



ERNST-REUTER-HEFTE

14

Mit Tempo und Courage

Thea de Terra –
Berliner Rennfahrerin der 1920er Jahre

von Regina Dieterle

BeBra Wissenschaft Verlag

Mit Tempo und Courage

ERNST-REUTER-HEFTE

Heft 14

Regina Dieterle

Mit Tempo und Courage

Thea de Terra – Berliner Rennfahrerin
der 1920er Jahre

BeBra Wissenschaft Verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Verfilmungen
und die Einspeicherung und Verarbeitung auf DVDs, CD-ROMs, CDs, Videos,
in weiteren elektronischen Systemen sowie für Internet-Plattformen.

Der BeBra Wissenschaft Verlag ist ein Imprint des BeBra Verlags.

© 2024 BeBra Verlag GmbH
Asterplatz 3, 12203 Berlin
post@bebra-wissenschaft.de
Redaktion: Leonie Kayser
Lektorat: Matthias Zimmermann, Berlin
Umschlag und Satz: typegerecht berlin
Schrift: DTL Romulus 10/13,8pt
Druck und Bindung: Elbe Druckerei, Wittenberg
ISBN 978-3-95410-330-0
ISSN 2194-5810

www.bebra-wissenschaft.de

Die jüngste Fontane-Enkelin

Melusine raucht. Rauchen sei männlich, entsetzt sich die stockkonservative Tante Adelheid. Und schlimmer noch, diese Melusine gehöre wohl zu den Frauenzimmern, die »nicht gerne langsam fahren«¹ und am heiterhellen Nachmittag im Café Josty am Potsdamer Platz Cognac trinken, einen Mann und ein Windspiel in Begleitung. Das sei alles sehr ungehörig, nicht standesgemäß. Der Bruder widerspricht. Weitab von Berlin, auf seinem unmodernen, etwas maroden märkischen Schloss, philosophiert Dubslav von Stechlin über die alte und die neue Zeit und findet unkonventionelle Frauen weder anstößig noch unweiblich. Im Gegenteil: Er schwärmt geradezu für die kluge, charmante Melusine, die ihm sein Sohn ins Haus bringt.

Melusine von Barby, geschiedene Gräfin Ghiberti, die Stiftsdame Adelheid von Stechlin und der alte Major a. D. Dubslav von Stechlin sind Hauptfiguren in Theodor Fontanes spätem Roman *Der Stechlin*, dessen Titel sich auf den gleichnamigen See im Norden Brandenburgs bezieht. Es ist ein Zeitroman, der nicht nur draußen auf dem Land, sondern zu wesentlichen Teilen im Berlin der 1890er Jahre spielt, als die Kaiserstadt im Luxus schwelgte, neue technische Errungenschaften die Mobilität veränderten und Frauen sich zunehmend emanzipierten. Am selben Schauplatz tauchte rund 30 Jahre später, in den wilden 1920er Jahren, eine Frau auf, die, als wäre sie dem letzten Fontane-Roman entstieg, die neue Zeit symbolisierte. Nicht Melusine, sondern Thea de Terra hieß sie, fuhr Auto, liebte Tempo, saß selbst am Steuer und verdiente ihr eigenes Geld als Empfangs- und Bardame im Hotel Adlon am Pariser Platz. Die Rede ist von der jüngsten Enkelin Theodor

¹ Theodor Fontane: *Der Stechlin*. Roman (postum 1899), München u. a. 1980, 31. Kapitel, S. 283.

Thea de Terra
im Alter von
19 Jahren, 1920.



Fontanes. Wie Rut Landshoff gehörte sie zur Generation der vorwichtigen »girl driver«, die sich temporeich durch den Großstadtverkehr schlängelten und den gemächlicheren »Herrenfahrern« gerne um die Nase führen.²

Nervenstärke, Muskelkraft und Kopf verlange das Fahren schneller Autos, schreibt Thea de Terra 1928. Sie wusste, wovon sie sprach. Denn sie war selbst eine gewandte Rennsportlerin, fuhr im kleinen Dixi 3/15 PS der Dixi-Werke Eisenach Langstreckenrennen durch halb Europa, heimste Preise ein und wurde für ihre solide und zuverlässige Fahrweise gerühmt, bis Anfang der 1930er Jahre der Motorsport fast reine Männersache wurde und Frauen wie Thea de Terra in Vergessenheit gerieten.

² Rut Landshoff: »Das Mädchen mit wenig PS«, in: Ruth Landshoff-Yorck [spätere Schreibweise]: Das Mädchen mit wenig PS. Feuilletons aus den zwanziger Jahren. Hrsg. und mit einem Nachwort von Walter Fähnders, Berlin 2015, S. 13.

Wie man sich einen Namen macht

Es lohnt sich, sie wiederzuentdecken. Denn Thea de Terra verkörpert, wie Clairenore Stinnes, Rut Landshoff oder Erika Mann, den Typus der »neuen Frau« – nur, dass sie für ihre Automobilpassion keinen reichen Vater, Ehemann oder Geliebten im Hintergrund hatte. Sie war ein Berliner Kind. Ihre Geburt zeigte aus Diskretionsgründen die Hebamme an. Die Mutter sei »Agnes Pauline Theresia Hett«, »Privatiere«, »unverehelicht«, »evangelischer Religion«, »wohnhaft in Schöneberg Pallasstraße 21«. Das Mädchen »Thea Irma Elsa« war am 15. Januar 1901 im Beisein der Hebamme zur Welt gekommen. Vom Vater kein Wort in der Geburtsurkunde. Und so erhielt das Neugeborene den Nachnamen seiner Mutter.³

Theas Vater war, wie er später nicht verheimlicht hat, der bekannte Berliner Verleger Friedrich Fontane, jüngster Sohn des Schriftstellers Theodor Fontane. Der F. Fontane Verlag galt um die Jahrhundertwende als ebenso erfolgreich wie der S. Fischer Verlag. Wie Samuel Fischer (ein Onkel von Rut Landshoff) verlegte Friedrich Fontane moderne Autoren. Man kannte sich und verkehrte miteinander. Privat war Friedrich Fontane kein Kind von Traurigkeit, er genoss das gute Leben, die Geselligkeit und die Frauen. Mit Agnes Hett lebte er in freier Liebe. Die beiden hatten bereits einen gemeinsamen Sohn im schulpflichtigen Alter, als Thea geboren wurde. Georg Hett, acht Jahre älter als seine Schwester, erinnerte sich später, dass er seinem Großvater im Kindesalter noch vorgestellt worden war. Diese Herkunft bedeutete ihm viel und er haderte zeitlebens damit, dass ihm verwehrt blieb, den Namen

³ Vgl. Geburtsurkunde von Thea Irma Elsa Hett, datiert »Schöneberg, 19. Januar 1901«, in: Landesarchiv Berlin (LAB), P Rep. 160 Standesamt Schöneberg I, Nr. 137.

Fontane zu tragen. Seine Schwester hingegen hatte nie Ambitionen, als »Thea Fontane« in Erscheinung zu treten.

Friedrich Fontane lebte seit dem Tod seines Vaters im September 1898 mit seiner verwitweten Mutter Emilie zusammen. Er war damals in erster Ehe geschieden und wohnte in der Elßholzstraße 17 in Berlin-Schöneberg. Die Wohnung von Agnes und den Kindern lag in unmittelbarer Nähe. Agnes Hett stammte aus Klein-Tarpen, Kreis Graudenz in Westpreußen. Ihr Vater war Maurermeister und kleiner Eigentümer. Die Familie lebte in bescheidenen Verhältnissen, neun Kinder waren durchzufüttern. Mit 23 zog Agnes nach Berlin und fand ein Auskommen als Modistin (oder Hutmacherin). Im Alter von 27 Jahren lernte sie Friedrich Fontane kennen, der etwas jünger war als sie. Nach zwölf Jahren trennte er sich von ihr. Sie war damals 39, Georg zehn, Thea erst ein Jahr alt.

Nach Georg Hetts späteren Aufzeichnungen erfolgte die Trennung, weil sein Vater während eines Schweizer Kuraufenthalts im Herbst 1901 eine andere Frau kennengelernt hatte. Den Bruch mit seiner Mutter führte er auf den Bildungs- und Klassenunterschied seiner Eltern zurück. Hätte die Mutter mehr »Anpassungsfähigkeit« gezeigt, so glaubte er, wäre ihm und seiner Schwester viel erspart geblieben. Die »ungünstige Entwicklung«, die nun einsetzte, bezeichnete er im Rückblick als »für das Schicksal meiner Schwester und für mich bestimmend.«⁴

Mit seiner neuen Familie lebte Friedrich Fontane zunächst im Berliner Nobelviertel Grunewald und später in einer Villa in Berlin-

4 Zitiert nach Helmuth Nürnberger: Georg Hett (1892–1956) und Thea Zimmermann-de Terra (1901–1939), zwei Enkel Theodor Fontanes. Zur Geschichte zweier unehelicher Kinder. Mit einem Lebensbericht von Georg Hett und Erinnerungen seiner Tochter Margret Hofmann, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte 46 (1995), S. 144–158, hier S. 148.

Dahlem, in der ab 1909 auch sein Verlag firmierte. Nach dem totalen Zusammenbruch in Folge des Ersten Weltkriegs sah er sich aus wirtschaftlichen Gründen gezwungen, die wichtigsten Verlagsrechte an den S. Fischer Verlag zu verkaufen und den F. Fontane Verlag aufzulösen. Zu Beginn der Weimarer Republik übersiedelte er mit seiner Frau Dina nach Neuruppin, in die Geburtsstadt seines Vaters, und widmete sich, solange es ging, dessen Schriftstellernachlass. Friedrich Fontane starb 1941, mitten im Zweiten Weltkrieg, damals bereits Witwer. Bei seinem Tod lebte Agnes noch.

Dass der Kontakt zum Vater nie ganz abbrach, lässt sich den Akten entnehmen, die von Georg Hett überliefert sind. Auch lässt sich belegen, dass Friedrich Fontane sich 1902 nicht einfach aus dem Staub gemacht hat. Um seine Kinder Georg und Thea zu schützen, erklärte er vor dem Notar des Königlichen Amtsgerichts zu Berlin und in Anwesenheit von Agnes Hett: »Die beiden Kinder Theodor Friedrich Georg Hett, geboren am 29. Juni 1892 und Thea Irma Elsa Hett, geboren am 15. Januar 1901 sind von mir erzeugt. Ich erkenne sie beide hiermit ausdrücklich als meine Kinder an.«⁵ Das Verfahren zur Legitimierung der Geschwister scheiterte dann allerdings am Widerstand einzelner Mitglieder der Familie Fontane. Vielleicht war Agnes Hett froh darüber, denn bei Anerkennung der Vaterschaft wäre ihr als lediger Mutter die Erziehungsberechtigung abgesprochen worden. So aber blieben die Kinder bei ihr.

Um seine Nebenfamilie dennoch finanziell abzusichern, unterzeichnete Friedrich Fontane einen Erbvertrag, wonach Agnes Hett 50.000 Mark und Sohn Georg und Tochter Thea je 25.000 Mark zustehen sollten. Der Niedergang der Firma nach 1914 und die Geld-

5 Zitiert nach ebd., S. 149.

entwertung nach dem Ersten Weltkrieg vernichteten diese großzügige Anwartschaft jedoch.

Einzig der Versuch, Agnes die soziale Ächtung zu ersparen, die ihr als lediger Mutter drohte, zeitigte einigen Erfolg. Denn Friedrich Fontane gelang es, ihr einen klangvollen Namen als Ehefrau zu verschaffen. Es fand sich jemand aus der Verlagsbranche – der Berliner Buchhändler und Kleinverleger Robert de Terra, verwitwet, Vater von zwei Kindern –, der bereit war, Agnes gegen eine zuvor vereinbarte Abfindungssumme zu heiraten. Eine solche sogenannte Namensheirat war nichts Unübliches im Kaiserreich. Die demokratische Weimarer Republik lehnte die Namensheirat später als gesellschaftspolitisch überholtes Scheinverfahren ab. Die Nationalsozialisten stellten sie aus rassenideologischen Gründen unter Strafe, sodass Georg Hett, als er 1937 das Verfahren zur Legitimierung neu aufnehmen wollte – er bemühte sich noch immer um den Namen Fontane –, sein Ansinnen rasch wieder aufgab.

Im Bewusstsein, dass sie eine Namensheirat eingingen, gaben sich Agnes Hett und der »Verlagsbuchhändler Max Robert de Terra«⁶, Sohn des Gutsbesitzers Louis de Terra von Königsberg, am 19. Oktober 1903 das Eheversprechen. Nach der Mindestfrist von sechs Monaten ließen sie sich wieder scheiden. Agnes behielt den Namen de Terra und bezeichnete sich fortan als »Witwe«, wie es geschiedene Frauen zu tun pflegten, um sich vor Stigmatisierung zu schützen. Georg und Thea hießen weiterhin Hett.

Wie Agnes de Terra in den folgenden Jahren das Leben als alleinerziehende Mutter meisterte, bleibt wegen fehlender Quellen im Dun-

6 Heiratsurkunde von Robert de Terra und Agnes Hett, datiert »19. Oktober 1903, Schöneberg«, mit nachträglicher Eintragung des rechtskräftigen Scheidungsurteils vom 2. April 1904, Berlin, bestätigt am 19. April 1904, Schöneberg, in: LAB, P Rep. 160, Nr. 777.

keln. Folgt man den Einträgen im Adressbuch, ist zu beobachten, dass sie bis 1913 mehrmals die Wohnung wechselte und immer weiter in den Berliner Westen zog: von Schöneberg nach Wilmersdorf, von Wilmersdorf nach Schmargendorf – damals noch allesamt selbstständige Städte bzw. Landgemeinden. Mit etwa 50 Jahren legte sie die Zivilstandsbezeichnung »Witwe« ab. Ihr Adressbucheintrag lautete jetzt: »de Terra, Agnes, Privatiere, Schmargendorf, Friedrichsruher Str. 35 II (Post Grunewald). T Uhd. 1334«. Aus dem Eintrag geht hervor, dass die Wohnung in der zweiten Etage lag und über einen Telefonanschluss verfügte, was um 1913 ein Zeichen von Komfort war. Tatsächlich war es ein Neubau: Das Wohnhaus hatte drei Stockwerke und lag gleich gegenüber der 1910 eröffneten S-Bahn-Station Hohenzollerndamm, einem repräsentativen Jugendstil-Meisterwerk. Von hier gelangte man leicht in die Stadtmitte oder hinaus in den Grunewald. 1932 – Sohn Georg war längst verheiratet, Thea zog in die Schweiz – verkleinerte Agnes de Terra ihren Haushalt und lebte im Alter als Kleinrentnerin in Untermiete, in den Jahren 1937 bis 1940 nachweislich bei der Rentnerin F. Laue in der Forckenbeckstraße 16, Berlin-Schmargendorf.⁷ Sie sollte Hitlers Machtübernahme erleben und ihren Sohn selbstbewusst in der Uniform eines »SS- und NSKK-Sturmbannführers«⁸ auftreten sehen, während die Tochter sich strikt »gegen die neuen Parteimacht-haber«⁹ stellte. Als Agnes de Terra 1945 starb, lag Berlin in Trümmern.

7 Vgl. TBC-Fürsorgebogen von Agnes de Terra geb. Hett vom 29. November 1937 und Abschlussbericht vom 7. Mai 1940, in: LAB, A Rep. 039-08, Nr. 389, S. 1–3.

8 Akte der Entnazifizierungskommission Berlin-Steglitz, Berufungsregistrierungsformular des Appellanten Georg Hett, 16. Dezember 1948, in: LAB, C Rep. 031-02.12, Nr. 42, o. Bl.

9 Zitiert nach Nürnberger: Georg Hett und Thea Zimmermann-de Terra, S. 157. Folgende Zitierungen ebd., S. 156.

Emanzipation mit Hindernissen

Wie anders war die Welt zu Beginn des Jahrhunderts gewesen. Berlin war eine aufstrebende europäische Großstadt, die Raum gab für neue weibliche Lebensentwürfe. Die neue Frau, sie rauchte, fuhr Auto, saß – mit und ohne Mann oder Hund – im Café und belebte überall das Straßenbild. Auch stand seit 1908 den Frauen das Studium offen. Für Mädchen wie Thea schien vieles möglich. »Sie war ein aufgewecktes, lebhaftes, hübsches Kind mit großen dunklen Augen, schwarzem Haar und erblühte zu einer aparten Schönheit«, berichtet Margret Hofmann, die Tochter von Georg Hett. Thea, so geht aus den Erinnerungen der Nichte hervor, war sprachbegabt wie ihr Bruder. Dass sie beide trotz ihres Schulerfolgs kein Abitur machen durften, machte Georg Hett seinem Vater später zum schweren Vorwurf. Mangels elterlicher Unterstützung verließ Thea die Schule frühzeitig und wurde Fremdsprachenkorrespondentin im Kriegsministerium zu Berlin.

Hier, so schreibt Margret Hofmann, sei sie aufgrund ihrer selbstbewussten und aufgeweckten Art sehr beliebt gewesen. Im Ministerium habe sie auch ihren Verlobten, einen Berufsoffizier, kennen und lieben gelernt. 1919, als die Braut 18 war, wurde das Aufgebot bestellt, die Einladungen waren verschickt, eine Wohnung gefunden. Man wartete einzig auf die Heiratsgenehmigung der zuständigen Behörde. Zwar war diese Formalie seit 1900 abgeschafft, das Bürgerliche Gesetzbuch schrieb sie aber für Soldaten und bestimmte Beamte noch vor. Mit einer Verweigerung hatte der Nichte zufolge niemand ernsthaft gerechnet. Umso schmerzlicher muss es die glücklichen Brautleute getroffen haben, als durch die Papiere schließlich publik wurde, dass Thea als uneheliches Kind geboren worden war. Nicht die Rechtmäßigkeit der Verbindung, sondern diese Offenlegung war es, die die Heiratspläne zunichtemachten. Obwohl der wilhelminische Militarismus in der

totalen Katastrophe geendet hatte, so zeigt das Beispiel, bestimmte der ständische Ehrbegriff noch immer das Leben des Berufsoffiziers. Die Hochzeit wurde abgesagt, die Braut sich selbst überlassen.

»Verzweifelt wandte sich Thea, die inzwischen schwanger war, an eine ihr übermittelte Adresse, mit dem Resultat, daß sie ihr Baby verlor und fortan keine Kinder würde bekommen können.« Viele Frauen sahen sich während der Kriegsjahre und in der Zeit danach zur Abtreibung gezwungen, ungeachtet dessen, dass nach Paragraph 218 schwere Strafe drohte. Sie waren teils ungewollt schwanger geworden, teils fürchteten sie die soziale Not. Thea war jung, kaum volljährig und hatte das Leben noch vor sich. Sie wollte das Schicksal ihrer Mutter nicht teilen, wollte das Kind nicht allein großziehen. Allerdings zahlte sie wegen der Kurpfuscherei einen hohen Preis – wie viele Frauen damals.

Dass Mutter und Tochter sich gut verstanden, vielleicht auch in der Frage der Abtreibung, zeigt der Umstand, dass Thea sich im selben Jahr darum bemühte, künftig den mütterlichen Namen tragen zu dürfen. Am 15. August 1919 wurde ihr »durch Verfügung des Regierungspräsidenten zu Potsdam [...] die Führung des Namens de Terra gestattet.«¹⁰ Der Bescheid kam aus Potsdam, weil Schöneberg vor der Eingemeindung im Jahr 1920 zum Regierungsbezirk Potsdam gehörte.

Unter ihrem neuen Namen Thea de Terra emanzipierte sie sich mehr und mehr von konventionellen weiblichen Rollenmustern und entwickelte all jene Eigenschaften, die die »neue Frau« auszeichneten. Couragiert schlug sie sich im Berlin der Zwischenkriegszeit durch. Es waren harte Jahre, die wirtschaftliche Krise und die Arbeitslosigkeit drückten die Menschen, soziale und politische Spannungen führten in den Straßen Berlins zu blutigen Auseinandersetzungen zwischen

10 Handschriftlicher Zusatz auf der Geburtsurkunde von Thea Irma Elsa Hett, in: LAB, P Rep. 160, Nr. 137.

Das Hotel
Adlon, um 1914.



linken und rechten Parteiungen. Thea, so Margret Hofmann, erleitete in diesen frühen 1920er Jahren das gleiche Schicksal wie viele andere: Sie wurde vorübergehend arbeitslos und das verbliebene Vermögen wurde durch die Hyperinflation von 1923 geschluckt. Doch durch »ihre Sprachgewandtheit – sie sprach französisch wie ihre Muttersprache, gut englisch und etwas italienisch –, ergaben sich Anknüpfungspunkte in der Berliner Gesellschaft.«¹¹ Sie wurde »erste Empfangsdame« im Luxushotel Adlon am Pariser Platz, insbesondere in der hoteleigenen Bar, »wo sie den Geschäftsreisenden nach anstrengenden Sitzungen und Besprechungsterminen in ihrer unaufdringlichen Art Entspannung bei einem guten Gespräch und gepflegten Getränken vermittelte.« Sie war, so formuliert es die Nichte, »eine gern gesehene, gebildete, gewandte junge Frau mit kulturellen und auch etwas politischen Interessen, ganz offensichtlich hatte sie aber sportliche Ambitionen.«

11 Zitiert nach Nürnberger: Georg Hett und Thea Zimmermann-de Terra, S. 157. Folgende Zitierungen ebd., S. 156.

Vom Film zum Autorensport

Besonders ehrgeizig war Thea de Terra im Automobilsport. Den gesetzlich vorgeschriebenen Führerschein besaß sie spätestens im Alter von 23 Jahren. Vermutlich waren es die »Anknüpfungspunkte in der Berliner Gesellschaft«, die ihr Gelegenheit boten, sich als sogenannte »Selbstfahrerin« ans Steuer zu setzen. Möglich ist auch, dass ihr Bruder Georg, motorbegeistert wie viele, ihr zum Autofahren verhalf. Und nicht ganz unwahrscheinlich ist, dass sie schon in Berlin (und nicht erst in der Schweiz) einen Wagen ihr Eigen nannte. Es fehlen aber die Quellen, die es belegen. In jedem Fall war der Besitz eines Automobils eine Geldfrage, denn zu Beginn der Entwicklung waren Personenkraftwagen (Pkw) von Benz, Adler, Daimler und Mercedes teure Einzelanfertigungen. Auch engagierten die ersten Wagenbesitzer einen ausgebildeten Chauffeur, weil die frühen Fabrikate für jeden Fahrer eine technische Herausforderung bedeuteten.

Mit der Verbesserung des Fahrkomforts kamen jedoch in den 1920er Jahren die sogenannten »Herrenfahrer« – vermögende Männer, die ihre Luxuskarosse selbst lenkten – und die »girl driver« auf, junge Frauen, die ihr Auto und das Tempo liebten. Frauen ergriffen überhaupt gern das Volant, waren von Anfang an interessiert an der motorisierten Fortbewegungsart und engagierten sich für sie. Berühmt ist etwa die Pionierfahrt von Bertha Benz, der Ehefrau des Ingenieurs Carl Benz, die 1888 als Erste eine 200 Kilometer-Überlandfahrt unternahm und damit bewies, dass das Benzinauto zukunftsfähig war. In den 1920er Jahren sorgte Clairenore Stinnes, die Tochter des Großindustriellen Hugo Stinnes, für internationales Aufsehen, als sie am 25. Mai 1927 in ihrem Adler Standard 6 von Berlin aus aufbrach, um die Welt zu umrunden. Mit legendärem Erfolg. Das Automobil, so entdeckten die Frauen damals, machte sie unabhängig und öffnete ihnen

neue Wege. Dennoch waren sie hinter dem Steuer auch in den 1920er Jahren eine Besonderheit – nur gut vier Prozent der 1929 in Berlin ausgestellten Führerscheine wurden an Frauen ausgegeben.¹²

Waren es um die Jahrhundertwende Kutschen und Pferdewagen gewesen, die das Straßenbild prägten, so beherrschten kaum zwei Jahrzehnte später die modernen Kraftfahrzeuge das Verkehrsgeschehen. Durchgesetzt in der technischen Entwicklung hatte sich der Benzinmotor (und nicht der Elektromotor). Immer dichter wurde der Großstadtverkehr. Am 15. Dezember 1924 wurde am Potsdamer Platz die erste Verkehrsampel aufgestellt, Symbol des modernen Berlins, der Viermillionenstadt, die nun fast so bevölkerungsreich war wie London oder New York.

Thea de Terra fühlte sich in diesem Berlin ganz zuhause. Geschickt steuerte sie sich durch die verkehrsdurchbraute Großstadt, was keineswegs ungefährlich war. Denn neben den Automobilen und Omnibussen waren auch Straßenbahnen, Radfahrer und – noch immer – Pferdefuhrwerke und Handkarren unterwegs. Dazu die vielen Leute, die zu Fuß gingen und zur Arbeit eilten, die Kinder, die selbstvergessen auf der Straße spielten. Zwar hatte der moderne Verkehr bereits seine verbindlichen Verkehrsregeln entwickelt, aber Unkenntnis, Unachtsamkeit oder Übermut führten tagtäglich zu Unfällen und Sachschäden. Eine breite Verkehrserziehung tat not. Das Medium dafür war der Film, und als 1925 von der Universum-Film AG (UFA) der Stummfilm *Im Strudel des Verkehrs. Ein Film für Jedermann*¹³ gedreht wurde, war Thea mit dabei.

12 Vgl. Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien u. a. 2002, S. 289.

13 *Im Strudel des Verkehrs. Ein Film für Jedermann* (1925), Regie: Leo Peukert, Pro-



Der Potsdamer Platz mit Verkehrsturm, 1930.

Regisseur war der Stummfilmstar Leo Peukert. Als Mitproduzent wirkte der Staat, der ein Interesse daran hatte, den Verkehr vernünftig zu regeln und Verkehrsunfälle möglichst zu vermeiden. Deshalb schrieb Polizeihauptmann Erwin Saal vom Berliner Kommando Schutzpolizei am Drehbuch mit. Er sorgte dafür, dass zahlreiche Ver-

produktion: Universum-Film AG (UFA), Potsdam, in: Bundesarchiv Berlin, Sign. K 51155-4/Magazin-Nr. 1678. Als Bonusfilm in Adolf Trotz: Die Stadt der Millionen (DVD), arte edition 2014, © Filmmuseum Potsdam.

kehrspolizisten den Film bevölkern, was die Kritik sofort bemängelte, seien doch dem Publikum die »sattsam bekannten Armbewegungen der Schupo« bald »langweilig«. ¹⁴ Es stimmt, im Film taucht an jeder Ecke ein Verkehrspolizist auf, aber lebendig wird er durch ein Dutzend damals bekannter Stummfilmdarsteller, unter ihnen Frida Richard, Erra Bogner, Hermann Picha – und als neues Gesicht Thea de Terra.

Sie spielt in verschiedenen Straßenszenen mit, ihren Hauptauftritt hat sie aber in der Rolle als auslanddeutsche Automobilistin. Als solche fährt sie sorglos mit ihrem schweren Wagen durch Berlin, überholt eine Straßenbahn an der Haltestelle, erfasst versehentlich einen Fußgänger und verletzt ihn tödlich. Der Fall war der Presse entnommen. Die Folgeszene spielt in der eleganten Wohnung der Fehlbaren, die verzweifelt die Abschiedszeilen »Mein Gewissen spricht mir das Urteil. Lebt wohl und verzeiht mir!« zu Papier bringt, dann zum Revolver greift und mit dem typischen Mienenspiel der Stummfilmdarstellerin ihrer Tragödie ein Ende bereitet. Dem Filmkritiker war die kleine Szenenfolge keine Notiz wert – Theodor Fontane aber, zu seiner Zeit ein gefürchteter Theaterkritiker, hätte der aparten Enkelin ein theatralisches Talent gewiss nicht abgesprochen.

Ihre Filmrolle scheint es gewesen zu sein, die Thea de Terra zu einem ersten prominenten Auftritt als Rennfahrerin verhalf. Es war ein Freundschaftsrennen unter Film- und Theaterleuten, an dem ihr Regisseur Leo Peukert ebenfalls teilnahm. Über das Rennen berichtete der Berliner Feuilletonist Adolf Stein (Pseudonym »Rumpelstilzchen«), der für verschiedene Provinzblätter schrieb. Seine Kolumne »Thea de Terras Autobrille« erschien im Juli 1925, noch während der

14 -y [Fritz Olimsky], in: *Film-Kurier* Nr. 268 vom 13. November 1925, o. S.



Thea de Terra in
*Im Strudel des
Verkehrs*, 1925.

Dreharbeiten zum UFA-Verkehrserziehungsfilm.¹⁵ Die Szene, von der er hingerissen ist, spielt am Startplatz der AVUS (Automobil-Verkehrs und Übergangsstraße), jener reinen Autostraße, die seit 1921 den Entwicklern von motorisierten Kraftfahrzeugen als Renn- und Teststrecke diente. Denn Berlin war damals ein Zentrum der Automobilindustrie.

Der interessanteste Platz der knapp 20 Kilometer langen Rundstrecke mit ihren Kehren in Charlottenburg und Nikolassee sei der Startplatz, so Stein. »Gerade ist Thea de Terra photographiert worden. »Fabelhaftes Weib!«, sagen die Umstehenden.« »Herrgott«, ruft Thea plötzlich, »wo habe ich bloß meine Autobrille!« Verloren! »Üble

15 Adolf Stein: »Thea de Terras Autobrille«. Glosse 44 vom Juli 1925, wiederabgedr. in: Rumpelstilzchen [Adolf Stein]: *Haste Worte?* Jahrgangsband 1924/25, Berlin 1925, o. S. Folgende Zitierungen ebd.

Vorbedeutung. Es gibt nichts so Abergläubisches, als es das Künstlervölkchen ist, auch wenn wie hier der Aberglaube sich nicht bewahrheitet.« Denn, so nimmt Stein vorweg, Thea de Terra »bringt nachher das vierte Rennen als Siegerin heim, die einzige Dame, die selber ihr Auto lenkt und nicht als Mitfahrerin Sensation erlebt.«

Ohne Autobrille kein Rennen, denn im offenen Wagen ist die Sportlerin Wind, Sand und Staub ausgesetzt. Man leiht ihr also eine andere, »die zufällig der ihrigen vollkommen gleicht, nun ist sie wieder getröstet und spreizt sich wohligh in dem Rennfahreranzug unter den Berufsgenossen und schlenkert ihre Beine.« Aus Eitelkeit? »Nicht aus Eitelkeit, um mit ihren Beinen zu paradieren«, meint der Reporter sogleich, sondern einfach, weil die verloren geglaubte Autobrille durch die Flieger-Hemd hose gerutscht ist und juckt. Thea de Terra zupft und zieht und hat die Brille wieder! »Alles strahlt.« Gut sieht sie aus. »Ganz sportgerecht angezogen: Kappe, Flieger-Hemd hose aus brauner Leinwand, derbe Schuhe. Die Hosen sind unten zugebunden. Nur zwischen ihnen und den Schuhen ist ein schmaler Streifen um den Knöchel frei. Da sieht man die hellgrauen Seidenstrümpfe.« Für die damalige Leserschaft ist das eine aufschlussreiche Bemerkung: Thea trägt unter ihrem Rennsport-Outfit hellgrau gefärbte Seidenstrümpfe, ein Luxus in den 1920er Jahren und ein erotisch-modisches Zeichen.

Im Film wurde es nach 1925 still um Thea de Terra. Aber im Autosport tauchte ihr Name schon bald wieder auf, und zwar in der Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Automobilclubs (ADAC). Der Club trat seit 1911 für die verkehrsfreundliche Förderung von Autos, Motorrädern, Motorbooten und Flugzeugen ein. Mit dem Ziel, der Industrie die Entwicklung robuster Technik zu erleichtern, organisierte der ADAC seit 1921 Langstrecken-Straßenprüfungen durch Deutschland und andere europäische Länder. In der verbandseigenen Zeitschrift *ADAC-Motorwelt* wurde regelmäßig über die Rennen be-



Große Geschicklichkeitsprüfung des Berliner Automobilclubs auf dem Turnierplatz der AVUS am 29. Mai 1926. Zu den Aufgaben gehörte u. a. das Zerschießen von Luftballons.

richtet. Immer häufiger bestritten auch Frauen solche Rennprüfungen, weshalb der Fachjournalist und -fotograf Alex Büttner das Thema in einem großen Artikel aufgriff. »Die Dame am Lenker und Steuerrad«¹⁶ erschien am 1. Januar 1926 und ist ein großes Plädoyer für die Autosportlerinnen. Büttner kannte sie alle, verfolgte ihre Karrieren und wusste, dass Frauen in Sportarten wie Tennis, Schwimmen, Rudern zwar eine Selbstverständlichkeit geworden waren, nicht aber im Motorsport. Hier müsse man sie besonders bewundern, meinte er, sei »die Beherrschung der Maschine« doch etwas »sehr Kompliziertes« und setze unabdingbar »eine gewisse Körperkraft, Gewandtheit sowie namentlich Geistesgegenwart« voraus. Frauen, die Rennen fuhren, waren

16 Alex Büttner: »Die Dame am Lenker und Steuerrad«, in: *ADAC-Motorwelt (AM)* Nr. 1 vom 1. Januar 1926, S. 13–16. Folgende Zitierungen ebd.

eben nicht nur Pionierinnen in ihrer Sportart, sondern räumten auch mit Klischees gegenüber dem weiblichen Geschlecht auf.

Die Autosportlerinnen kannten ihre Wagen nämlich technisch so gut, dass sie kleinere Reparaturen unterwegs selbst vornehmen konnten. Auch verstanden sie es, auf den staubigen oder verschlammten Straßen einen Reifen zu wechseln, einen neuen Schlauch einzuziehen und aufzupumpen. Außerdem war natürlich Ausdauer gefragt. »24 Stunden am Steuer eines Wagens auszuhalten und im Renntempo gegen starke Männer in Konkurrenz Runde um Runde zu trudeln, ohne auch nur eine Sekunde lang sich von Müdigkeit und Schwäche übermannen zu lassen«, das sei, so räumt Büttner ein, »nicht jeder Frau gegeben.« Frauen im Motorsport waren zwar eine kleine Minderheit, aber von Anfang an gab es unter ihnen exzellente Fahrerinnen, die auch von der Autoindustrie unterstützt wurden.

In den frühen 1910er Jahren, so erinnert Büttner, sei es »Frau Eisenmann-Rodda, Hamburg« gewesen, die zuerst auf Motorrädern ihrer Förderer Opel, Adler und NSU brillierte, dann auf einem Wagen von Horch. Später hätten die motorsportlichen »Damen aus den Kreisen der Automobilindustrie«, etwa »Frau Heinrich von Opel« (Luise Emilie von Opel-Weber), beachtliche Erfolge gefeiert. Zu ihnen habe sich inzwischen aber eine ganze Reihe weiterer Autosportlerinnen »von wirklichem Ruf« gesellt. So Ines Folville (Frankfurt am Main) auf Wagen von Steiger und Lancia, Ernes Merck (Darmstadt) auf Mercedes oder Clairenore Stinnes auf ihrem Dinos, einem Wagen des Stinnes-Konzerns. Ebenfalls »recht erfolgreich« sei die Hotelchefin Hedda Adlon (Berlin) unterwegs. Und in jeder neuen Automobilsport-Saison seien neue Fahrerinnen zu entdecken – unter ihnen auch »Frau Thea de Terra, Berlin«, die vor kurzem »erfolgreich debütiert« habe. Ob es im Kontext des Rennsports war, dass Thea die Aufmerksamkeit von Hedda Adlon auf sich zog? Oder war es gerade umgekehrt so, dass die

Hotelchefin ihrer Empfangsdame ermöglichte, Rennen zu fahren? Die Quellen geben es nicht preis. Sicher ist nur, dass Thea in den folgenden Jahren im Autosport gehörig mitmischte.

Sie bewies damit viel Unerschrockenheit. Denn allem Fortschritt zum Trotz: Viele Zeitgenossen trauten Frauen die Lenkung eines Wagens im Allgemeinen und die Teilnahme an Autorennen im Besondern nicht zu. Das lag in erster Linie an dem mit den »Herrenfahrern« verbundenen Idealtypus eines risikobereiten, kaltblütigen Mannes mit stahlharten Nerven – Attribute, die auf das vermeintlich schwache Geschlecht nicht übertragbar schienen. Fahrerinnen wie Thea de Terra, die sich im Autosport dennoch durchzusetzen wussten, standen sinnbildlich für die »neue Frau«. In den Medien und der Werbung wurden sie allerdings vor allem dann gefeiert, wenn sie – wie auch das Beispiel von Thea zeigt – bei allem Sportsgeist zudem Grazie und Weiblichkeit ausstrahlten.¹⁷

Im selben Jahr, als Büttner die hervorstechendsten Rennfahrerinnen würdigte, wurde in Berlin der Deutsche Damenautomobilclub (DDAC) gegründet, der sich nicht dem ADAC, sondern dem anderen großen Verband, dem Automobilclub von Deutschland (AvD) anschloss. Ob Thea de Terra bei einem der Clubs eine Mitgliedschaft erwarb, ließ sich bis jetzt nicht feststellen. In jedem Fall stand sie als Autosportlerin dem jüngeren ADAC und seinem Regionalverband ADAC Berlin-Brandenburg näher als dem älteren AvD.

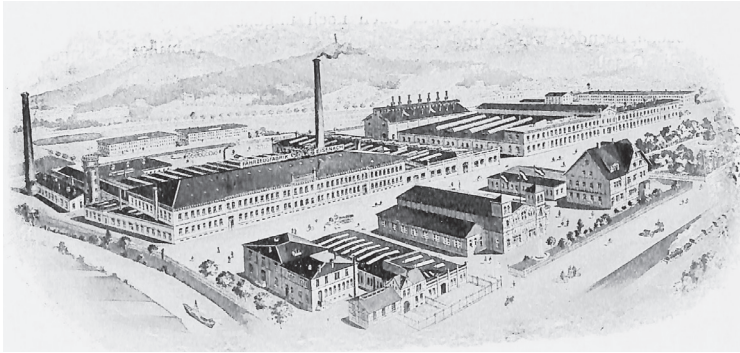
17 Vgl. Merki: Siegeszug des Automobils, S. 290–292; Anke Hertling: Angriff auf eine Männerdomäne: Autosportlerinnen in den zwanziger und dreißiger Jahren, in: *feministische studien*, Heft 1, 2012, S. 12–30.

Mit dem kleinen Dixi auf Erfolgskurs

Ende 1927 rollten die ersten Dixi 3/15 PS aus den thüringischen Dixi-Werken in Eisenach. Das erschwingliche Auto für jedermann war ab 1. Januar 1928 bei den Händlern zu kaufen. Andere Kleinwagen wie der Berliner Ego erhielten somit eine ernstzunehmende Konkurrenz.

Die Dixi-Werke hatten im März 1927 mit der Austin Motor Company (Großbritannien) einen Lizenzvertrag abgeschlossen, der ihnen erlaubte, den erfolgreichen Kleinwagen Austin Seven (erbaut 1922) für den deutschen Markt in Serienfertigung zu produzieren. Abgesehen von der nach links verlegten Lenkung war dieses kleinste Dixi-Modell eine exakte Kopie des britischen Vorbilds. Es verfügte über einen im vorderen Teil der Karosserie liegenden Vierzylindermotor mit Wasserkühlung und einen gradlinig verlaufenden Rahmen. Der berühmte Typ DA 1 (DA ist die Abkürzung für Dixi-Austin oder Deutsche Ausführung) – zunächst mit Klappverdeck konzipiert und später auch als Limousine produziert – kostete je nach Ausführung zwischen 2.500 und 3.000 Mark.¹⁸ Schon 1928 wurden fast 7.000 Dixi 3/15 PS verkauft. Insgesamt sollten über 25.000 Exemplare ausgeliefert werden. Das waren mehr, als die Dixi-Werke je zuvor an Autos produziert hatten. Die Kehrseite des Erfolgs: Die Produktionsanlagen waren zwar modern, schlugen aber die Kosten nicht heraus. Am 14. November 1928 übernahmen die Bayerischen Motorenwerke (BMW) die völlig überschuldeten Eisenacher Dixi-Werke. Sie produzierten den Dixi 3/15 PS weiterhin in Eisenach, ab März 1929 als BMW 3/15 PS, Typ DA 2. Es handelte sich um das erste Automobil der Marke BMW. Statt

18 Vgl. Peter Kilchberg/Michael Krone: Dixi – Horch – Trabant & Co, Suderburg 1990, S. 85.



Die Eisenacher
Dixi-Werke,
1913.

des Kentaur von Dixi stand nun der blau-weiße BMW-Propellerkreis auf dem Kühler.

Thea de Terras Rennerfolge beruhen auf dem Kleinwagen Dixi der Dixi-Werke. Mit einem BMW-Wagen bestritt sie nie ein Rennen. In welcher Beziehung sie zu den Herstellern in Eisenach stand, müsste noch erforscht werden. Sicher ist, dass sie 1928 eine sehr versierte Autosportlerin war. Seit ihrem Debüt im Sommer 1925 muss sie also weiterhin am Steuer gesessen haben, ohne jedoch Schlagzeilen zu machen.

Am 2. Juni 1928 startete sie mit ihrem Dixi in Marienburg, und zwar für die »ADAC-Ostpreußenfahrt 1928«. Das Langstreckenrennen diente nicht nur der Erprobung neuester Autotechnik, sondern hatte auch eine politische Bedeutung. Nach dem Ersten Weltkrieg war durch die Bestimmungen des Versailler Vertrags Polen der Zugang zur Ostsee gesichert worden. Der sogenannte »Danziger« oder »Polnische Korridor« durch das ehemals deutsche Gebiet umfasste weite Teile von Westpreußen – auch die Provinz Graudenz, aus der Theas Mutter stammte. Vielleicht war dieser familiäre Hintergrund mit ausschlaggebend dafür, dass sie den weiten Weg Richtung Osten und durch die

alte Heimat der Mutter unter die Räder nahm. Seit 1920 ganz von der deutschen Republik getrennt, kämpfte die Provinz Ostpreußen zunehmend mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Der ADAC setzte ein deutliches nationales Zeichen mit seiner Veranstaltung, nämlich dass Ostpreußen zu Deutschland gehöre und alle Unterstützung brauche. Reichspräsident Paul von Hindenburg protegierte die Fahrt.¹⁹

Sie begann für die 33 Wagen östlich des »Danziger Korridors« im Grenzort Marienburg und führte am ersten Tag quer durch Ostpreußen bis nach Gumbinnen. Am zweiten Tag erfolgte die Zielfahrt nach Königsberg mit einem Zwischenhalt in Insterburg. Auch 66 Motorräder nahmen an der Ostpreußenfahrt teil. Sie starteten am frühen Morgen eine Stunde vor den Wagen. In patriotischer Absicht führte die Strecke am Tannenbergdenkmal vorbei, wo zu Beginn des Ersten Weltkriegs die deutsche Armee gegen die russischen Streitkräfte einen Sieg errungen hatte. Die ersten 450 Kilometer bildeten eine besondere Herausforderung, wie der Reporter der *ADAC-Motorwelt* berichtete, denn es war nass und kalt und wechselte zwischen Regen und Schnee. Schönes Wetter herrschte hingegen bei der Zielfahrt nach Königsberg. In Insterburg wurde der heranheulende Motortross feierlich von ADAC-Sportpräsident Ewald Kroth begrüßt, der extra aus München hergefahren war. Viel Jubel gab es auch von der Bevölkerung. Nach insgesamt 1.000 Kilometern erreichten schließlich 32 Wagen das Ziel. Nur einer hatte aufgeben müssen. Viele erhielten Preise, auch verschiedene Dixi-Fahrer. Sie wurden gestiftet von Automobilclubs, Autofirmen, Gemeinden und Privatpersonen.

Thea de Terra gewann zwei Preise und wurde in ihrer Rolle als Frau besonders gewürdigt: »Thea de Terra, die einzige teilnehmende Dame,

19 o. A.: »ADAC-Ostpreußenfahrt 1928«, in: *AM* Nr. 25 vom 22. Juni 1928, S. 4f. Folgende Zitierung ebd., S. 5.



Thea de Terra auf einem Dixi 3/15 PS-Tourenwagen während der »ADAC-Ostpreußenfahrt 1928«.

die mit großem Schneid auf 3-P.S.-Dixi fuhr, erhielt für Bestleistung auf einem deutschen Tourenwagen einen Ehrenpreis von Brennabor sowie den silbernen ADAC-Becher.« Auch fotografiert wurde sie. Das Bild zeigt Thea de Terra im Dixi 3/15 PS, während zahlreiche Schaulustige am Straßenrand sie bewundernd beobachten. Sie steuert einen Dixi-Tourenwagen, einen 4-Plätzer, der fürs Reisen gedacht war und den sie nun mit Erfolg auf seine Tauglichkeit hin erprobt hatte.²⁰

Gut zwei Wochen später, am 18. Juni 1928, stand sie bereits wieder am Start, diesmal in Wernigerode. Hier im Harz, 800 Kilometer von Königsberg entfernt, begann die höchst anspruchsvolle »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928«. Ihr Ruf war Thea vorausgeeilt. Schon

20 Vgl. das Foto »Frl. de Terra auf Dixi«, in: ebd.

machten die Dixi-Händler mit ihrem Namen und anderen erfolgreichen Dixi-Fahrern Werbung unter dem Slogan: »Lernen Sie den DIXI kennen!«²¹ Diesmal ging Thea de Terra »mit dem Dixi Tim« an den Start, einem kleinen »3/12-P.S.-Dixi«,²² wie der Fachjournalist Siegfried Doerschlag feststellte. Vier weitere Frauen nahmen teil, alle mit deutschen Fabrikaten: Else Metz auf Wanderer, Else Vollbrecht auf Adler Standard 6, Tilly Kotte auf Simson Supra und Martha Pix, die bald als Fliegerin Schlagzeilen machen sollte, auf Presto.

Insgesamt 39 Teilnehmende stellten sich der 3.000 Kilometer umfassenden Langstreckenprüfung. Neben den Einzelfahrerinnen und -fahrern gab es auch Mannschaften, so die vier Fahrer der Berliner Schutzpolizei oder die Dixi-Mannschaft, ein Fabrikteam, das das Werk hergeschickt hatte. Die vorgegebene Strecke – sie wurde auf der Tour laufend den Straßenverhältnissen angepasst – führte von Wernigerode über Görlitz (D), Plauen (D), Ischl (OE), Meran (I) und Luzern (CH) und endete in Heidelberg (D).

Nach der ersten erfolgreichen Etappe (Wernigerode–Görlitz) kollidierte Thea de Terra am zweiten Tag vor Plauen mit einem Baum. Doch »ihr Dixi war stabil genug, um fahrbereit zu bleiben, nur die Karosserie wurde beschädigt«²³, deshalb gab es keine Strafpunkte. Alle anderen Etappen bestritt sie mit Bravour. Über die fünf teilnehmenden Frauen urteilte Doerschlag zuletzt, sie hätten alle »eine Meisterschaft am Steuer« bewiesen, »die von technischen und sportlichen Fähigkeiten zeugt«: »Thea de Terra hielt unentwegt im kleinen Dixi-Wagen

21 Inserat der Dixi-Werke, in: ebd., S. 3.

22 S[iegfried] Doerschlag: »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928« [Teil I], in: ebd., S. 3 f., hier S. 3.

23 Ders.: »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928« [Teil II], in: *AM* Nr. 26 vom 29. Juni 1928, S. 5 f., hier S. 6.

das Tempo mit«, auch am sechsten Tag, als die motorisierte Kolonne über die Schweizer Alpenpässe Stilsfer Joch, Ofenpass, Flüelapass und Klausenpass brauste, und fuhr in der letzten Etappe durchschnittlich 40 bis 45 km/h, was viel war.²⁴

Das hohe Tempo der Reichs- und Alpenfahrt rief jedoch nicht nur Bewunderung hervor, sondern führte auch zu Strafen: Im graubündnerischen Prättigau hatte die Ortspolizei Ordnungsbußen verteilt. Die Schweizer *Automobil-Revue* rechtfertigte diese Maßnahmen. Auch wenn es bei dem Rennen durch die Alpen keine größeren Unfälle gegeben habe, so der Leitartikel »Alpenfahrt oder Alpenrennen?«, seien doch »Schutz und Sicherheit« der Bevölkerung viel zu wenig gewährleistet gewesen.²⁵ In Graubünden, wo »ein Ortstempo von 12 Kilometer« und »auf freier Strecke eine Geschwindigkeit von 40 Kilometer« Vorschrift war, sei der Tross von 50 Wagen, die begleitenden Presse- und Sanitätswagen miteingerechnet, einfach durchgerast. »Ortstempi von 50–70 Kilometer wurden festgestellt; Menschen und Tiere, die sich an jenem Tag der betreffenden Straßenzüge bedienten, waren durch die übertriebene Schnelligkeit nicht nur stark belästigt, sondern außerordentlich gefährdet.« In Zukunft wollten die Verbände grenzüberschreitend besser zusammenarbeiten. Die Schweiz war nicht grundsätzlich autofeindlich. Auf das Internationale Klausenrennen (begründet 1922), das als schwerstes Bergrennen Europas galt, war sie mit Recht stolz.

Zum abschließenden Festakt in Heidelberg erschien am 25. Juni 1928 viel Prominenz aus Politik und Wirtschaft. Die Festrede im

24 Ders.: »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928« [Teil III], in: *AM* Nr. 27 vom 6. Juli 1928, S. 21 f, hier S. 22.

25 o. A.: »Alpenfahrt oder Alpenrennen?«, in: *Automobil-Revue. Erste Schweizerische Automobil-Zeitung* vom 28. Juni 1928, Titelseite. Folgende Zitierungen ebd.

Europäischen Hof, bereits damals eines der führenden Grandhotels Deutschlands, hielt Sportpräsident Kroth, derselbe, der drei Wochen zuvor die Ostpreußenfahrer vor Ort gewürdigt hatte. In seiner Ansprache hob er hervor, dass der Kraftfahrersport zwar nicht unumstritten, aber für die Industrie wichtig sei, und »dass Wettbewerbe wie die Reichs-Alpenfahrt immer noch und bleibend ihre Berechtigung haben. Sie stellen Leistungsprüfungen ersten Ranges dar, Fahrer, die sie durchhalten, sind Sportleute ersten Ranges.«²⁶ Unter den Ausgezeichneten waren auch die fünf Frauen: an erster Stelle Thea de Terra (Berlin) und Martha Pix (Sonnenberg), die beide »absolut strafpunktfrei« gefahren waren und dafür die »Große goldene ADAC-Medaille« erhielten. Ihnen wurde zudem der »silberne Ehrenbecher mit aufgesetzter goldener Medaille«, die »vergoldete Reichs- und Alpenfahrt-Plakette« sowie der »Damenpreis« überreicht, der an alle Fahrerinnen ging. Auch der Dixi wurde gekrönt. Er schnitt bei diesem Rennen als beste deutsche Automarke ab. Nicht nur Thea und das Dixi-Fabrikteam, auch weitere Einzelfahrer auf Dixi waren erfolgreich gewesen. »Dixi-Qualität allen voran!«²⁷, hieß nun der Slogan der Händler.

26 Doerschlag: »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928« [Teil III], in: *AM* Nr. 27 vom 6. Juli 1928, S. 22.

27 Inserat der Dixi-Werke, in: ebd.

Im Rennfieber – die deutsche Automobilindustrie macht Furore

Thea de Terra blieb im Rennfieber. Kaum war die »VII. ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928« zu Ende, trafen sich die Autobegeisterten am »VIII. Baden-Badener Autotourier vom 27. Juni bis 1. Juli 1928«. Gründer der mondänen Veranstaltung war der Baden-Badener Zigarettenindustrielle Robert Batschari, der auch in diesem Sommer glänzend repräsentierte und niemanden ahnen ließ, dass er kurz vor dem Ruin stand. In der international berühmten Kurstadt wurden die elegantesten und modernsten Wagen der Automobilindustrie vorgeführt, was seit Anfang der 1920er Jahre viele Schaulustige anlockte. Auch der Hochadel, der zwar seit 1919 als Stand durch die Weimarer Verfassung abgeschafft war, aber gesellschaftlich weiterhin einflussreich blieb, war hier gern gesehen.

Der kleine Dixi, robust und ohne »Chichi«, war kein Wagen für den Concours d'Élégance. Aber neben der Schönheitskonkurrenz veranstaltete Baden-Baden auch ein Flachrennen und eine Bergprüfung. Am 28. Juni 1928 holte Thea in der Klasse der kleinsten Sportwagen (bis 750 ccm) den 2. Preis für ihre Leistung im Flachrennen. Die fünf Kilometer zwischen Rastatt und Ettlingen fuhr sie – bis auf die Zehntelsekunde genau gemessen – in 4:04,4 Minuten (Durchschnittstempo 73,6 km/h). Geschlagen wurde sie von Walter Andreae (Frankfurt am Main) auf Rovin, einem französischen Kleinwagen, der die Strecke in 3:40,2 Minuten (Durchschnittstempo 81 km/h) gemeistert hatte. Bei der Bergprüfung anderntags sorgte sie für eine kleine Sensation: Sie verdrängte Andreae auf den 2. Platz und siegte auf ihrem Dixi.²⁸

28 Vgl. »Das Baden-Badener Automobilturnier«, in: *Automobil-Revue* vom 3. Juli 1928, S. 5.

Ebenfalls Teilnehmer in Baden-Baden war der erfolgsverwöhnte Rennfahrer Rudolf Caracciola (Berlin). Er fuhr dieselben Rennstrecken wie Thea de Terra, aber in der Klasse der größten Sportwagen (über 5.000 ccm). Auf seinem Mercedes-Benz war er stärker und schneller als alle. Leider gibt es keine Bilder von Thea in Baden-Baden. Die Fotografen linnten in erster Linie auf den Schönheitscorso und den Hochadel in den Luxuslimousinen. Auch die Berliner Illustrierte *Elegante Welt* interessierte sich mehr für die Schönen und Reichen als für das sportliche Geschehen. Doch hielt sie immerhin fest: »Die Rennfahrerin Thea de Terra, jung, hinreißend, kräftig und bildhübsch, hatte auf ihrem kleinen Dixiwagen viel Erfolg.«²⁹

Nach einer kurzen Sommerpause nahm Thea auf ihrem Dixi 3/15 PS auch am »IV. Buckower Dreiecks-Rennen« teil. Am Wochenende des 18./19. August 1928 sollten sechs Rennen gefahren werden, organisiert vom ADAC Berlin-Brandenburg. Buckow in der Märkischen Schweiz war damals noch fast so provinziell wie zu Fontanes Zeiten, Motorengeheul war ein Ereignis. Das Rennen für Motorräder, Motorräder mit Seitenwagen sowie Sport- und Rennwagen führte in einer 12,5 Kilometer-Schleife um den Schermützelsee. Im Kapitel »Buckow« (1862) hat Fontane diesen »rätselhaften See«, dessen Ufer von grünen Kiefern und Schwarztannen umstanden ist, wunderbar beschrieben.³⁰ Am Städtchen Buckow ließ er indes nicht viel Gutes; »sein Straßenpflaster, um das Schlimmste vorwegzunehmen«, sei »lebensgefährlich«: »Für schwache Achsen ist Buckow dasselbe, was Wien für schwache Lungen ist, – keiner kommt heil heraus.«

29 Dr. N.: »Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden«, in: *Elegante Welt* Nr. 16 vom 17. August 1928, S. 38 – 40, hier S. 38.

30 Theodor Fontane: »Buckow«, in: *Wanderungen durch die Mark Brandenburg*, Bd. 2: *Das Oderland*, München u. a. 1987, S. 640 – 648. Folgende Zitierung ebd., S. 640.

Auch 1928 war die besondere Herausforderung das »teilweise sehr schlechte Kopf[stein]pflaster«.³¹ Thea de Terra startete am Samstagnachmittag im zweiten Rennen und wie immer in der Klasse der kleinen Sportwagen (hier bis 1.100 ccm). Sechs Wagen (zwei Dixi, zwei Opel, zwei Fiat) lieferten sich in zehn Runden (125 Kilometer) ein Kopf-an-Kopf-Rennen bei durchschnittlich 60 bis 70 km/h. Vier kamen nach knapp zwei Stunden heil ins Ziel, der Dixi 3/15 PS ganz vorn: »Hauptmann E. Sander-Berlin (Dixi)« als Erster (1:49:04,3 Stunden), »Thea de Terra-Berlin (Dixi)« als Zweite (1:52:30,3 Stunden). Die Kölner Versicherungsgesellschaft Agrippina zeichnete sie für diese Leistung mit dem »Ehrenpreis des Agrippina-Konzerns« aus.

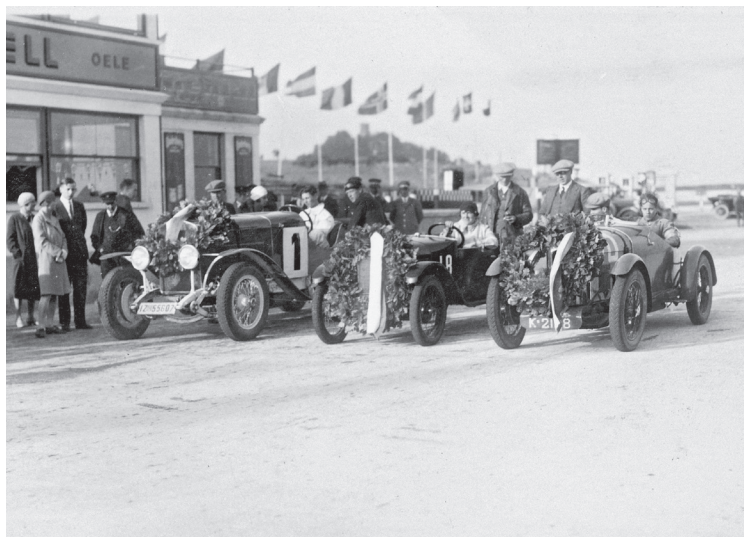
In die Geschichte des Autosports ist das »IV. Buckower Dreiecks-Rennen« aber deshalb eingegangen, weil es der Ort eines tödlichen Unfalls wurde, der die Motorsportwelt erschütterte. Am Sonntagnachmittag traten in der Klasse der größten Sport- und Rennwagen der Deutsche Rudolf Caracciola (auf einem Mercedes-Kompressor) und der Schweizer Huldreich Heusser (auf Bugatti) gegeneinander an. Beide waren mehrfach preisgekrönt, nur war Caracciola, der Jüngere, bezahlter Werkfahrer von Mercedes und testete jeweils die neusten Wagen. Heusser hingegen war ein »Herrenfahrer«, der als Industrieller (er produzierte elektronische Instrumente in Thüringen) Einzelrennen bestritt und sich neu einen Bugatti Typ 35 B angeschafft hatte, mit dem er sich gegen »Carratsch« durchzusetzen hoffte. Beide legten ein Durchschnittstempo von 104 bis 105 km/h hin, »und das trotz des teilweise recht schlechten Zustands der Rennstrecke, die durch Sommerweg und Kopfsteinpflaster, durch schwierige Kurven und Steigungen an die Kunst und Technik der Wagenfahrer das höchste Maß

31 o. A.: »IV. Buckower Dreiecks-Rennen«, in: *AM* Nr. 34 vom 24. August 1928, S. 4f. Folgende Zitierungen ebd.

an Energie und Geistesgegenwart forderte.« Caracciola lag vorn, als Heusser und die anderen Wagen plötzlich ausblieben – »dann kam die traurige Botschaft«: In der vierten Runde hatte Heusser »in der langen Geraden nach Sieversdorf« bei einer Geschwindigkeit von 160 km/h die Kontrolle über seinen Wagen verloren und war in einen Baum gerast. Sein Beifahrer Otto Feldmann war sofort tot, Heusser wurde noch ins Krankenhaus von Müncheberg gebracht, wo er anderntags seinen Verletzungen erlag. Das Rennen wurde unverzüglich abgebrochen; es herrschte allgemeine Fassungslosigkeit. Der ADAC Berlin-Brandenburg entschied, keine Rennen mehr auf dieser lebensgefährlichen Rennstrecke auszutragen. Gemeinsam mit der Stadt Buckow setzte er den beiden verunfallten Rennfahrern später einen Gedenkstein bei Bollersdorf. Er erinnert noch heute an das tragische Ereignis.

Als am Wochenende vom 15./16. September 1928 das »ADAC-Turnier des Westens« im Kurort Nauenersee stattfinden sollte, waren zwar über 600 Wagen »aus allen Himmelsrichtungen«³² angefahren. Aber nur neun Sportwagen, »ein winziges Häuflein Fahrer«, stellten sich am Samstag dem Rennen auf dem Nürburgring: »Die ›Kanonen‹ fehlten.« Sie hatten abgesagt, waren sonst verhindert oder standen noch unter dem lähmenden Eindruck des Unfalltodes von Heusser und Feldmann. Unter den wenigen Teilnehmenden war neben Thea de Terra (Berlin) als zweite Frau auch Josephine Schmitt (Lindenfels). Sie fuhr auf ihrem Lancia in der Klasse der mittelstarken Wagen, Thea auf Dixi 3/15 PS in der Klasse der Kleinstwagen. Ihr einziger Rivale war Gerhard Macher (Elberfeld), ebenfalls auf Dixi 3/15 PS. Macher startete »erwartungsgemäß« schneller, so Siegfried Doerschlag in seiner Besprechung des Rennens; Thea aber fuhr, wie er festhielt, »ein

32 Siegfried Doerschlag: »Autoturnier des Westens. Rennen auf dem Nürburg-Ring«, in: *AM* Nr. 38 vom 21. September 1928, S. 4–6. Folgende Zitierungen ebd.



Thea de Terra (Mitte) siegt auf dem Nürburgring mit ihrem Dixi 3/15 PS in der kleinsten Wagenklasse, 16. September 1928.

tadelloses, regelmäßiges Rennen«. Überhaupt: »Thea de Terra und Macher trugen durch ihr forsches Fahren erneut dazu bei, vor dem kleinen, wendigen und rassigen Dixi große Hochachtung zu bekommen.«

Zu fahren waren mehrere Runden auf der Südschleife des Nürburgrings. Die Straße war gut präpariert, Unfälle gab es keine. Josephine Schmitt auf Lancia hatte allerdings Mühe, das Tempo zu halten, und kam mit 1:30:03,4 Stunden als Letzte ins Ziel. Am schnellsten war Joseph Müller (Düsseldorf) auf dem Kleinwagen NSU-Kompressor mit 1:02:46 Stunden, schneller als alle in allen Klassen, ob Horch, Steiger, Lancia, Bugatti-Kompressor oder Dixi. Aber gegen ihre Konkurrenz aus Elberfeld siegte nach 1:18:47,4 Stunden höchster Fahrkonzentration die Berlinerin: »Thea de Terra auf Dixi passierte 3 ½ Minuten vor ihrem Fabrikivalen Macher das Ziel.« Auch in der Geschicklichkeitsprüfung am Sonntagnachmittag holte sie den Sieg. Zwar war die

sportliche Konkurrenz in Nauenahr in diesem Jahr nicht groß – alle Aufmerksamkeit gehörte der Schönheitskonkurrenz der Wagen –, aber für die Dixi-Werke und Dixi-Händler war der Turniererfolg höchst bedeutsam. Vom »Turnier des Westens, 15./16. September 1928« sind außerdem die besten Fotos von Thea als Rennfahrerin erhalten, und zwar im BMW-Archiv, das in seiner historischen Sammlung dem Dixi 3/15 PS den gebührenden Platz einräumt.

Das Auto für die moderne Frau mit kleiner Kasse

Nicht nur mit ihrem Namen als Rennfahrerin, sondern auch mit ihr als Frau, die modern und unabhängig auftrat, machten die Dixi-Händler Reklame. Das renommierte fotografische Atelier E. Bieber (Berlin), bei dem sich schon der alte Fontane hatte fotografieren lassen, wurde beauftragt, Thea de Terra sowie eine kleine Anzahl Berliner Filmstars mit dem kultigen Kleinwagen in Szene zu setzen. Möglich, dass die Aufnahmen auf dem Filmgelände der UFA gemacht wurden – alles ist gut ins Bild gerückt: Im Vordergrund präsentiert sich der Dixi 3/15 PS (DA 1) mit seiner Kentaur-Kühlerfigur, im Hintergrund verläuft eine breite Chaussee Richtung Großstadt. Schick und lässig posieren an ihrem offenen Zweisitzer Martin Herzberg, Anita Dörris und »die entzückende Dita Parlo«, die, »nach Hollywood verpflichtet«, sich »auch dort nicht von ihrem Dixi trennen« wird, wie der Reklametext nahelegt. Am bemerkenswertesten aber ist die Aufnahme »Dita Parlo und Thea de Terra am 3/15 PS Dixi«. Die junge Filmschauspielerin, die eben erst die UFA-Schauspielschule in Babelsberg beendet hatte und 1928 noch ganz am Anfang ihrer Karriere stand, hat auf dem Heck Platz genommen und neigt sich Thea zu, die bei offener Wagentür am Steuer sitzt und freundschaftlich zu ihr aufblickt. Zwei Freundinnen: Thea mehr die Sportliche, Dita die Elegante. Beide könnten, so vermittelt das Bild, im Dixi gleich losfahren, sei es zum Einkaufen in die Stadt, auf eine Spritztour an die See oder auf Urlaub ins Gebirge, allein, zu zweit, mit oder ohne Mann (und Hund).³³

33 *Dixi-Magazin*, November 1928, o.S. Die Aufnahme »Dita Parlo und Thea de Terra am 3/15 PS Dixi« befindet sich auf der Umschlagrückseite (rechts).

Die Internationale Automobil-
ausstellung in
Berlin, Novem-
ber 1928.



Auf der Titelseite warb das *Dixi-Magazin*, in dem die Aufnahmen erschienen, für die »Internationale Automobil-Ausstellung Berlin. November 1928«, die vom 8. bis 18. November in den Ausstellungshallen am Kaiserdamm durchgeführt wurde. Seit 1923 waren hier nur Erzeugnisse deutscher Hersteller gezeigt worden, weil diese wiederum nach dem Krieg von den französischen, englischen und belgischen Ausstellungen ausgeschlossen waren. 1927 wurde der Ausschluss aufgehoben und Berlin in den folgenden Jahren internationaler Treffpunkt der Autoindustrie. Schon die erste Durchführung im November 1928 war ein großer Erfolg. Neben 23 deutschen Pkw-Herstellern beteiligten sich auch 36 ausländische Firmen.³⁴ Einer der deutschen Aussteller wa-

34 Vgl. Merki: Siegeszug des Automobils, S. 301.

ren die Eisenacher Dixi-Werke. Es war ihr letzter Auftritt in der Branche – noch im selben Monat wurden sie von den Bayerischen Motorenwerken übernommen.

Auch die Rennfahrkarriere Thea de Terras endete abrupt. Nur einmal bewies sie ihr Können noch und fuhr die vom ADAC organisierte »IV. Brandenburgische Dauer-Prüfungsfahrt«, die am Wochenende des 13./14. April 1929 stattfand. Offensichtlich nahm sie nicht auf dem neuen BMW 3/15 PS teil, sondern auf ihrem bewährten Dixi. Die Prüfungsfahrt führte in einer großen 430 Kilometer-Halbschleife um Berlin herum, von Französisch Buchholz über Golm bis nach Zossen. Wie »ein einziges großes Heerlager von Motorrädern und Automobilen aller Stärken und Formen«³⁵ wirkten die 150 Kraftfahrzeuge, die im dörflichen Buchholz am Startplatz standen. Es war abenteuerlich, denn es ging in einer Nachtfahrt (der Mond schien) durch Chausseen, Sand- und Schlammwege. Man startete nach Klassen in zeitlichen Abständen, der Kleinwagen Dixi um Mitternacht zuletzt. Thea de Terra, eine der wenigen teilnehmenden Frauen, absolvierte das 12-Stunden-Rennen wie gewohnt »strafpunktfrei«.³⁶

35 *Vossische Zeitung* vom 14. April 1929, S. 9.

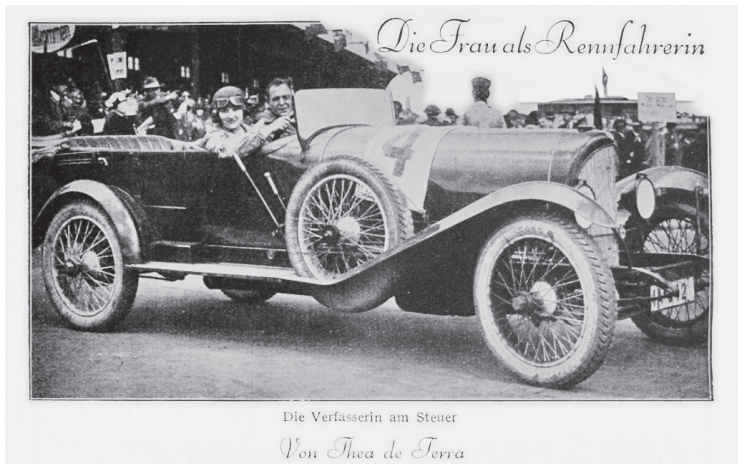
36 Karlinger–Rixdorf: »Rennen durch dick und dünn. Die IV. Brandenburgische Dauer-Prüfungsfahrt«, in: *AM* Nr. 16 vom 19. April 1929, S. 4f., hier S. 5.

»Die Frau als Rennfaherin«

Nichts deutet darauf hin, dass Thea de Terra mit 27 Jahren schon rennsportmüde gewesen wäre. Es waren die Verhältnisse, die sie zum frühzeitigen Aufgeben zwangen. Kurz bevor sie auf dem kleinen Dixi Furore machte, publizierte sie im Juni 1928 in einer der ersten Nummern der Berliner Zeitschrift *Auto-Magazin* den beachtenswerten Artikel »Die Frau als Rennfaherin«. ³⁷ Darin greift sie aus weiblicher Perspektive das Thema »Die Dame am Lenker und Steuerrad« (Alex Büttner, 1926) erneut auf. Ganz klar geht aus ihrem Beitrag hervor, dass sie viel Rennsporterfahrung mitbrachte, zahlreiche Rennen auf dem Rennplatz mitverfolgt haben musste und Talent zum Schreiben besaß. Man wünschte sich, sie hätte, wie Rut Landshoff oder Erika Mann mit ihrem Bruder Klaus, regelmäßig Feuilletons publiziert – in den Ullstein-Zeitschriften *Uhu* oder *Die Dame* zum Beispiel, die immer auf der Suche nach jungen Talenten waren. Es ist aber von Thea de Terra (bis jetzt) nur dieser eine Text bekannt.

Der Artikel ist bebildert und zeigt erfolgreiche Rennfahrerinnen am Steuer ihrer Sportwagen, ganz zu Beginn »die Verfasserin selbst«. Das Foto von Thea de Terra erstaunt, sitzt sie doch in einem schweren Rennautomobil. Es könnte sich um einen Stoeber (Stettin) oder einen NAG (Berlin) handeln. Der Wagen ist rechtsgesteuert und trägt die Rennnummer 4. Der Beifahrer ist nicht bekannt. In welchem Zusammenhang das Bild entstand, ließ sich bis jetzt nicht klären. Jeden-

37 Thea de Terra: »Die Frau als Rennfaherin«, in: *Auto-Magazin* Nr. 5 vom Juni 1928, S. 354–359. Folgende Zitierungen ebd. – Der Beitrag ist wiederabgedruckt in: Anke Hertling: *Im Strudel der Familie Fontane. Die Rennfaherin Thea de Terra. Mit einem Anhang: Thea de Terra: Die Frau als Rennfaherin (1928)*, in: *Fontane Blätter* 98/2014, S. 18–34, hier S. 28–31.



Thea de Terra
am Steuer eines
schweren Renn-
wagens, 1928.

falls legt die Aufnahme die Vermutung nahe, dass Thea nicht nur den kleinen Dixi, sondern auch große, schnelle Wagen souverän zu lenken verstand.

In ihrem Artikel porträtiert sie verschiedene vorbildliche Rennfahrerinnen, so etwa die Gräfin Einsiedel (Margot von Gans), Elisabeth Junek, Ernes Merck, die auch Büttner bereits lobend hervorhob, und Else Vollbrecht. Über die Gräfin Einsiedel heißt es bei Thea de Terra: »Sie hat sich besonders im letzten Jahr viele erste Preise geholt und fast immer ihr Leben dabei aufs Spiel gesetzt.« Über Elisabeth Junek, die 1927 auf dem Nürburgring siegte, schreibt sie: »Diese nervigen schmalen Hände hatten mehrere Stunden lang auf der schwierigsten Bahn Deutschlands den rassigen Bugatti gesteuert, dessen Höchstgeschwindigkeit eine Mindestgrenze von 160 km erreicht haben mochte.« Ebenfalls mit großem Respekt spricht Thea von »der allzu früh gestorbenen Ernes Merck« (sie hatte sich im November 1927 tragischerweise das Leben genommen). Ernes Merck war wie Rudolf Caracciola von Mer-

cedes-Benz als Werkfahrerin angeworben worden und schlug als erste deutsche Profirennfahrerin fast alle aus dem Feld. In der »24-Stundenfahrt durch den Taunus« im Sommer 1927 habe sie, so Thea, »eine ganze Nacht und einen ganzen Tag« bei Sonne, Regen und Dunkelheit »unentwegt ihr Durchschnittstempo gehalten«. Eine vorbildliche Rennfahrerin sei außerdem »die freundliche Mannheimerin« Else Vollbrecht, »die mit ihrem Gatten als Unterstützung, viele schöne Rennen gefahren hat. Als Glücksomen sitzt zwischen ihnen ihr Hund, der unbekümmert des Kompressors des Mercedeswagens seinem Frauen auf die Hände schaut.« Else Vollbrecht bestritt ebenfalls erfolgreich die »ADAC-Reichs- und Alpenfahrt 1928«, blieb aber, anders als Thea de Terra, nicht strafpunktfrei.

Alle diese Frauen seien Beweis, so die Autorin, dass sich »die Rennfahrerin ihren vollwertigen Platz auf nationaler wie auf internationaler Rennbahn langsam aber sicher erringt.« Die Fähigkeiten, die es brauche, um im Autosport zu reüssieren – denn es genüge einer Frau natürlich nicht, nur an den Rennen teilzunehmen, sondern sie wolle auch gewinnen –, seien allerdings nicht zu unterschätzen, auch von den Frauen nicht. »Ein Rennen heute zu bestreiten, heißt manchmal einen Durchschnitt von 110 km und darüber zu entfalten, d. h. auf gerader Bahn eine Höchstgeschwindigkeit von heute etwa 150 km und mehr zu fahren.« Das setze nicht nur starke Hände, sondern generell Muskelkraft voraus, etwa, wenn man beim Bremsen vor der Kurve »stark heruntertreten muss, um den Wagen herumwerfen zu können.« Es brauche außerdem starke Nerven, Durchhaltewillen, Ruhe und »Kopf« – besonders, wenn ein geplatzter Reifen oder eine Kerze gewechselt werden müsse. Wer »ohne Kopf« fahre, mache Fehler, schätze die Gefahr falsch ein und »das Unglück ist geschehen!« Erfolgreiche Fahrerinnen würden außerdem nicht aus Eitelkeit Rennen bestreiten oder deshalb, weil man vorher und nachher gefilmt und fotografiert werde. Eitelkeit sei überhaupt

ganz fehl am Platz: So werde etwa »das Gesicht dem Wind und Wetter ausgesetzt« und erhalte dadurch schärfere Linien, die Haut bleibe also »nicht so weich und zart«, wie sie sonst bei Frauen sei. »Aber falsch ist es zu sagen, dass jede Frau durch den Autosport ihre Weiblichkeit verliert«, hält Thea de Terra zum Schluss fest. Sie kenne »sehr viele, welche sich im Overall-Rennanzug höchst anmutig« bewegten oder später im Abendkleid, bei der Preisverleihung, »als echte Eva« Männerherzen zu besiegen versuchten.

Von der Berliner Rennfahrerin zur Alpnachstader Hausfrau

Kurz nach dem Erscheinen ihres Artikels konnte man die Rennfahrerin Thea de Terra beim »ADAC-Automobil-Turnier in Bad Saarow« auf einem »Brennabor-Kabriolett«³⁸ bewundern. Sie holte damit den Publikumspreis. »Brennabor. Der schönste deutsche Wagen!«, so bewarb der Hersteller seine Luxusklasse und zeigte sich stolz, dass der »I. Sonderpreis« an das »von Fräulein Thea de Terra vorgeführte serienmäßige 12/55 PS 6 Zylinder-Brennabor-Cabriolet« gegangen war.³⁹ Wie eng Theas Beziehung zu der Automobilfirma in Brandenburg an der Havel war, ist bisher nicht bekannt. Die junge Frau dürfte für das Werk vor den Toren Berlins jedoch ein attraktives Aushängeschild gewesen sein. Wie die Marke Dixi konnte sich aber auch Brennabor nicht halten; die Werke mussten Insolvenz anmelden und die Autoproduktion aufgeben. Mit der Weltwirtschaftskrise, ausgelöst durch den New Yorker Börsenkrach vom 24. Oktober 1929, brach die florierende deutsche Autoindustrie ein. Deutschland wurde von der allgemeinen Krise hart getroffen. Über sechs Millionen Arbeitslose registrierte das Land im Februar 1932.

Im Rennsport verschwand Theas Name in diesen Krisenjahren. Sie war aber nicht vergessen. Am 27. Mai 1932 meldete die *ADAC-Motorwelt*, Thea de Terra, die »geschickte, zähe und erfolgreiche Kleinwagenfahrerin«, habe in die Schweiz geheiratet, »um, hoffentlich ebenfalls im Renntempo, nunmehr Hausfrauenpflichten zu versehen. Wir

38 o. A.: »Automobil- und Motorrad-Turnier in Bad Saarow am 15. Juli 1928«, in: *AM* Nr. 29 vom 20. Juli 1928, S. 7f, hier S. 8.

39 Inserat der Brennabor-Werke, in: *AM* Nr. 30 vom 27. Juli 1928, S. 2.



Brennabor-
Werke in Bran-
denburg, 1924.

wünschen ihr alles Gute im bürgerlichen Leben.«⁴⁰ Die Weimarer Republik stand vor ihrem Ende; wer es ahnte, das Kommende fürchtete oder sich bedroht sah, verließ das Land. Im Juli 1932 wurde die Nationalsozialistische Deutsche Arbeiterpartei (NSDAP) bei der Reichstagswahl mit Abstand stärkste Fraktion (37,4 Prozent). Georg Hett, der Bruder Theas, war der Partei bereits 1931 beigetreten und in der Hitlerzeit beim Nationalsozialistischen Kraftfahrkorps (NSKK) aktiv.⁴¹ Das NSKK war ein Propaganda- und Ordnungsinstrument der Partei, kontrollierte aber auch den gesamten motorisierten Verkehr sowie den

40 o. A.: »Der Querschnitt. Thea de Terra«, in: AM Nr. 22 vom 27. Mai 1932, S. 28.

41 Akte der Entnazifizierungskommission Berlin-Steglitz, Berufungsregistrierungsformular des Appellanten Georg Hett, 16. Dezember 1948, in: LAB, C Rep. 031-02.12, Nr. 42, o. Bl.

Motorsport und die Motorsportverbände, die nach 1933 gleichgeschaltet wurden (der AvD entzog sich konsequent). Die Zeitschrift *ADAC-Motorwelt*, die Thea de Terras Autosportkarriere in den 1920er Jahren begleitet hatte, wurde in den 1930er Jahren unter Druck Sprachrohr der NS-Ideologie und wertete die deutschen Rennsiege ideologisch um, so etwa die Meistererfolge von Rudolf Caracciola, der weiter für Deutschland fuhr. Auch er gehörte nach 1933 dem Kraftfahrkorps an und war NSKK-Obersturmführer. Im Krieg setzte er sich jedoch in die Schweiz ab.

Dass Thea de Terra den Luzerner Bernhard Zimmermann heiratete, den Betriebschef und späteren Direktor der Pilatusbahn, war eine wohlüberlegte Entscheidung, die schon bald auch für ihre verfolgten Berliner Freunde wichtig werden sollte. Kennengelernt hatte sie Zimmermann als Gast im Hotel Adlon. Er hielt sich damals geschäftlich in Berlin auf und nahm Termine im Verkehrsministerium wahr. Zimmermann war sieben Jahre älter als sie, ein gutaussehender Mann, groß, sportlich, weltgewandt. Aber ein harter Schicksalsschlag hatte ihn getroffen. Seine erste Frau war im Herbst 1931 im Kindbett gestorben. Nun war er allein mit seinem wenige Monate alten Buben. Den Wohnsitz hatte er berufsbedingt in Alpnachstad, einem kleinen Ort, der für die Pilatusbahn berühmt ist. Diese steilste Zahnradbahn der Welt führt von dort direkt hinauf auf den Pilatus (2118 m), einen der schönsten Aussichtsberge der Schweiz. Außerdem liegt Alpnachstad, das zur Gemeinde Alpnach im Kanton Obwalden gehört, direkt am Alpnacher See, einem Seitenarm des Vierwaldstättersees. Reisende aus aller Welt fanden sich hier ein, verfügte der Ort doch über eine eigene Schiffs- und Bahnstation sowie ein gastfreundliches Hotel. Und unübersehbar: das stattliche Direktorenhaus gleich neben der Talstation der Zahnradbahn. Alles in allem war Alpnachstad ein touristischer Hotspot mitten in der Innerschweizer Bergwelt, unweit der Stadt



Die Pilatusbahn
mit Titlis,
ca. 1937.

Luzern, wo es praktisch alles gab, was sich eine Berlinerin wünschen konnte, selbst mondäne Autoschönheitskonkurrenzen (seit 1928). In dieser Umgebung begann Thea de Terra ein neues Leben als Frau Direktor Zimmermann, als Ehefrau, Mutter und Hausfrau. Autobrille und Flieger-Hemd hose hatte sie verstaut, für Deutschland unter den Nationalsozialisten wollte und konnte sie keine Rennen mehr fahren.

Thea und ihr Mann waren, wie ihre Nichte berichtet, ein auffallend attraktives Paar und beide glücklich über den Neubeginn. Die zwei heirateten am 14. Mai 1932 – weitab von Berlin und Alpnach-

stad – diskret in London. Das Ja-Wort gaben sie sich in der römisch-katholischen Westminster Cathedral.⁴² Thea konvertierte bei dieser Gelegenheit zum katholischen Glauben, was ihr allem Anschein nach nicht schwerfiel.⁴³ Sie tat es für ihren Mann, dessen Heimat katholisch-konservativ geprägt war. Durch die Heirat erhielt sie das Schweizer Bürgerrecht, das damals allerdings das Frauenwahl- und -stimmrecht, wie es die Weimarer Republik eingeführt hatte, noch nicht kannte, und wurde Bürgerin von Weggis (Kanton Luzern), wo Bernhard Zimmermann herstammte. Und wie klug: Sie gab ihrem Namen erneut eine klingende Wendung! Ihre protestantischen Vornamen Irma und Elsa streifte sie ab und ließ sich als »Thea Theresia Eleonora de Terra« ins Eheregister eintragen. Es klang ein bisschen nach italienischem Adel. Fontane hätte seine Freude gehabt, liebte er doch das Spiel mit Namen.

42 Vgl. Heiratsurkunde von »Bernard Zimmermann« und »Thea Theresia Eleonora de Terra«, datiert »London«, »Fourteenth May 1932«, »Roman Catholic Cathedral, Ashley Place« (Westminster Cathedral). Beglaubigte Fotokopie vom Zivilstandsamt Luzern bei der Autorin.

43 Vgl. Nürnberger: Georg Hett und Thea Zimmermann-de Terra, S. 157.

Der »Engel von Luzern« und die tragische Todesfahrt

Im Frühsommer 1939 kaufte Direktor Zimmermann seiner Frau einen eigenen Wagen (Marke unbekannt). Damit wollte sie Sohn Benno, der in eine Luzerner Privatschule eintrat, zum Unterricht fahren, aber vielleicht auch – was ganz im Sinne ihres Mannes gewesen wäre – dem Aufruf der offiziellen Schweiz folgen und sich als freiwillige Fahrerin für zivile oder militärische Transportdienste zur Verfügung stellen. Denn die politische Lage in Europa hatte sich weiter verdüstert, die Zeichen standen auf Krieg. Der neu gekaufte Wagen wurde eingetragen auf »Zimmermann-De Terra Thea, Hausfrau, Stad, Alpnach«⁴⁴ und erhielt die Autonummer OW 267. Wenige Monate später verunfallte sie damit tödlich.

Ihr achtjähriger Sohn Benno saß mit im Wagen, als sie in der Abenddämmerung bei einer scharfen Kurve, der sogenannten »Hölllegg«⁴⁵, »wo die Straße gegen den See kein Geländer aufweist«⁴⁶, ins Schleudern geriet und direkt in die Tiefe stürzte. Das Unglück geschah im ersten Kriegswinter auf der eisglatten Seestraße Richtung Luzern (Kantonsgebiet Nidwalden), am Tag vor Silvester. Der Todestag, der 30. Dezember 1939, war zugleich der 120. Geburtstag von Theodor Fontane. Zum Unfallhergang gibt es keine Zeugen. Niemand war

44 Kanton Obwalden. Verzeichnis der Halter von Motorfahrzeugen pro 1939. Hrsg. von der Kantonalen Polizeidirektion Juni 1939, Sarnen 1939, S. 6, in: Staatsarchiv Obwalden, Sarnen (Schweiz), Sign. 591a.

45 o. A.: »Schweres Autounglück bei Alpnach-Stad«, in: *Neue Zürcher Zeitung* Nr. 5 vom 2. Januar 1940, Morgenausgabe.

46 o. A.: »Alpnach – ein schwerer Unglücksfall«, in: *Obwaldner Volksfreund* vom 3. Januar 1940.

da, als es geschah.⁴⁷ Niemand konnte helfen. Unendliches Entsetzen herrschte, als die Todesfahrt gegen Mitternacht entdeckt wurde.

Die Traueranzeige erschien am 2. Januar 1940 in mehreren Schweizer Tageszeitungen⁴⁸, die Presseberichterstattung über das schwere Autounglück folgte unmittelbar. »Thea de Terra war einst eine gefeierte Rennfahrerin«, so konnte man im *Nidwaldner Volksblatt* vom 3. Januar 1940 lesen. Sie habe jedoch »als Hausfrau in Alpnach, an der Seite eines besorgten Gatten, als Mutter seines Kindes aus erster Ehe« ihre Freude am Rennen »den höheren Pflichten der Frau und Mutter« untergeordnet. »Und nun hat doch ein furchtbar schwerer Tod im Wagen sie betroffen. Das Bedauern mit den beiden Todesopfern und Herrn Direktor Bernhard Zimmermann hat die ganze Bevölkerung erfasst.«⁴⁹

Was die Öffentlichkeit nicht wusste: In ihren Schweizer Jahren war Thea Zimmermann-de Terra, die Fontane-Enkelin, offenbar eine Fluchthelferin geworden. Dem Bericht ihrer Nichte zufolge war sie »Mitte der dreißiger Jahre bald als der Engel von Luzern bekannt, versuchte sie doch, Freunde und Bekannte, die aus Berlin fliehen mußten, über die Schweiz nach England und Amerika zu schleusen. Ihre Adresse war Geheimitipp in Berlin. Sie ließ alle ihre Beziehungen spielen und hat manchem auch mit einem zugesteckten Geldschein über die erste Runde geholfen.«⁵⁰ Bitter war deshalb, dass eine Alpnachstader

47 Vgl. Rapport der Kantonspolizei Nidwalden an die Polizeidirektion von Nidwalden in Stans, Stansstad, den 1. Januar 1940, in: Staatsarchiv Nidwalden, Stans (Schweiz), Sign. STANW D 2001.

48 Zum Beispiel in: *Luzerner Tagblatt* vom 2. Januar 1940, *Luzerner Neueste Nachrichten* vom 2. Januar 1940 und *Neue Zürcher Zeitung*, Bertscholdsausgabe vom 2. Januar 1940, Nr. 5.

49 o. A.: »Stansstad. Ein schweres Autounglück«, in: *Nidwaldner Volksblatt* vom 3. Januar 1940.

50 Zitiert nach Nürnberg: Georg Hett und Thea Zimmermann-de Terra, S. 157.

Nachbarin, die nicht verstand, was vorging, sie als deutsche Spionin verunglimpfte und das Ehepaar Zimmermann-de Terra als »die verdammte Hitler- und Naziclique« in Alpnachstad⁵¹ verleumdete. Der Fall ist aktenkundig, weil das Ehepaar beim Obwaldner Kantonsgericht eine Ehrverletzungsklage einreichte. Um seiner selbst, aber noch mehr um seiner Frau willen, die den Ausgang des Prozesses nicht mehr erlebte, focht Zimmermann die Streitsache durch. Das Gericht rehabilitierte beide Ehegatten vollständig und verurteilte die verleumderische Person zu einer schmerzhaften Geldbuße.

Seine ganze Lebensenergie setzte Bernhard Zimmermann in den folgenden Jahrzehnten für die Pilatusbahn und ihre touristische Entwicklung ein. Er starb – hochangesehen – am 21. Januar 1969 im Alter von 75 Jahren und wurde im Familiengrab der Zimmermanns beigesetzt. Die Ruhestätte auf dem Luzerner Friedhof Friedenthal ist heute denkmalgeschützt und wird von der Stadt Luzern gepflegt. Auf dem Stein stehen auch die Namen »Thea Zimmermann geb. de Terra. 1901–1939« und »Benno Zimmermann. 1931–1939«, denn hier wurden sie nach der Begräbnisfeier in der Luzerner Hofkirche St. Leodegar würdig beigesetzt. Es war am 4. Januar 1940 und geschah unter der Anteilnahme vieler Trauernder. Auch die Klassenkameraden des kleinen Benno waren da und versuchten, den »schmerzgebeugten Vater«⁵² mit einem stummen Händedruck zu trösten. Ob auch Verwandte aus Berlin am Grab standen oder jemand, der Theas Vater, Mutter und Bruder vertreten konnte? Wohl kaum. Es waren schwere Zeiten: Seit

51 Protokoll der Sitzung des Obwaldner Kantonsgerichts vom 5. Dezember 1940 in der Zivilstreitsache Bernhard Zimmermann, Direktor der Pilatusbahn, Alpnachstad, gegen Frau J. Jenzer, Handlung [Ladengeschäft], Alpnachstad, S. 485, in: Staatsarchiv Obwalden, Sarnen (Schweiz), o. A.

52 B.: »Im Friedenthal«, in: *Luzerner Tagblatt* vom 4. Januar 1940, Titelseite.

vier Monaten herrschte Krieg in Europa. Die neutrale Schweiz hatte mobilisiert und fürchtete deutsche Luftangriffe.

Im Kriegslärm ging das Einzelschicksal unter. Und so scheint niemand private Briefe, Fotos und andere Zeitzeugnisse von Thea Theresia Eleonora Zimmermann-de Terra aufbewahrt zu haben. Auch die persönlichen Hinterlassenschaften der Nichte Margret Hofmann geb. Hett oder des Ehemanns Bernhard Zimmermann sind in den Zeitläuften verloren gegangen. Und doch, man muss es nachdrücklich wiederholen: Es hat sie gegeben, »die Rennfahrerin Thea de Terra, jung, hinreißend, kräftig und bildhübsch.«⁵³ So wie es in den 1920er Jahren viele junge Frauen in Berlin und anderswo gegeben hat, die ihr Leben selbst in die Hand nahmen. Mit Tempo und Courage.

53 Dr. N.: »Schönheitskonkurrenz in Baden-Baden«, in: *Elegante Welt* Nr. 16 vom 17. August 1928, S. 38.

Weiterführende Literatur

- Regina Dieterle: Theodor Fontane. Biografie, München 2018.
- Dies.: »Schnelle Wagen, coole Drinks«. Über Thea de Terra, in: *Neue Zürcher Zeitung* vom 9. Juli 2022.
- Susanne Gretter: Mutig, mondän, motorisiert. Rasante Geschichten von der Frau am Steuer, München 2017.
- Birgit Haustedt: Die wilden Jahre in Berlin. Eine Klatsch- und Kulturgeschichte der Frauen, Berlin 1999.
- Anke Hertling: Angriff auf eine Männerdomäne: Autosportlerinnen in den zwanziger und dreißiger Jahren, in: *feministische studien*, Heft 1, 2012, S. 12–30.
- Dies.: Im Strudel der Familie Fontane. Die Rennfahrerin Thea de Terra. Mit einem Anhang: Thea de Terra: Die Frau als Rennfahrerin (1928), in: *Fontane Blätter* 98/2014, S. 18–34.
- Peter Kilchberg/Michael Krone: Dixi – Horch – Trabant & Co, Suderburg 1990.
- Ruth Landshoff-Yorck: Das Mädchen mit wenig PS. Feuilletons aus den zwanziger Jahren. Hrsg. und mit einem Nachwort von Walter Fähnders, Berlin 2015.
- Erika und Klaus Mann: Rundherum. Abenteuer einer Weltreise, Berlin 1929. Erw. Neuauflage, Reinbek bei Hamburg 1996.
- Christoph Maria Merki: Der holprige Siegeszug des Automobils, 1895–1930. Zur Motorisierung des Straßenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz, Wien u. a. 2002.
- Peter Münder: Vergessene Automarken: Brennabor – vom Kinderwagen zum Autobauer, in: *Neue Zürcher Zeitung* vom 4. März 2021.
- Helmuth Nürnberger: Georg Hett (1892–1956) und Thea Zimmermann-de Terra (1901–1939), zwei Enkel Theodor Fontanes. Zur Geschichte zweier unehelicher Kinder. Mit einem Lebensbericht

von Georg Hett und Erinnerungen seiner Tochter Margret Hofmann, in: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte 46 (1995), S. 144–158.

Werner Oswald: BMW Automobile 1928–1993. Geschichte und Typologie der Marken Dixi und BMW, Stuttgart 1994.

Bildnachweis

ADAC-Motorwelt S. 27: Nr. 25 vom 22. Juni 1928, S. 5 (Ostwald phot.).

Akg-images S. 38: AKG8528254.

Auto-Magazin S. 41: Nr. 5 vom Juni 1928, S. 354.

BMW Group Archiv Cover: Thea de Terra auf ihrem Dixi 3/15 PS am Start eines Rennens auf dem Nürburgring (ganz rechts, Nummer 18). Daneben ein weiterer Dixi sowie ein Amilcar (und ein Bugatti, im Bild nicht zu sehen), 16. September 1928, RF-6227-2, Bild 1583194; S. 35: RF-6227-1, Bild 1334253.

Bpk-Bildagentur S. 45: Nr. 20039453 (Willy Römer).

Bundesarchiv S. 19: K 51155-4, Magaznummer 1678, Standbild bei Minute 26:20; S. 21: Bild 102-02718 (Georg Pahl).

Das Leben Umschlagseite hinten links: Coverbild, 5. Jg, Nr. 4, Oktober 1927.

Die deutsche Industrie. Festgabe zum 25-jährigen Regierungsjubiläum seiner Majestät des Kaisers und Königs Wilhelm II., 3 Bde., Berlin 1913 S. 25.

Dixi-Magazin Umschlagseite hinten rechts: Thea de Terra (links) und Dita Parlo auf einem Dixi 3/15 PS, Ausgabe vom November 1928, o. S. (Bieber).

Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 S. 14: Nr. II268; S. 17: Nr. 0172401
(Ewald Gnilka).

Landesgeschichtliche Vereinigung für die Mark Brandenburg
e. V. S. 6: Jahrbuch für Brandenburgische Landesgeschichte (46)
1995, S. 156.

PILATUS-BAHNEN AG S. 47.

Wir haben uns um detaillierte Rechtenachweise bemüht. Trotz intensiver Recherchen konnte die Urheberschaft nicht in allen Fällen zweifelsfrei ermittelt werden. Wir bitten gegebenenfalls um Mitteilung an sera@landesarchiv.berlin.de.

Die Autorin

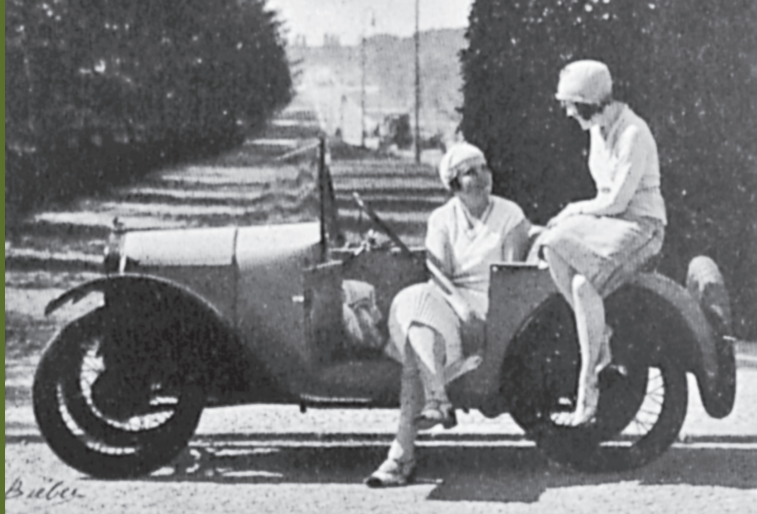
Dr. Regina Dieterle, geboren 1958, Studium der Germanistik, Psychologie und Publizistik an der Universität Zürich. Herausgeberin und freie Autorin. 2010–2014 Vorsitzende der Theodor Fontane Gesellschaft (Sitz: Neuruppin). Veröffentlichungen zu Leben und Werk von Annemarie Schwarzenbach, Theodor Fontane, Martha Fontane, Gottfried Keller, Karl Stauffer-Bern, Lydia Escher und Thea de Terra.

STIFTUNG
ERNST-REUTER-ARCHIV

Die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv wurde am 26. März 2010 gegründet. Sie ist dem Gedenken an den ersten Regierenden Bürgermeister von Berlin, Ernst Reuter (1889–1953), gewidmet. Wie kaum eine andere Persönlichkeit hat er nach dem Zweiten Weltkrieg die Geschichte Berlins und Deutschlands geprägt. Seine Rolle als wichtigste Stimme für Freiheit, Demokratie und Selbstbestimmung während der sowjetischen Blockade 1948/49 ist legendär. Bis zu seinem Tod im September 1953 setzte sich Ernst Reuter mit allen Kräften dafür ein, dass die Belange West-Berlins und der Menschen auf der östlichen Seite des »Eisernen Vorhangs« im politischen Geschehen der Bundesrepublik Deutschland gebührend berücksichtigt wurden.

Zugleich weist die Arbeit der Stiftung über die historische Person von Ernst Reuter hinaus. Sie richtet sich auf die wissenschaftliche Erforschung der Zeitgeschichte. Modernen Fragestellungen und interdisziplinären Ansätzen aufgeschlossen, sucht die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv nach neuen Perspektiven auf die Geschichte Berlins und Deutschlands im 20. Jahrhundert.

Mehr Informationen unter www.ernst-reuter.org



Die »Goldenen Zwanziger Jahre« waren in Berlin eine Glanzzeit der Kunst, Kultur und Wissenschaft. Alles hatte Tempo – auch der stetig dichter werdende Autoverkehr. In dieser modernen und hektischen Großstadt war Thea de Terra, die jüngste Enkelin Theodor Fontanes, ganz in ihrem Element: Als Bardame im Hotel Adlon, Schauspielerin und ambitionierte Autorennfahrerin. Auf ihrem Dixi 3/15 PS bestritt sie zahlreiche Rennen und wurde für die Automobilindustrie zur Werbefigur.

Regina Dieterle skizziert auf der Grundlage neuester Recherchen das bewegte Leben Thea de Terras: Von ihrer Jugend im kaiserlichen Berlin über die erfolgreiche Rennfahrkarriere in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre bis zum tragischen Unfalltod 1939 in der Schweiz. Dabei geht es nicht zuletzt um die Rolle der »neuen Frau« und die Chancen, die der männerdominierte Rennsport couragierten Fahrerinnen bot – vorausgesetzt, sie hielten auch den Widrigkeiten stand.

ISSN 2194-5810
ISBN 978-3-95410-330-0



9 783954 103300

8,- € (D)

STIFTUNG

ERNST-REUTER-ARCHIV

www.bebra-wissenschaft.de