

# Bertha Benz und ihre Fernfahrt von 1888 – eine unglaubliche Geschichte

## Reflexionen des »Tankwarts« an der 1. Tankstelle der Welt

Adolf Suchy

*Die Fahrt der Bertha Benz beleuchtet in einzigartiger Weise das eher versteckte Wirken einer emanzipierten Frau am Ende des 19. Jhdts. Ihr unbedingtes Vertrauen in Carl Benz und ihre Söhne, ihre unbeirrbar Zielorientierung durch alle Höhen und Tiefen eines Unternehmerlebens verdeutlichen ihre Verstrickung in die Entwicklung des Automobils. Daneben werden auch die Rahmenbedingungen der technischen Entwicklung des Motorenbaus dargestellt. Im Mittelpunkt steht aber die Suche nach einer Antwort auf die Frage, warum Bertha Benz die Fahrt überhaupt unternommen hat, die sie vernünftigerweise niemals hätte unternehmen dürfen.*

### Vorbemerkungen

Bedingt durch die epochale Fahrt der Bertha Benz und ihren ersten Tank-Stopp wurden die Stadt-Apotheke und mit ihr die Stadt Wiesloch vor allem in den großen Jubiläumsjahren dieser Fahrt (1963 / 1988 / 2013) immer wieder mit Oldtimer-Fahrten auf der Route der historisch belegten Strecke konfrontiert, wobei an der Stadt-Apotheke häufig der Tankvorgang nachempfunden wurde. Und dennoch gab es bei Ur-Wieslochern zu jener Zeit immer noch Zweifel, ob denn das mit Bertha Benz und der Tankstelle wirklich so gewesen war. Doch die Fahrt der Bertha Benz mit ihrem Tank-Stopp an der Stadt-Apotheke in Wiesloch ist historisch eindeutig belegt. Nicht ganz so sicher ist allerdings, ob der damalige Apotheker Willy Ockel »höchstselbst« Bertha Benz mit Ligroin versorgt hat, oder ob es zufällig der diensttuende Provisor war. Vor die-

sem Hintergrund trat der Autor ab 1983 den Dienst eines nebenberuflichen »Tankwarts« an, eigentlich ein schöner Anlass, diesem fast ausgestorbenen Berufsbild ein weiteres Denkmal zu setzen, ähnlich, wie es der Rühmann-Film »Die drei von der Tankstelle«<sup>1</sup> getan hat und zu dem inzwischen auch einige Bildbände erschienen sind<sup>2</sup>.

Inzwischen sind die Jubiläen zum 100. und 125. Geburtstag des Automobils (und immer mit zweijährigem Abstand die der Fahrt der Bertha Benz) ins Land gegangen. Das Interesse am automobilen Kulturgut sowie die mediale Aufmerksamkeit an der 1. Tankstelle der Welt haben seither stetig zugenommen. Im Jahr 2015 hat sich die Daimler AG entschlossen, diesen Aktivitäten ein Glanzlicht aufzusetzen mit der Spende einer Replik des Benz-Patent-Motorwagens an die »Freunde historischer Fahrzeuge Wiesloch e. V.«, damit die Tankszene nun jederzeit vor Ort ohne auf-



*Wiesloch — Haupt-Straße*

Der Ort der Geschichte, die Stadt-Apotheke in der Wieslocher Hauptstraße in den 1920er Jahren, vom Straßenverkehr noch weitgehend unberührt und von einer Fußgängerzone hat man damals auch noch nichts gewusst. (Stadtarchiv Wiesloch)

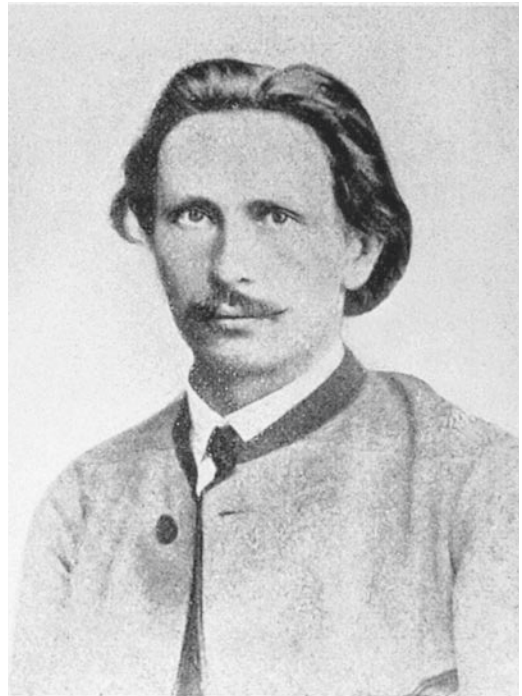
wendige Bereitstellung des Dreirades nachempfunden werden kann.

### Die Stadt-Apotheke in Wiesloch und wie sie zur Tankstelle wurde

Das kurfürstliche Apotheken-Privileg wurde der Stadt-Apotheke 1735 unter Kurfürst Carl Philipp erteilt. 1816 heiratete der Neckargemünder Apotheker und Weinbauwissenschaftler Johann Philipp Bronner in die Wieslocher Stadt-Apotheke ein und übernahm deren Führung. Während seiner 44-jährigen Amtszeit verlegte er ihren Standort gleich dreimal, das letzte Mal, anlässlich der Übergabe der Apotheke an seinen Sohn Georg Phi-

lipp. Aus diesem Anlass wurde 1858 ein zeitgemäßes Apotheken- neben Wohngebäude (Hauptstraße 96) errichtet. 30 Jahre später (1888) fuhr Bertha Benz dort mit dem ersten Automobil vor.

Dieses Apothekengebäude ist uns heute als 1. Tankstelle der Welt wohl vertraut. An diesem Standort war die Stadt-Apotheke bis 1966 in Funktion, dann erforderte der stark angewachsene Straßenverkehr eine Verlegung der Apotheke in das benachbarte Wohngebäude des Apothekers. Die Massenmotorisierung ist folglich der 1. Tankstelle der Welt beinahe zum Verhängnis geworden. Eine weitere Ironie der Geschichte ist, dass diese Gedenkstätte der Individual-Mobilität seit 1982 in der Wieslocher Fußgängerzone liegt.



Das Brautpaar Bertha Ringer und Carl Benz (Mercedes-Benz-Archiv)

## Carl und Bertha – Love-Story und Schicksalsgemeinschaft

In der Rückschau muss ganz klar festgestellt werden, dass Carl Benz die Konstruktion des Motorwagens ohne Berthas partnerschaftliche und vorbehaltlose Unterstützung niemals hätte realisieren können. Sie war die treibende Kraft, die ihn immer wieder ermunterte und ermutigte, die ihm den Rücken von Alltagsorgen frei hielt, die sich in ihrer Ehe um wirtschaftliche und finanzielle Dinge kümmerte und die ihn bereits in der Frühphase ihrer Beziehung vor dem wirtschaftlichen Ruin bewahrte.

Das Leben von Carl mit Bertha hat durchaus das Zeug zu einer Love-Story. Dem wurde besonders anlässlich der 125. Jubiläumsjahre (2011/13) sowohl literarisch<sup>3</sup>, als auch mit einem Spielfilm<sup>4</sup> Rechnung getragen.

Doch während in Love-Stories vorwiegend die emotionalen Seiten einer Beziehung betont werden, war die Beziehung zwischen Carl und Bertha von Anbeginn an auch stark rational geprägt.

Erstmals von einander Kenntnis genommen haben Carl Benz und Bertha Ringer, als sich bei einer Ausflugsfahrt zum Kloster Maulbronn ihre Wege kreuzten. Wenn man sieht, dass die Ehe von Bertha bei ihren Eltern mit Beharrlichkeit durchgesetzt wurde, weil Carl durch das Ausscheiden seines Geschäftspartners pleite war und Bertha durch ihre Mitgift Carls Werkstatteinrichtung freikaufen wollte, so zeugt dies nicht allein von dem unerschütterlichen Glauben einer jungen Frau an die Fähigkeiten ihres künftigen Lebensgefährten. Auch ihre Ehe ist ein Beleg für den unbeirrbaren Willen Berthas, das

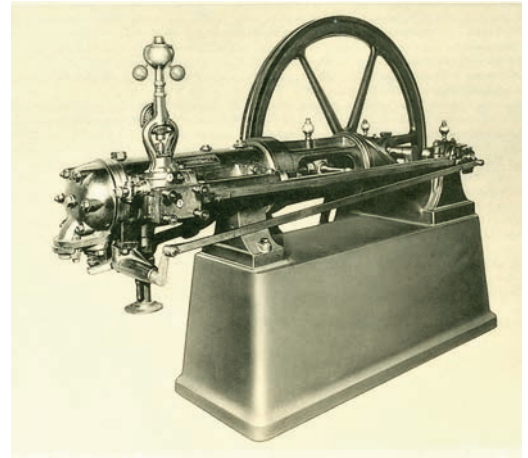
einmal für richtig Erkannte konsequent umzusetzen.

## Der Weg zum Motorwagen

Natürlich ist das Automobil nicht einfach vom Himmel gefallen. Die Zeit dafür war reif, die technischen und wissensmäßigen Voraussetzungen waren vorhanden, um das Puzzle zusammenzusetzen und die noch vorhandenen Lücken auszufüllen. Carl Benz hat in der Maschinenfabrik Karlsruhe zunächst Lokomotiven gebaut. Doch schon sein verehrter Lehrmeister an der Polytechnischen Hochschule in Karlsruhe, Professor Redtenbacher, war überzeugt, dass die Technologie der Dampfmaschinen nicht in die Zukunft führen wird, sondern von anderen Motoren abgelöst werden würde<sup>5</sup>. Daran waren später Carl Benz und sein schwäbischer Kollege Gottlieb Daimler ganz wesentlich beteiligt. An diesen beiden Konkurrenten wird sehr gut ihre unterschiedliche Herangehensweise zur Auto-Mobilität deutlich.

Während der junge Maschinenbau-Ingenieur Carl Benz von Anbeginn an den pferdelosen Wagen als Entwicklungsziel definiert hatte, suchte der ehemalige technische Direktor der Motorenwerke Deutz, Gottlieb Daimler, für einen kleinen, leistungsfähigen Motor die unterschiedlichsten Anwendungsmöglichkeiten zu Lande, zu Wasser und bald auch in der Luft.

Denn vor den kleinen und leichten Verbrennungsmotoren im Automobil gab es bereits die großen Stationärmotoren, die entweder mit Leuchtgas betrieben wurden oder die über eine Vergasereinrichtung für Flüssigkraftstoffe verfügten. Hinter der Entwicklung dieser ersten Verbrennungsmotoren stehen vor allem die Namen von Auguste Lenoir und Nikolaus Otto, dem Erfinder des 4-Takt-

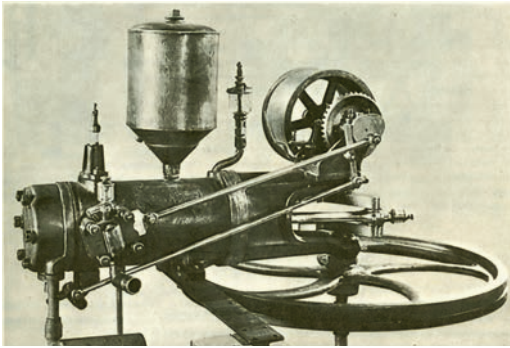


Der wirtschaftliche Erfolg des Benz-2-Takt-Stationärmotors ermöglichte den Bau des pferdelosen Wagens (Mercedes-Benz-Archiv)

Verfahrens. Im Kölner Stadtteil Deutz wurden die einfach zu handhabenden, ortsfesten Verbrennungsmotoren gebaut, welche rasch die bedien- und kostenaufwendigen Dampfmaschinen ablösten und die Maschinenkraft auch kleineren Handwerksbetrieben zugänglich machten.<sup>6</sup>

An dieser Stelle sei anzumerken, dass Carl Benz erst durch die erfolgreiche Herstellung eben solcher Stationärmotoren finanziell in die Lage versetzt worden war, die Konstruktion des Motorwagens anzugehen. Allerdings war er zunächst gezwungen, anstelle des von Nikolaus Otto patentierten 4-Takt-Verfahrens einen 2-Takt-Motor zu konstruieren, der sich im Nachhinein jedoch als höchst erfolgreich erwiesen hatte.

Carl Benz und Gottlieb Daimler sahen sich also herausgefordert, »nur« einen kleinen, leichten und schnelllaufenden Motor zu konstruieren. Dabei war Daimler weniger auf eine bestimmte Anwendung festgelegt als Benz, der von Anfang an auf den pferdelosen Wagen als konstruktive Einheit fokussiert war.



Der Benz-Motor für den Motorwagen, höhere Drehzahl kompensiert großen Hubraum (Mercedes-Benz-Archiv)

Für Carl Benz gerade noch rechtzeitig wurde das Otto-Patent aus formalen Gründen zu Fall gebracht, womit nun auch für ihn der Weg frei war, einen 4-Takt-Motor in seinen ersten Motorwagen einzubauen.

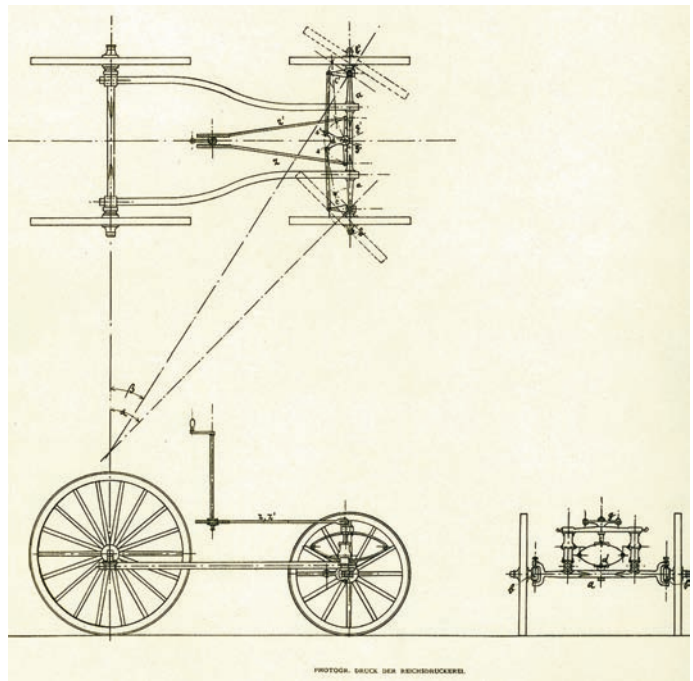
Doch der Motor stellte nur eine einzelne Hürde auf dem Weg zum Automobil dar. Ein weiteres wesentliches Problem bereitete die Lenkung. Einfach einen Motor in eine Pferdekutsche einzubauen war problematisch, weil dem pferdelosen Wagen der lange Hebel der Deichsel fehlte, mit der robuste Pferde die komplette Vorderachse der Kutsche in die gewünschte Richtung schwenken konnten (Drehschemel-Lenkung).

Doch das Schwenken der Vorderräder an einer starren Lenkachse (Achsschenkellenkung) allein reichte für die Problemlösung nicht aus. Es musste noch der automatische Lenkradienausgleich entwickelt werden, bei dem das innen laufende Rad stärker ein-

geschlagen wird, als das außen in der Kurve laufende Rad.

Dieser Sachverhalt war auch der Grund dafür, dass der Perfektionist Carl Benz zunächst nur 3-Rad-Wagen mit einem Vorderrad konstruierte, bei denen dieses Problem naturgemäß nicht auftritt. Mit der Erfindung der Achsschenkellenkung mit automatischem Lenkradienausgleich (1893) hat Carl Benz dann umgehend die Herstellung von vierrädri- gen Motorkutschen aufgenommen (Benz-Viktoria). Da lag die Fahrt der Bertha Benz von Mannheim nach Pforzheim aber schon 5 Jahre zurück.

Wir dürfen nun nicht übersehen, dass der Benz-Patentmotorwagen von 1886 (Typ 1) ausschließlich als Funktionsmuster für die Patentanmeldung konzipiert worden war. Bertha Benz ist also nicht mit diesem Fahrzeugtyp gefahren, dessen Original seit 1906 im Deutschen Museum in München steht. Er



Vom Problem der Achsschenkellenkung haben wir allgemein keine Vorstellung (Mercedes-Benz-Archiv)



Das Dreirad von 1886 (Typ 1) diente ausschließlich der Patentanmeldung (Mercedes-Benz-Archiv)

ist leicht am offen liegenden Motor zu erkennen.

Drei weitere Jahre optimierte Benz dieses Fahrzeugkonzept, verstärkte Fahrgestell und Räder, verbesserte die Federung, sah zwei voneinander unabhängige Bremsen vor, konstruierte eine doppelte Zahnstangen-Lenkung, entwickelte ein zweistufiges Riemengetriebe und einen stärkeren Motor von etwa 3 PS. Bereits der Prototyp von 1886 hatte ein Differentialgetriebe!

Dann kam der Frühsommer 1888. Im Juli standen zwei Wagen des »Typ 3« fertig in Mannheim. Carl Benz trug sich mit der Absicht, im September 1888 einen dieser Wagen bei der Arbeits- und Kraftmaschinenausstellung auf der Theresienwiese in München der Öffentlichkeit zu präsentieren (Oktoberfest!).

Es existiert noch ein einziges authentisches Fahrzeug dieser Bauart (s. Abb. nächste Seite), deren Fertigungsvolumen auf etwa 25 Stück geschätzt wird. Dieses Fahrzeug gelangte um 1900 über Frankreich nach England und konnte später vom Science Museum in London erworben werden. Von diesem Typ 3 gibt es im Gegensatz zum 1886er Modell bislang keine originalgetreuen Nachfertigungen. Für die Darstellung der Fahrt der Bertha Benz wird deshalb immer der Typ 1 von 1886 verwendet.

## Die Fahrt der Bertha Benz

Bertha Benz, welche die Arbeiten ihres Mannes immer mit großem Interesse und Sachverstand begleitete, machte sich gewiss auch



Die Praxistauglichkeit des Typ 3-Dreirads hat Berthas Fahrt bewiesen (Adolf Suchy)

Gedanken um den Geschäftserfolg dieses Motorwagens, als nun ihrer beider Lebensziel endlich erreicht war, das sie beide mit größten Anstrengungen, Entbehrungen und Hartnä-

ckigkeit verfolgt hatten. Bertha war zwischenzeitlich 39 Jahre alt und Mutter von 4 Kindern: Eugen (15), Richard (13), Klara (11) und Thilde (6).



Ein zeitgenössisches Bild von Berthas Fahrt mit ihren Söhnen. Es könnte sich um ein Werk des Malers Eugen Zardetti aus Bregenz handeln, der 1893 den Wagen Nr. 24 erworben hatte (Mercedes-Benz-Archiv)

## Bertha Benz mit ihren Kindern 1883



1883, also 5 Jahre vor Berthas Fahrt ist dieses Familienfoto entstanden. Man beachte den damals ultramodernen Kinderwagen, also bereits Mobilität für die Kleinsten! (Mercedes-Benz-Archiv)

Was der eigentliche Anlass für die Fahrt zu ihrer Mutter nach Pforzheim war, ist nicht ganz sicher, ebenso lässt sich das genaue Datum dieser Fahrt nicht feststellen. Fest steht, dass es Anfang August war und die Schulferien eben begonnen hatten. Danach könnte es Samstag, der 5. August 1888 gewesen sein.

Bertha hat ihrem Mann wohl im Glauben gelassen, dass sie mit ihren beiden Söhnen wie im Jahr zuvor mit der Eisenbahn nach Pforzheim fahren wollte.<sup>7</sup>

Von wem nun tatsächlich die Verschwörung zur Verwendung des Motorwagens für diese Fahrt ausgegangen ist, ist nicht bekannt. Dass für die in der Werkstatt des Vaters aufgewachsenen Söhne Eugen und Richard die

beiden fertiggestellten Fahrzeuge eine ständige Herausforderung waren, darf getrost unterstellt werden, und dass sie mit ihrer Idee, den Motorwagen anstelle der Eisenbahn zu nehmen, der Mutter damit keine Ruhe ließen, ebenso. Andererseits gab es auch für Bertha einige Gründe, den Wagen zu nehmen. Doch dazu später mehr.

Eines war allen sonnenklar: der Vater Carl Benz durfte davon nichts erfahren, denn er hätte ihnen das Vorhaben strikt verboten, was er im Nachhinein auch bestätigt hat.<sup>8</sup>

Zum einen dürfte er begründete Sorge um seine Familie und das Fahrzeug gehabt haben. Aber welcher Konstrukteur wollte nicht auch selbst die Erfahrungen auf einer derartigen Testfahrt sammeln?



So schoben Bertha und ihre beiden Söhne bei Tagesanbruch den Wagen aus dem Schuppen, beluden ihn mit dem vorbereiteten Gepäck, starteten ihn aber erst in einiger Entfernung von Haus und Werkstatt, welche sich damals in der Waldhofstraße in Mannheim befanden. Derweil schlief Carl Benz noch tief und fest.

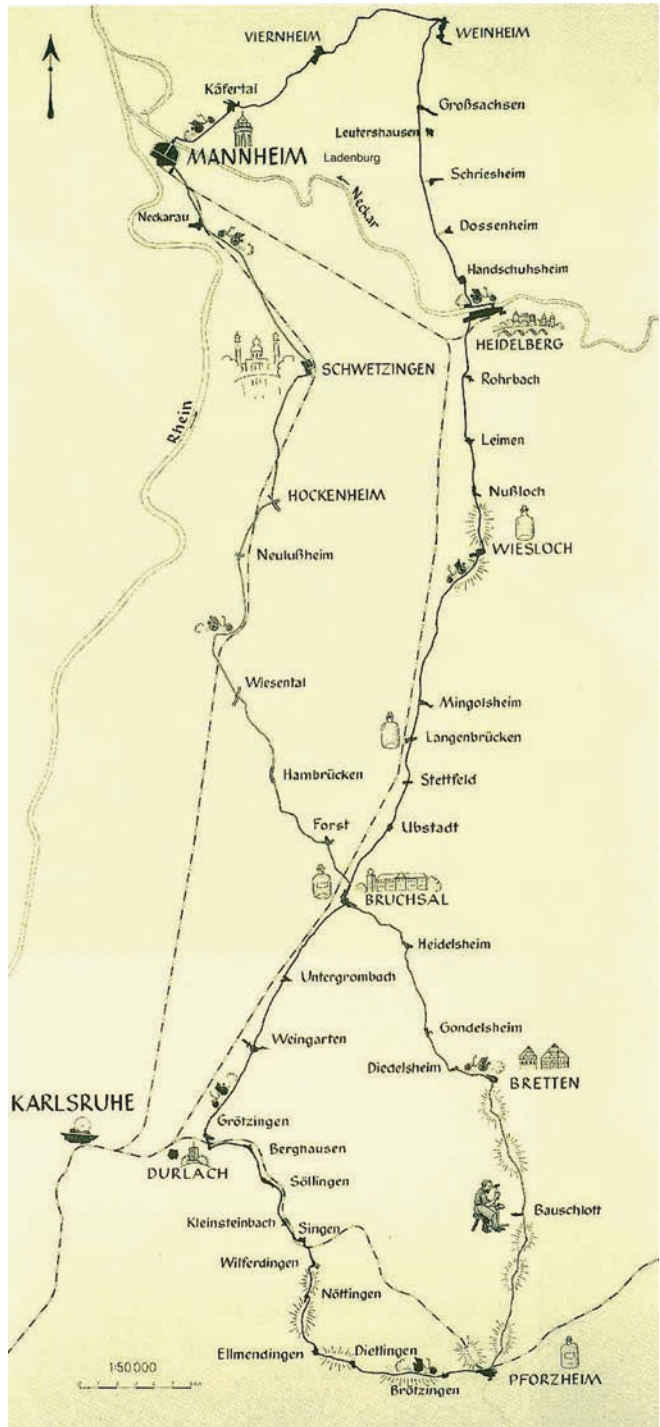
### Eigentlich hätte Bertha diese Fahrt niemals unternehmen dürfen

Je mehr man sich mit der Tatsache dieser Fahrt und den überlieferten Begebenheiten beschäftigt, desto verwegener muss einem dieses Unterfangen vorkommen.

Da setzt sich also eine Mutter von vier Kindern mit ihren beiden minderjährigen Söhnen auf einen gerade eben fertig konstruierten Wagen und begibt sich auf eine Strecke von etwa 110 Kilometern! Dabei saß noch nicht einmal sie selbst an der Lenkkurbel, sondern meistens der 15-jährige Eugen, dem die Funktion des »Bord-Ingenieurs« zukam.

Um den Wagen für die Fahrt vorzubereiten, konnte sie sich noch nicht einmal mit Carl beraten, denn dieser durfte ja keinen Verdacht schöpfen.

Das Fahren mit dem »Pferdelosen« auf den Mannheimer Straßen war aufgrund der Testfahr-



Die Route der Bertha Benz mit Bruchsal als Knoten. Während man auf der Hinfahrt an Bergstraße und am Rand des Rheingrabens entlang fuhr, durchquerte man für die Rückfahrt die Rheinebene (Mercedes-Benz-Archiv)



Die Ligroinflasche in der Stadt-Apotheke wurde zum Symbol des Kraftstoffes, der seit über 125 Jahren die Welt bewegt. Ligroin (Leichtbenzin) ist eine niedrig siedende Fraktion, welche bei der Erdöl-Destillation anfällt und die als Lösemittel für Fette, Öle und Teer in Pharmazie und Haushalt Verwendung findet (Adolf Suchy)

ten entweder polizeilich verboten oder nur mit Einschränkungen möglich, weil im Begegnungsfall die Pferde von dem ungewöhnlichen Gefährt scheu wurden und die Kutscher größte Mühe hatten, sie wieder zu bändigen. Straßenkarten gab es nicht, zur Orientierung mussten die wenigen Richtungsschilder, Meilensteine oder auch Eisenbahnstrecken und Flussläufe ausreichen.

Tankstellen und Servicestationen gab es ebenfalls nicht, die Kühlwasservorräte wurden an Dorfbrunnen und Bächen, die Treibstoffvorräte in Apotheken ergänzt. Der Zustand der Überlandstraßen war im

Allgemeinen schlimm, bestenfalls postkutschengerecht. Die Ortsdurchgangsstraßen waren mitunter gepflastert.

Dass Carl von der Fahrt überhaupt nichts gewusst haben kann, beweisen die Berichte von den Pannenbehebungen. Denn wenn die verstopfte Kraftstoffleitung mit Berthas Hutnadel freigestochert wurde, und wenn das durchgescheuerte Zündkabel mit Berthas Strumpfband isoliert wurde, so beweist dies eine absolut ungenügende Vorbereitung auf diese Langstreckenfahrt.

Die Technik der Rollenketten, welche die Kettenräder miteinander verbinden, war



Seit 1986 wird der Tankvorgang alle ein bis zwei Jahre vor der Stadt-Apotheke nachgespielt. Hier mit Jutta Benz (Mitte), der Urenkelin von Carl und Bertha, welche dem Namensfest der Bertha-Benz-Realschule in Wiesloch 2008 beiwohnte (Helmut Pfeifer)

ebenfalls noch recht neu und die dafür verwendeten Werkstoffe waren noch nicht optimiert. So kam es, dass sich die Ketten unter der Beanspruchung dehnten und aus den Kettenrädern sprangen. Hier musste z. B. die Werkstatt des Schmiedes in Bruchsal helfen, wo Kettenglieder herausgenommen wurden und dadurch die Kette kürzer wurde.

Während es in der Rheinebene nur mäßige Steigungen und Gefällstrecken gab, änderte sich dies, als vor Durlach die Rheinebene verlassen wurde und die Ausläufer des Nordschwarzwaldes zu erklimmen waren. Hier war nachhaltiges Schieben durch Bertha und Eugen angesagt, während der 13-jährige Richard an der Lenkkurbel saß.

Wenigstens ebenso schlimm war die Gefällstrecke hinab nach Pforzheim ins Enztal. Hier wurden die Bremsklötze so stark ab-

gewetzt, dass sie auf der Rückfahrt bei Bauschlott ihren Dienst quittierten und der dortige Schuhmacher mit Lederflicken die nötige Reibfläche wieder herstellen musste.

Was die Kraftstoffversorgung betrifft, so müssen wir davon ausgehen, dass Bertha neben dem gut gefüllten Tank (ca. 3 Liter) auch ein gut verschließbares Reservegefäß von ebenfalls 3–5 Liter an Bord gehabt hat. Das Leichtbenzin, was damals Ligroin hieß, war notwendigerweise leicht flüchtig und damit leicht entflammbar.

Dennoch waren die Apotheken nicht unbedingt auf Abgabemengen von 3 Litern und mehr eingerichtet. Wir wissen nicht, wie viel Bertha in Wiesloch bekommen hat. Mit zwei Litern wäre sie schon recht gut bedient gewesen, denn die nächste Apotheke gab es bereits in Langenbrücken.

Wie mag nun die Wirkung in Wiesloch gewesen sein, als ein pferdeloser Wagen die Hauptstraße herunterrollte und vor der Stadt-Apothekē haltmachte? Vielleicht hatte der Apotheker oder manch Wieslocher Bürger zuvor schon in den Journalen gelesen, dass ein Carl Benz aus Mannheim dort Probefahrten mit einem neuartigen Wagen auf den Straßen machte.

Als nun morgens, vermutlich zwischen 8 und 9 Uhr, dieser Motorwagen leibhaftig in der Wieslocher Hauptstraße stand, eine 39-jährige Frau die Stufen zur Apotheke hinaufeilte und den Apotheker herausläutete, könnte es schon gewesen sein, dass sich Kinder wie Erwachsene dem unbekanntem Gefährt mit Scheu und Neugier näherten und noch weitere Anwohner herbeiholten, um dieses Spektakel zu bestaunen. Man könnte sich weiter vorstellen, dass, während Mutter Bertha dem Apotheker ihren sonderbaren Wunsch erklärte, sich Eugen um den Zustand des Wagens kümmerte und der jüngere Richard zum nahegelegenen Brunnen geschickt wurde, um den Wasservorrat zu ergänzen. Und das ganze Schauspiel fand ohne einen ausgewachsenen männlichen Hauptakteur statt, was bei einem derart ungewöhnlichen Ereignis eigentlich hätte erwartet werden müssen!

Und der Spritpreis? Er lag bei ca. 30 Rpf. pro Liter. Wir wissen es genau, weil Carl Benz diesen Preis in seinen Verkaufsanzeigen genannt hat. Das war einerseits viel Geld, wenn man bedenkt, dass dies etwa der Stundenlohn für einen Fabrikarbeiter war. Es war aber auch vergleichsweise wenig Geld, wenn man für seine individuelle Mobilität keinen Kutscher mehr entlohnen und keine Pferde versorgen musste.

Wie dem auch sei, Bertha wurde in Wiesloch wieder mobil und konnte ihre Fahrt in die Zukunft fortsetzen. In Bruchsal wurde ein Telegramm an Carl abgesetzt, damit er in-

formiert war, dass einer seiner Motorwagen fehlte. Zurückholen konnte er die drei Abenteuerer ja nicht mehr. Trotz der bereits erwähnten Schwierigkeiten wurde bei Einbruch der Dunkelheit Pforzheim erreicht. Berthas Mutter wollte man einen Besuch zu später Stunde nicht mehr zumuten. So stieg man im Gasthof »Zur Post« ab, wo man sich frisch machen konnte. Carl erhielt vom Ziel noch ein zweites Telegramm, mit dem er über den erfolgreichen Verlauf der Fahrt informiert wurde.

Ein Haupthindernis für diese Fahrt wurde bislang noch nicht angesprochen. 1888 war es eigentlich undenkbar, dass sich eine Frau ohne männliche Begleitung allein auf eine solche Reise begibt. Das wäre vielleicht mit der Eisenbahn noch halbwegs vorstellbar, aber mit einem offenen Motorwagen ohne Pferde, ohne Kutscher und ohne den Fach-Mann – das will in kein gesellschaftliches Ordnungsschema der damaligen Zeit passen. Doch war es nicht ein Persönlichkeitsmerkmal Berthas, sich gelegentlich über gesellschaftliche Konventionen hinwegzusetzen?

## Warum sie es dennoch getan hat ■

Die Frage, warum Bertha entgegen aller Vernunft die Fahrt von Mannheim nach Pforzheim riskiert hat, ist stets ein zentrales Thema bei Besuchen in der Stadt-Apothekē. Allein die Sicherheitsrisiken für Mensch und Maschine hätten ausgereicht, von diesem Vorhaben Abstand zu nehmen. Es muss also überzeugende Gründe gegeben haben, trotzdem die Fahrt mit dem Motorwagen zu riskieren.

Als sicher darf gelten, dass Eugen und Richard von der Idee, den fertiggestellten Wagen einem echten Praxistest zu unterziehen, fasziniert und nicht mehr davon abzubringen waren.



51 Jahre später, am 3. Mai 1939, Berthas 90. Geburtstag, entstand dieses Bild der drei Fernfahrer auf der Freitreppe der Ladenburger Benz-Villa (v. l. Eugen, Bertha, Richard) (Mercedes-Benz-Archiv)

Ein weiterer Gesichtspunkt war die finanzielle Seite. Die Entwicklung dieser beiden Fahrzeuge hat viel Geld verschlungen. Nun musste rasch ein wirtschaftlicher Erfolg her. Und weil Öffentlichkeitsarbeit nicht gerade Carls Stärke war, sah Bertha mit dieser Fahrt vielleicht eine Möglichkeit, das Publikum an der Strecke zu interessieren.

Selbst wenn alle diese Argumente mehr oder minder stark zutreffen sollten, so werden sie doch von einem emotionalen Aspekt weit übertroffen. Denn Bertha musste in Pforzheim ihre beschädigte Reputation wieder herstellen, und zwar bei ihrer Familie, der Verwandtschaft sowie den Freunden und Bekannten aus alten Zeiten.

Wir müssen davon ausgehen, dass sich alle in Pforzheim darüber einig waren, dass Carl Benz vielleicht doch nicht die ideale Partie für dieses Mädchen aus gutem Hause war. Das fing mit Carls Schulden noch vor seiner Ehe an, für die Bertha dann ihre Mitgift geopfert

hatte. Die finanziellen Nöte setzten sich in den Folgejahren weiter fort und waren stets mit unzuverlässigen oder mutlosen Geldgebern verknüpft. Das hat Bertha über all die 16 Ehejahre gewiss belastet.

Als nun Berthas und Carls Lebensziel endlich erreicht, die Firma konsolidiert, der Motorwagen auskonstruiert war, so war es eigentlich nur konsequent, dass eine Triumphfahrt nur Pforzheim zum Ziel haben konnte!

Nur dieser Gesichtspunkt hatte so viel Gewicht, dass er die eingegangenen Risiken, Strapazen und »Grenzüberschreitungen« aufwog.

## Wie es danach weiterging

Über die Rückfahrt liegen uns nur wenige Berichte vor, z. B. von der »Neubesohlung« der Bremsklötze beim Schuhmacher in Bauschlott.

Carl war bei dem glücklichen und erfolgreichen Verlauf dieser Fahrt natürlich nicht erzürnt und insgeheim stolz auf seine Familie. Auf Berthas Betreiben hin hat er dem Wagen noch einen dritten Berggang spendiert, damit er auch im bergigen Gelände gut vorankommen konnte.

Trotz der großen Begeisterung, die Carl Benz bei all seinen Vorführungen entgegen schlug, war das Kaufinteresse an seinem Wagen gering. Da ging es ihm auch nicht viel anders als Gottlieb Daimler in Cannstadt. Eine Ursache lag wohl darin, dass sich der deutsche Kaiser nicht so recht für Automobile erwärmen konnte. Bei dieser negativen Vorbildfunktion blieb folglich auch das Interesse der vermögenden Kreise gering.

Anders lagen dagegen die Verhältnisse in Frankreich, wo das Automobil als Prestige- und Sportgerät *rasch* in jenen Kreisen Einzug hielt. Sowohl Daimler, als auch Benz unterhielten deshalb in den frühen 1890er Jahren



Es geht auch anders! Als Ausbildungsprojekt im Werk Sindelfingen entstand der F-Cell-Roadster, dessen elektrische Antriebsenergie aus Wasserstoffgas mit einer Brennstoffzelle gewonnen wird. Das Bild entstand 2009 bei der Jungfernfahrt vom Mannheimer Maimarkt zum Ziel Stadt-Apotheke in Wiesloch (Adolf Suchy)



Die Men in Benz (MiB) definieren 2015 die Spitze des Tourenwagen-Sports mit der AMG-SL-Version vor der »Tankstelle«. Auch der MB-Nachwuchsrennfahrer Pascal Wehrlein war darunter (Adolf Suchy)

in Frankreich und auch den USA Vertriebsorganisationen, welche das Exportgeschäft beflügelten.

Gottlieb Daimler hat die weitere Entwicklung des Automobils und auch den ersten Mercedes aus seinem Unternehmen nicht mehr erleben dürfen. Er ist bereits 1900 an einem Herzleiden verstorben. Carl Benz hat jedoch dessen Siegeszug gesamthaft, wie auch die 1926 vollzogene Vereinigung der Benz-Werke mit den Daimler Motorenwerken miterleben können. Die wirtschaftliche Not beider Unternehmen in der Zeit der Weltwirtschaftskrise hat die Fusion zur Daimler-Benz AG erzwungen. Es ist ein einmaliger Glücksfall, dass sich die Geschichte dieser beiden Pionier-Unternehmen aus Baden und Württemberg bis in die Gegenwart fortsetzt. Carl Benz ist 1929 85-jährig in Ladenburg verstorben.

Bertha hat ihn um 15 Jahre überlebt. 1933 konnte sie noch der Einweihung des Benz-Denkmal am Mannheimer Wasserturm beiwohnen.

## Das Andenken an die Fahrt der Bertha Benz

Die Würdigung dieser Fahrt hat die historischen und nationalen Grenzen längst verlassen. Sie gilt inzwischen als Meilenstein der technologischen Entwicklung.

Seit 1988 findet in zweijährigem Turnus die Bertha-Benz-Fahrt statt. Doch nicht nur in der Rückschau wird die Fahrt der Bertha Benz im In- und Ausland gewürdigt. Ihre Route wurde zur Demonstrationsstrecke von Elektromobilen ebenso wie für modernste Sportwagentechnik. Und natürlich wollen auch Markenclubs aus der Oldtimer-Szene immer wieder einmal ein Stück dieser Strecke abfahren und

an der Stadt-Apotheke »tanken«. Mit einem gewissen Stolz kann festgestellt werden, dass gerade die »Tankstelle« das authentischste Highlight an der gesamten Strecke ist – auch wenn sie heute in einer Fußgängerzone liegt.

Alles in allem ist festzustellen, dass Bertha Benz sich die Herzen von Oldtimer-Enthusiasten wie auch der Bürger der Region erobert hat. Nicht nur der Motorwagen, auch ihr Selbstverständnis als Frau stehen für eine neue Zeit.

### Anmerkungen

- 1 Spielfilm »Die drei von der Tankstelle« (1930), Berlin; Regie Wilhelm Thiele, Produktion Erich Pommer, Musik W. R. Heymann; mit Heinz Rühmann, Lilian Harvey, Willy Fritsch, Oskar Karlweis, Kurt Gerron.
- 2 Bildbände: »Hallo Tankwart«, Alexander F. Storz; Stuttgart (2013) und »Volltanken bitte«, Christof Vieweg; Sipplingen (2017).
- 3 »Mein Traum ist länger als die Nacht«, Angela Elis; Hamburg (2010) und »Bertha Benz«, Barbara Leisner; Casimir Katz Verlag (2011).
- 4 »Carl & Bertha«, Regie Tim Endemann; ARD/SWR (2011).
- 5 »Carl Benz, Lebensfahrt eines deutschen Erfinders«, Leipzig (1925).
- 6 vgl. Fußnote 5.
- 7 vgl. »Karl Benz«, Paul Siebertz, J. F. Lehmanns Verlag, München (1943).
- 8 vgl. Fußnote 7.



Anschrift des Autors:  
Dr. Adolf Suchy  
Hauptstraße 96  
69168 Wiesloch