoll-derben Redeweise will den „schönen alten deutschen Seiltänzerberuf“ wieder populär machen. Im Herbst wird er als erster deutscher Seiltänzer nach dem Kriege wieder auf große Weltfahrt gehen. Mit dem Programm vom Düsseldorfer Osterstart.

Als Camillo mit 15 Jahren in seinem Elsässer Heimatdorf die erste Seiltänzertruppe sah, stand es für ihn fest, daß er Seiltänzer werden würde. Auf dem Güterbahnhof seines Dorfes schnitt er heimlich einen Signaldraht ab, der dann, im Wald zwischen zwei Bäumen aufgespannt, als Uebungsseil diente. Nach einem halben Jahr kniff er von zu Hause aus.

In den 44 Jahren seiner Artistenlaufbahn hat Camillo nicht einen einzigen Fehltritt getan. Zweimal ist er abgestürzt, weil die technische Ausrüstung versagte. Jedesmal landete er im Geäst eines retten Baumes.

Während des Krieges hatte Camillo seine gesamte Ausrüstung verloren. Nach Kriegsende war er als Dolmetscher in einem Russenlager in Cranichfeld in Thüringen. Er ist durch die Welt gekommen und spricht russisch, französisch, englisch, italienisch.

Der neue Start 1945 begann mit improvisierten Vorstellungen vor den Frauen der Russen. 10 000 Zigaretten, von den begeisterten Zuschauern rasch gesammelt, bildeten die Grundlage für Camillos neue Unternehmungen.

Das dienstälteste Mitglied seiner neuen Truppe ist ein hübsches kleines thüringisches Bauernmädchen, das er in Cranichfeld gefunden und in aller Eile ausgebildet hat. Schlicht und fröhlich, ganz ohne großes „make up“ schauen auch die anderen sieben Mädchen der Truppe drein, die Älteste ist erst 20 Jahre alt. Camillo hat sie alle selber ausgebildet, mit Temperament und Güte.

„Das Volk bringt mir's Geld, dem Volk gebe ich's wieder“, ist Camillo Mayers Grundsatz. Zum Osterfest 1948 trug er einen Tommy huckepack übers Seil — „zugunsten der hungernden deutschen Kinder.“