

1 | 2009

DEUTSCHES  
**TECHNIKMUSEUM**  
BERLIN

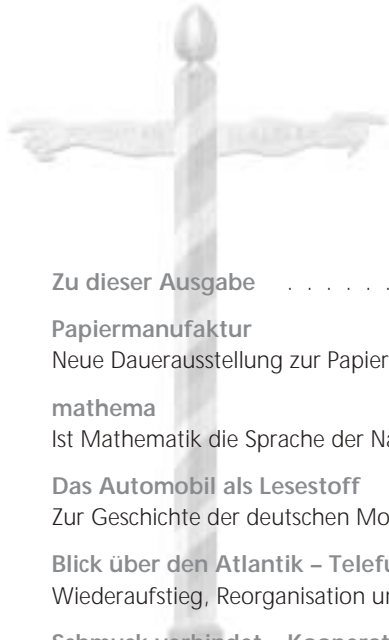


Zeitschrift der Stiftung  
Deutsches Technikmuseum Berlin  
und der Freunde und Förderer  
des DTMB e.V. · 25. (49.) Jahrgang

**Papiermanufaktur**  
mathema  
Das Automobil als Lesestoff



# Inhalt



Zu dieser Ausgabe	3
<b>Papiermanufaktur</b>	
Neue Dauerausstellung zur Papiertechnik	4
<b>mathema</b>	
Ist Mathematik die Sprache der Natur?	8
<b>Das Automobil als Lesestoff</b>	
Zur Geschichte der deutschen Motorpresse	10
<b>Blick über den Atlantik – Telefunken 1951–1966</b>	
Wiederaufstieg, Reorganisation und Amerikanisierung	14
<b>Schmuck verbindet – Kooperation Berlin-Pforzheim</b>	17
<b>Eigensinn mit Luntenzündung</b>	17
<b>Forschung am DTMB</b>	
Der Pierson-Nachlass im Historischen Archiv	18
<b>FDTM-Info</b>	
Ehrungen für unsere Mitglieder	19
Buchbesprechung	19
<b>SDTB-Info</b>	
„Züge, Loks und Leute“ neu erschienen	19
Astronomiehistorisches Kolloquium	20
Neue Köpfe – neue Ziele	20
Fachbereich Luftfahrt kooperiert mit Bernd Junkers	22
Solartaxi im Deutschen Technikmuseum	22
Freier Nachmittagseintritt für Kinder und Jugendliche	22
Georg-Kerschensteiner-Preis an Otto Lührs	23
Intuitiv, informativ, innovativ – www.sdtb.de	23

## Autorinnen und Autoren dieses Heftes

*Dr. Maria Borgmann*

Sonderbeauftragte der Stiftung

*Reinhard Demps*

Mitglied des Vorstands des FDTM

*Hadwig Dorsch*

Leiterin Informations-  
und Rechentechnik

*Renate Förster*

Mitarbeiterin Presse- und Öffentlichkeits-  
arbeit

*Joseph Hoppe*

Koordinator Ausstellungen  
und Leiter Kommunikationstechniken

*Ulrich Kubisch*

Leiter Straßenverkehr

*Markus Künzel*

Student des Studiengangs Archivwesen  
der FH Potsdam

*Herbert Liman*

Ehrenmitglied des FDTM

*Dr. Felix Lühning*

Leiter Archenhold-Sternwarte  
und Zeiss-Großplanetarium

*Bernd Lüke*

Wissenschaftlicher Mitarbeiter (bis 12/2008)

*Astrid Venn*

Wissenschaftliche Mitarbeiterin

*Kerstin Wallbach*

Wissenschaftliche Mitarbeiterin  
(bis 12/2008)

**Herausgeber:** Die Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin (DTMB) und die Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e. V. (FDTM)  
V.i.S.d.P.: Prof. Dr. Dirk Bönkel (Direktor des DTMB) und Wolfgang Jähnichen (Vorsitzender des FDTM)  
Trebbiner Straße 9, 10963 Berlin

**Erscheinungsweise:** Die Zeitschrift „Deutsches Technikmuseum Berlin“ ist eine Publikation der Stiftung DTMB und des FDTM. Sie erscheint vier Mal im Jahr. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen ausschließlich die Meinung des Autors/der Autorin dar und stehen außerhalb der Verantwortung des Herausgebers. Kürzungen, stilistische Änderungen, inhaltliche Zusammenfassung von Beiträgen und Zuschriften vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur unter Angabe der Quelle und Zusendung eines Belegexemplars gestattet.

**Redaktion:** Dr. Maria Borgmann (stellv. Chefredakteurin, DTMB), Reinhard Demps (Chefredakteur, FDTM), Barbara Senst (FDTM)

### Beirat:

Claudia Cornelius-Kuhlmei (FDTM), Andreas Curtius (DTMB), Alfred B. Gottwaldt (DTMB), Jan-Philipp Heinisch (FDTM), Joseph Hoppe (DTMB), Herbert Liman (FDTM), Dr. Christian Neuert, (DTMB) Achim Rheinländer (FDTM), Dr. Jürgen Rose (Förderverein der Archenhold-Sternwarte), Clemens Röttger (FDTM), Jörg Schmalfuß (DTMB), Prof. Dr. Dr. Holger Steinle (DTMB), Uwe Voß (FDTM), Roderich Wester (FDTM)

**Verkaufspreis:** Preis für ein Einzelheft 3,00 €. Ein Abonnement kostet einschließlich Versandkosten 13,00 € pro Jahr. Die Bestellung erfolgt beim FDTM. Die Lieferung erfolgt nach Vorauszahlung des Betrages auf das Konto 0620005432 bei der Berliner Sparkasse BLZ 100 500 00. Der Bezugspreis ist für Mitglieder des FDTM im Mitgliedsbeitrag enthalten.

**Auflage:** 1800 Exemplare

**Gestaltung:** R. J. Fischer, Berlin, Tel.: (030) 426 01 95  
E-Mail: rjfischer-grafik-berlin@t-online.de

**Die Stiftung und ihre Fördervereine:** Mit Wirkung vom 1. Januar 2001 wurde die Stiftung „Deutsches Technikmuseum Berlin“ errichtet. Zur Stiftung gehören zunächst das Deutsche Technikmuseum Berlin mit dem Science Center Spectrum und das Zucker-Museum. Mit Wirkung vom 1. Juli 2003 wurden die Archenhold-Sternwarte und das Zeiss-Großplanetarium in die Stiftung eingegliedert. Zum Kreise der Fördervereine der Stiftung DTMB gehören:

**FDTM:** Der Förderverein des DTMB (FDTM) wurde im Jahre 1960 als „Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums“ von Berliner Bürgern und Vertretern der Berliner Verkehrswirtschaft gegründet. 1966 änderte er seinen Namen in „Verkehrsmuseum Berlin e.V.“. Nach Gründung des Museums im Jahre 1982 und Umbenennung des Museums änderte auch der Förderverein seinen Namen.

Besonders verdiente Mitglieder wurden zu Ehrenmitgliedern ernannt: Gerhard Weiler (Ehrenvorsitzender), Theodor Bars, Wolfgang Böttger, Eberhard Diepgen, Prof. Ernst Gerlach, Georg Goetze, Prof. Günther Gottmann, Lt. Col. Res. Gail S. Halvorsen, Dr. Dieter Jung, Herbert Liman, Kurt Pierson, Achim Rheinländer, Fritz Schadow, Herbert Scheiber, Horst Schild, Roderich Wester, Edmund Wronski.

### Förderverein der Archenhold-Sternwarte und des Zeiss-Großplanetariums Berlin e. V.

Der 1990 gegründete gemeinnützige Verein mit Sitz in der Sternwarte dient der ideellen, finanziellen und materiellen Unterstützung der Archenhold-Sternwarte sowie des Zeiss-Großplanetariums. Das bundesweite Spektrum der Mitglieder erstreckt sich über alle gesellschaftlichen Schichten mit dem Ziel, die durch die Förderrichtungen betriebene Popularisierung der Astronomie durch abgestimmte Leistungen auf den Hauptfeldern Astronomiegeschichte, astrophysikalische Experimente unter öffentlicher Beobachtung und astronomisch-künstlerische Reflexionen ehrenamtlich zu unterstützen.

**Förderer Kreis Zucker-Museum e. V.** Das Zucker-Museum wurde 1904 zusammen mit dem Institut für Zuckerindustrie als Teil eines Wissenschaftsparks an seinem jetzigen Standort im Wedding gegründet. Es präsentiert umfangreiche Sammlungen zur Kultur- und Technikgeschichte des Zuckers und wird seit 1982 ideell und materiell vom Förderer Kreis Zucker-Museum e.V. unterstützt. Nicht zuletzt dank dieser Unterstützung ist es als eigenständiges Museum unter der Zuständigkeit des Landes Berlin gestellt worden und gehört seit 1997 zum DTMB.

# Zu dieser Ausgabe

*Liebe Leserin, lieber Leser,*

haben Sie schon mal geschätzt, wie viel Papier Sie jährlich für die Grundbedürfnisse an Bildung, Kommunikation und Hygiene verbrauchen? Es sind 30–40 kg! Gehen Sie in unsere neue Dauerausstellung „Papiermanufaktur“ bzw. lesen Sie den Bericht in dieser Ausgabe. Lassen Sie sich trotz der Verbrauchsmenge aber nicht die Freude an edlem Papier und schönen Büchern verderben. Und sicher sind Sie trotz aller elektronischen Speichermedien auch der Meinung des römischen Schriftstellers Plinius d. Ä., der 79 n. Chr. beim Vesuvausbruch ums Leben kam: „Dass wir als Menschen leben und ein ehrliches Gedächtnis hinterlassen können, haben wir dem Papier zu verdanken.“

Glauben Sie eigentlich wie Bertolt Brecht, dass „Mathematik zu den größten Vergnügungen der menschlichen Rasse gehört“? Oder sind Sie eher der Meinung von Albert Einstein: „Mathematik ist die perfekte Methode, sich selbst an der Nase herumzuführen“? Oder halten Sie es mit Jules Verne: „Du wolltest doch Algebra, da hast Du den Salat“? In unserer großen Sonderausstellung „mathema. Ist Mathematik die Sprache der Natur?“, die wir Ende 2008 zum Jahr der Mathematik eröffnet haben, werden Sie vieles finden, was Sie noch nicht wussten, was Sie überrascht oder auch anregt, selbst tätig zu werden, gibt es doch viele interaktive Installationen wie zum Beispiel einen Roulette-Tisch. Lassen Sie sich von unserem Bericht einstimmen. Bringen Sie auch ihre Kinder und Enkel mit, die auf der Kinderinsel „mathemachen“ Vieles zum Spielen finden.

Als Forschungsort wird die Stiftung DTMB insbesondere mit dem Historischen Archiv und der umfangreichen Bibliothek immer bekannter und frequenter. Dafür spricht zum einen der rege Schriftentausch. Das spiegelt sich zum anderen bei unserer Zeitschrift, die zunehmend angefragt wird und vielfach zu Recherchen und eigenen Forschungen anregt. Die Eisenbahnfreunde werden sich freuen, dass der Nachlass von K. Pierson jetzt so aufbereitet ist, dass man mit ihm arbeiten kann. Lesen Sie den Bericht.

In diesem Jahr begehen wir den 60. Jahrestag der Gründung der Bundesrepublik Deutschland. Da kommen auch wieder Erinnerungen an das „Wirtschaftswunder“ und die weitreichenden US-amerikanischen Einflüsse in den 1950/60er Jahren. Wie sie sich zum Beispiel bei der Firma Telefunken ausgewirkt haben, können Sie in dem Beitrag „Der Blick auf die ‚Neue Welt‘“ erfahren.

Vielleicht lesen auch Sie eine von vielen Autozeitschriften. Wie sich dieses Genre bald nach der Herstellung der ersten Automobile seit den 1880er Jahren bis heute entwickelt hat, berichten wir unter der Überschrift „Das Automobil als Lesestoff“. Sie werden staunen, wie viel Zeitgeist sich allein in den Titelentwürfen widerspiegelt.

20 Jahre Mauerfall – daran erinnert die kleine, aber von den Medien vielbeachtete Fotoausstellung „Eigensinn mit Luntenzündung“. Sie kündigt von vielseitigem Erfindergeist, der oft zu ungewöhnlichen, aber passgerechten technischen Lösungen führt.

Das DTMB hat sich in vielerlei Hinsicht einen Namen machen können, so auch in der Schmuckbranche. Unter dem Motto „Schmuck verbindet“ hat sich unter Führung und Koordination des DTMB ein bundesweites Netzwerk zur Erforschung und Bewahrung manufakturer Schmucktechniken gebildet. Lesen Sie, zu welchen Erfolgen die Berliner Initiative schon geführt hat.

So wie bei diesem Projekt werden auch auf anderen Gebieten Kooperationen immer wichtiger. Bei der Luftfahrt, die sie seit vielen Jahren betreibt, ist es dieses Mal die Zusammenarbeit mit Bernd Junkers, dem Enkel von Hugo Junkers. Sie hat zu einer Präsentation über den großen Flugzeugpionier in der Luftfahrtausstellung anlässlich des 150. Geburtstages von Hugo Junkers geführt.

Dass das vielleicht zukunftsweisende Solar-taxi des Schweizer Louis Palmer, der mit ihm die Welt umrundet hat, in Berlin exklusiv im Technikmuseum gezeigt werden konnte, verdanken wir einer sehr gelungenen Kooperation mit der Schweizer Botschaft. Auch darüber berichten wir.

Es gibt viel Neues in der Stiftung DTMB in diesem Jahr, unter anderem den freien Nachmittagseintritt für Kinder und Jugendliche im Technikmuseum und Spectrum und vor allem den neuen Internetauftritt unter [www.sdtb.de](http://www.sdtb.de), der pünktlich zum 25. Geburtstag am 14. Dezember 2008 ans Netz ging. Surfen Sie durch die farbenfrohe, umfangreiche, weitgehend barrierefreie und völlig neugestaltete Präsentation der Stiftung mit den vielen Angeboten und Aktivitäten. Es wird Ihnen Spaß machen!

Neu sind auch mehrere Mitarbeiter, die sich Ihnen unter der Überschrift „Neue Köpfe, neue Ziele“ vorstellen. Wir wünschen ihnen ein kreatives Wirken, viel Erfolg und hoffen auch auf Beiträge von ihnen! Dass Ulrike Andres, Leiterin der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Mitglied der Redaktion, die Stiftung verlassen hat, um sich nach acht Jahren einer neuen beruflichen Herausforderung zu stellen, bedauern wir sehr, wünschen Frau Andres aber natürlich viel Glück und Erfolg in der neuen Position. Otto Lührs, ehemaliger Leiter unseres Science Centers Spectrum, hat den Kerschensteiner-Preis erhalten. Dazu gratulieren wir herzlich. Und dass Hans Heckmann, liebevoll „Kandelaber-Heckmann“ genannt und Mitglied der Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin, das Bundesverdienstkreuz erhalten hat, freut uns sehr. Wir gratulieren.

Was wir weiter Neues planen – das beraten wir Ihnen in der nächsten Ausgabe, in der die Astronomie mit den Aktivitäten in der Archenhold-Sternwarte und dem Zeiss-Großplanetarium unter dem neuen Leiter Dr. Felix Lühning einen Schwerpunkt bilden wird. Freuen Sie sich darauf! Und jetzt wünschen Ihnen viel Vergnügen beim Lesen

MARIA BORGMANN, REINHARD DEMPS



# Das Automobil als Lesestoff

## Zur Geschichte der deutschen Motorpresse



▲ Immer wieder erregten Ausstellungsnummern des „Motor“ Aufsehen. Sie enthielten Beschreibungen aller Stände, oft schon kurz nach Ausstellungsbeginn. Foto: DTMB

Am 1. Januar 1898 kam in Berlin die erste deutschsprachige Automobilzeitschrift heraus: „Der Motorwagen“. Mit der raschen Zunahme des Automobilverkehrs schwoll die Flut von Informationen an; immer mehr Kraftwagen und Themen harrten der Berichterstattung. Techniker wurden zu Journalisten, Radfahrer-Organe wandelten sich zu Motor-Magazinen und die Medienland-

schaften erlebten einen rasanten Zuwachs an Fachzeitschriften. Über 1250 Titel zählt die Bibliographie der deutschen Motorpresse, vom „Kraftfahrenden Arzt“ bis zum „Fernfahrer“, von der „Motor-Kritik“ bis zu „Auto-Bild“. Betrug 1899 die Auflagenhöhe des „Motorwagen“ nur 500 Exemplare, so wird heute die „ADAC Motorwelt“ über 13,9 Millionen mal vertrieben.

Durch ihre kritische Berichterstattung nehmen Motorjournalisten starken Einfluss auf die Arbeit der Automobilhersteller und verstehen sich als Sprachrohr ihrer Leser.

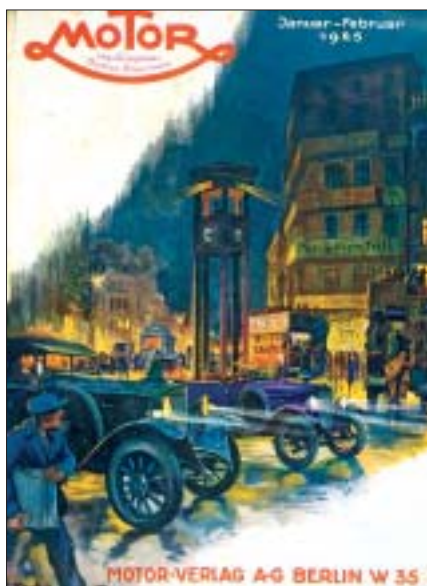
Crash-Tests seit Mitte der achtziger Jahre führten zum serienmäßigen Einbau von Airbags und zur Verbesserung der passiven Sicherheit im Automobilbau überhaupt.

### Die älteste Automobilzeitschrift der Welt

Die frühen Motorzeitschriften gaben nützliche Anregungen zu Fortschritten auf dem Gebiet des Motorwagenwesens und verstanden sich als Stätte zur Pflege der wissenschaftlichen, technischen und geschäftlichen Interessen des „Maschinenbetriebs auf der Straße“. Als das technisch-wissenschaftliche Organ „Der Motorwagen“. Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. Herausgegeben von dem Präsidenten des Vereins A. Klose“ 1899 das erste Mal monatlich erschien, verfügte das Fachblatt mit dem jugendstilverzierten Titelschriftzug von Ludwig Sütterlin nur über bescheidene 10 Seiten. „Der Motorwagen“ ging aber souverän seinen Weg. Der Umfang nahm 1903 auf 30 Seiten zu, die Zeitschrift erschien 14tägig und wandelte sich zu einem technisch-wissenschaftlich orientierten Organ für das Gesamtgebiet des Kraftfahrzeugs. Seit Januar 1902 trug das Blatt auch den Untertitel „Zeitschrift für Kraftverkehr und Motorwagenteknik“. Die Redaktion übernahm zu diesem Zeitpunkt der Berliner Oberingenieur Robert Conrad (1870–1935), der nach Gründung der „Automobiltechnischen Gesellschaft (ATG)“ auch deren Vorstand angehörte und die Zeitschrift mehr als dreißig Jahre leiten sollte. Die Autoren waren meist Automobilkonstruktoren und -ingenieure, die ihre Beiträge im Fachjargon schrieben. „Der Motorwagen“ schloss sich 1929 mit der 1912 ins Leben gerufenen Zeitschrift „Auto-Technik“ zur heute noch regelmäßig erscheinenden „Automobiltechnischen Zeitschrift“ („ATZ“) zusammen. Damit gilt die „ATZ“ als älteste noch existierende Automobilzeitschrift der Welt!

Auf die ersten Ausgaben des „Motorwagen“ folgten zwei Dutzend weitere Titel, darunter:

- Das Fahrzeug (1898),
- Zeitschrift für Kraftverkehr und Motorwagenteknik (1898),
- Automobile (1899),
- Die Automobilen-Industrie (1899),
- Automobil (1901),
- Rad und Motor (1902),



▲ Das Titelbild des „Motor“ vom Januar/Februar 1925 zeigt den Potsdamer Platz nach dem Umbau mit Verkehrsturm (Dreifarbensignalgeber).

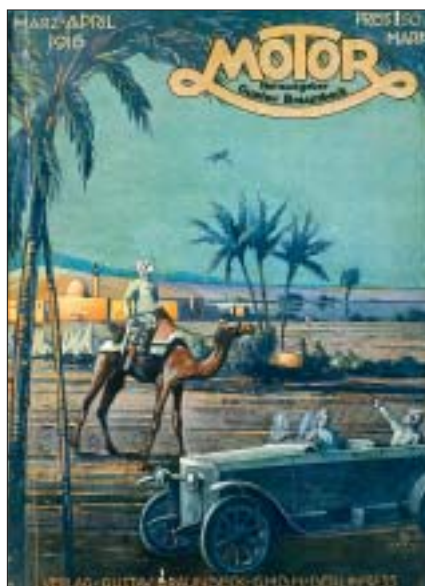
Foto: DTMB

- Automobil-Rundschau (1902),
- Der Deutsche Fahrrad-, Nähmaschinen- und Kraftfahrzeughändler (1902),
- Der Radtourist – Der Automobilist (1902),
- Automobil-West (1903),
- der Motorfahrer (1906),
- Automobil-Welt – Flug-Welt (1910) oder
- Der kraftfahrende Arzt (1910).

Oft erreichten sie nur Auflagen von 3 000 bis 4 000 Exemplaren.

### Publizistisches Neuland

Der Verlag Gustav Braunbeck GmbH betrat im Dezember 1901 publizistisches Neuland, als er nach dem „Motorwagen“ und der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ als dritte Zeitschrift für Automobilisten in Deutschland mit der Nullnummer des „Schnaufferl“, einem Automobilwitzblatt, in Mannheim herauskam. Es wurde alsbald das Lieblingsblatt aller „Autler“, so dass die Auflage ständig stieg. Die Zeichnungen, insbesondere die humoristischen Darstellungen von Emil Kneiss und die originellen technischen und irrwitzigen Bilder von Max Schaberschul wurden vielfach nachgedruckt – vom „Berliner Tageblatt“ bis zur „Leipziger Illustrierten“. 1903 erwarb Gustav Braunbeck die in Wien und Berlin herauskommende, im Jahr 1900 gegründete „Allgemeine Automobil-Zeitschrift“, so dass von 1904 ab die „AAZ“ als offizielles Organ des Automobil-Clubs von Deutschland (AvD) im Verlag Gustav Braunbeck GmbH, München



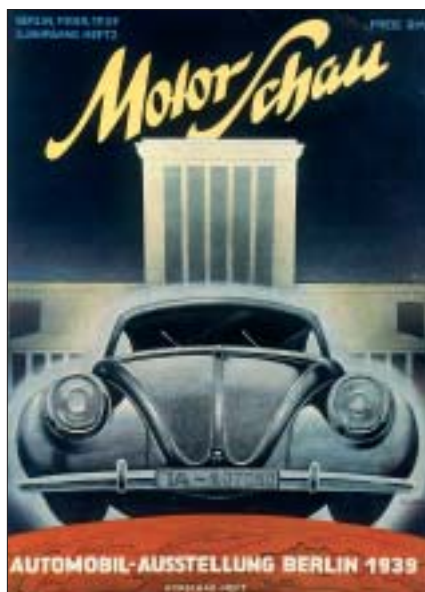
▲ Auf seinen Titelbildern kündigte der „Motor“, Herausgeber: Gustav Braunbeck (hier März/April 1916), abenteuerliche Berichte über Fahrten in ferne Länder an.

Foto: DTMB

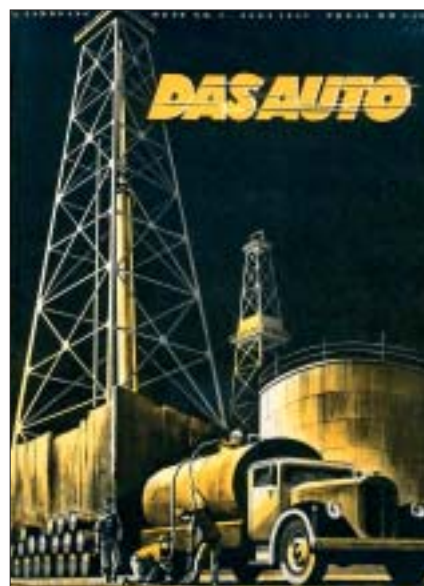
erschien und auch dort gedruckt wurde. Die „AAZ“ galt jahrzehntelang als wichtigstes deutschsprachige Fachblatt und stellte erst 1938 in Wien und 1944 in Berlin ihr Erscheinen ein.

### Abonnenten in aller Welt

1911 trat Braunbeck aus den Vereinigten Verlagsanstalten Gustav Braunbeck und Gutenberg-Druckerei AG aus und widme-



▲ Als Monatszeitschrift für Kraft- und Luftfahrt kam von 1937–1944 die „Motorschau“ heraus. Sie propagierte großformatig die Überlegenheit deutscher Technik. Foto: DTMB



▲ Am 15. jedes Monats erschien ab 1947 in den drei westlichen Besatzungszonen und Groß-Berlin „Das Auto“. Oft zahlten die Leser Schwarzhandelspreise.

Foto: DTMB

te sich unter Neugründung des ursprünglichen Verlages Gustav Braunbeck GmbH, Berlin vornehmlich der neuen Zeitschrift „Motor“. Die Nummer 1 erschien im Dezember 1912. Das großangelegte Fachblatt mit seiner überdurchschnittlichen typografischen Ausführung erlangte schnell den Ruf der führenden Automobilzeitschrift Deutschlands. Braunbeck hatte sich vor allem von ausländischen Vorbildern leiten



▲ Die „schöne Isabella“ stand im Mittelpunkt der Zeitschrift für Borgward-Fahrer „Der Rhombus“. Mit dem Werkskonkurs 1961 kam jedoch das Ende des Kundenmagazins. Foto: DTMB



▲ Ab 1899 erschien die erste Automobilzeitschrift in deutscher Sprache: „Der Motorwagen“. Redaktionssitz und Verlagsort war Berlin.  
Foto: DTMB

lassen, insbesondere den repräsentativen Zeitschriften „The Car“ (London), „The Motor“ (New York), oder „Omnia“ (Paris). Der „Motor“ gewann Abonnenten in aller Welt und fehlte auch nicht „in den Räumen der ausschlaggebenden Privatclubs in London, Paris, New York, Kapstadt, Buenos Aires, Shanghai, Tokio, Kobe oder Surabaja“.

### Automobilzeitschriften unter NS-Einfluss

Während des Zweiten Weltkriegs konnten die meisten deutschen Motorzeitschriften ihr Erscheinen fortsetzen, meist mit verringertem Umfang, auf schlechterem Papier und mit verringerter typografischer Qualität. Galt es bis 1941 noch über Neuwagenkonstruktionen zu berichten, so dominierten in der Folgezeit Beiträge über Holzgasgeneratoren, Kolonnenfahrten oder Halbkettenfahrzeuge. Der KdF-Volkswagen musste einem VW-Kübelwagen oder den Amphibienfahrzeugen des SA-Sturmbannführers Hanns Trippel das publizistische Feld überlassen.

Der Reichsverband der Automobilindustrie hatte 1936 die „Motorschau in Berlin als repräsentative Monatszeitschrift für „das deutsche Kraftfahrzeug“ ins Leben gerufen. Die Schriftleitung übernahm Reinhold Otto, zuvor langjähriger Mitarbeiter des „Motor“. Als „Monatsschrift für Kraft- und Luftverkehr“ wandte sich das großformatige, teilweise vierfarbig gedruckte und mit zusätzlichen Kunstdruckbeilagen aus-



▲ Die Publikumszeitschrift „Motor und Sport“ wurde vom Vogel-Verlag in Pörsneck/Thüringen herausgegeben. Die Titel zeigten oft versteckte Werbung. Foto: DTMB

gestattete Blatt ab 1937 vor allem an Auslandsdeutsche sowie Interessenten in jenen Ländern, die mit dem NS-Regime engere politische Beziehungen unterhielten (Italien, Kroatien, Rumänien, Spanien) oder neutral waren. Der Vertrieb erfolgte weltweit, die Bildvertextung war mehrsprachig (deutsch, englisch, französisch, spanisch, nach dem Überfall auf die Sowjetunion teilweise auch in Russisch). Themenschwerpunkte waren kriegsorientierte Präsentationen deutscher Jäger und Sturzbomber („Bomber und Stukas – der Schrecken des Gegners“), das nationalsozialistische Kraftfahrer-Korps NSKK oder der „deutsche Werkstoff“ wie Buna-Synthesekautschuk und Benzol-Kraftstoff aus der Kohlehydrierung. In Heft 1/1939 bedankten sich Verlag und Schriftleitung ausdrücklich beim „Führer und Reichskanzler für die großzügige Förderung, mit der er die ‚Motorschau‘ seit Bestehen auszeichnete.“ Im Herbst 1944 musste das Blatt sein Erscheinen einstellen. Längst war das Papier knapp geworden, und Redakteure wie Druckereiarbeiter standen in den Schützengräben. Einige Motorjournalisten schlugen sich auch als Kriegsberichterstatter durch.

### Wiederaufbau trotz Stromsperre und verspäteter Papierlieferung

Nach dem Zweiten Weltkrieg erschien die Zukunft der deutschen Motorpresse ungewiss. Wer wollte sich in einem allgegenwärtigen Trümmerfeld mit dem Automobil



▲ Noch zierten „friedliche“ Abbildungen die Titelseiten von „Motor und Sport“. Nach Kriegsbeginn 1939 dominierten Halbkettenfahrzeuge oder Artilleriezugmaschinen. Foto: DTMB

und seiner Zukunft beschäftigen? Viele Motorjournalisten, schreibende Techniker wie Zeitungsmitarbeiter, hatten den Krieg halbwegs unbeschadet überstanden und hofften, alsbald in ihren alten Beruf zurückzukehren, um völlig frei von dem KdF-Traum vergangener Tage und ohne Zensur einen neuen Anfang im Motorjournalismus zu wagen. Da gab es gestandene Bildreporter wie Kurt und Bob Wörner, Sachbuchautoren wie Ernst Rosemann oder Siegfried Doerschlag, dessen Informations- und Nachrichtendienst „DDD“ (Doerschlag-Dienst Deutschland) noch im März 1946 fast täglich herauskam und als fundierte, vertrauliche Informationsquelle, speziell für die Kreise der Automobilindustrie, galt.

Drei passionierte Autorennfahrer gründeten 1946 im zerstörten Freiburg i.Br. einen Verlag, um damit endlich wieder Geld für ihren Rennsport zu verdienen. Das wage mutige Unternehmen gehörte Paul Pietsch, Josef Hummel und Ernst Troeltsch, firmierte als Motor Sport GmbH und wusste sich seit dem 4. November 1946 im Besitz der Lizenznummer 121, welche die französische Militärregierung in Baden-Baden nach langen Verhandlungen schließlich erteilt hatte. Einen Monat später startete die Zeitschrift „Das Auto“, die „erste deutsche Fach- und Sportzeitschrift nach dem Kriege zur Förderung unserer Kraftfahrt und des Motorradportes, als Mittler zwischen Behörden, Industrie, Handel und Kraftfahrern“. Der Umfang des „Auto“ betrug 36 Seiten, Kostenpunkt 1,50 Reichsmark.

Viele Kraftfahrzeugbegeisterte freuten sich, dass es nunmehr in Deutschland wieder eine Motorzeitschrift gab. In der ersten Ausgabe berichtete „Das Auto“ über den französischen „Volkswagen“ Renault 4 CV, warf einen Blick zurück auf Neuvorstellungen vom Pariser Salon 1946 („schnelle Bugattis“) und stellte ein zivilisiertes „Kleinmotorrad“ aus Italien vor, den Vespa-Motorroller. Die Zeitschrift erschien ab 1947 am 15. jeden Monats in den westlichen Besatzungszonen und Groß-Berlin. Um laufend alle Hefte zu bekommen, zahlten Leser oft Schwarzhandelspreise. Am 21. Oktober 1950 zog die schnell expandierende Publikation in die Motor-Metropole Stuttgart und erfreut als „Auto Motor Sport“ ihre Leser bis heute mit größter Themenvielfalt.

**Wenn schon, dann Trabant**

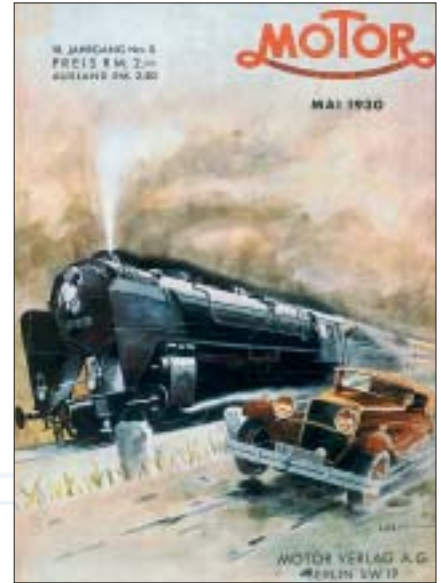
Das konnten Leser von DDR-Automobilzeitschriften nur selten behaupten. Über die „Organisation der Produktionsleitung“ in den Moskauer „J.W. Stalin-Automobilwerken“ berichtete die „Kraftfahrzeugtechnik“ zwar im Januar 1955 auf mehreren Doppelseiten und präsentierte ein Foto der SIL-Limousine mit Präsident Wilhelm Pieck im Wagenfond beim Besuch des Eisenhüttenkombinats J.W. Stalin in Stalinstadt, doch die Nachricht vom Mercedes Silberpfeil fehlte. Statt Testfahrten mit einem VW-Käfer erfolgte eine Lobeshymne auf kühn projektierte sowjetische Atomkraftwagen. Herausgeber der ab 1951

erscheinenden Zeitschrift „Kraftfahrzeugtechnik“ war die Kammer der Technik, die Ingenieurorganisation der DDR. Verlag und Redaktion hatten ihren Sitz in Berlin (Ost), Unter den Linden 12.

1953 brachte der DDR-Verlag Die Wirtschaft, Berlin (Ost) sein neues Magazin „Der deutsche Straßenverkehr“ heraus. Das Auto spielte in dieser Motorzeitschrift, vereinigt mit dem „Motor-Sport“, oft nur eine Außenseiterrolle. Es gab streckenweise weder Testwagen noch Fahrtberichte, denn es sollten auf den Verkehrsseiten keine „unnötigen“ Verbraucherbedürfnisse geweckt werden, die über Trabant- und Wartburg-Zweitakt-Limousinen hinausgingen und somit nicht zu befriedigen waren. Das Magazin erschien monatlich und brachte neben Fahrberichten über Autos aus der DDR und anderen sozialistischen Ländern Reiseempfehlungen, Reparaturanleitungen und Berichte zu Verkehrssicherheit und Verkehrsrecht. Es erreichte Millionen-Auflagen und wurde hauptsächlich über ein Post-Abo sowie im Einzelverkauf vertrieben.

**Ranglistenbeste**

Tatsächlich überlebte die Zeitschrift die Wendezeit. Aus „Der deutsche Straßenverkehr“ wurde zunächst „AUTO/Der deutsche Straßenverkehr“, dem in einer Übergangszeit noch der DDR-Chefredakteur, Werner Sündram, vorstand. Heute erscheint die Berliner Autotestzeitschrift als „AUTOStraßenverkehr“ und gehört zur Motor Presse Stuttgart. Die verkaufte Auf-



▲ Begeisterung für Fortschritt versuchte diese Titelseite des „Motor“ auszulösen. Sie warb für eine (scheinbar heile) Welt der Schönheit, Eleganz und Geschwindigkeit. Foto: DTMB

lage liegt bei rund 200 000 Heften. Damit gehört „AUTOStraßenverkehr“ zu den größten Autotiteln in Deutschland.

Die erste Ausgabe von „Auto Bild“ erschien am 24. Februar 1986. Die Zeitschrift hält seit Jahren in der Auflagenrangliste deutscher Motor-Magazine vor „Auto Motor und Sport“ den ersten Platz – natürlich das Mitgliedermagazin und den Branchenprimus „ADAC Motorwelt“ nicht mitgezählt.

ULRICH KUBISCH



▲ In der DDR bot „Der deutsche Straßenverkehr“ eher selten Autoträume. Der Titel von 1965 zeigt einen Verkaufssalon Unter den Linden. Heute befindet sich hier Peugeot Avenue. Foto: DTMB



▲ Automobile Avantgarde: Die Konstrukteure in den 1950er Jahren suchten neue Wege zu noch eleganteren, technisch hochwertigeren Fahrzeugen. Foto: DTMB



▲ Lesefreundlich präsentierte die Berliner Stadtzeitung „Zitty“ 1984 den 50. Geburtstag des VW Käfer. Vor motorjournalistischen Themen zeigte das Szenenblatt keine Scheu. Foto: DTMB



## Forschung am DTMB

### Der Pierson-Nachlass im Historischen Archiv

Obwohl sich sein Todestag in diesem Jahr bereits zum zwanzigsten Mal jährt, hat der Name von Kurt Pierson bei Eisenbahnfreunden immer noch einen sehr guten Klang. Viele seiner Bücher wie „Dampfzüge auf Berlins Stadt- und Ringbahn“, „Die königlich preußische Militäreisenbahn“ oder „Lokomotiven aus Berlin“ gelten unter Freunden und Kennern des historischen Eisenbahnbetriebes in Berlin sowie des preußischen Lokomotivbaus als Klassiker. Doch was ist mit den Materialien, die hinter der Entstehung der Bücher stehen, all den Manuskripten, Korrespondenzen des Autors oder Materialsammlungen?

Diese Unterlagen sind im Rahmen eines studentischen Praxissemesters des Studienganges Archiv der Fachhochschule Potsdam im Historischen Archiv geordnet und verzeichnet worden und können nun eingesehen werden. Neben den erwähnten Arbeitsunterlagen zu Piersons Publikationen macht die Korrespondenz mit eisenbahninteressierten Personen einen großen Teil des Nachlasses aus. Als Korrespondenzpartner seien unter anderem C. Bellingrodt, K.-E. Maedel oder S. Buße genannt.

Bei den Unterlagen aus der Jugendzeit Piersons handelt es sich in erster Linie um Aufzeichnungen über gesichtete Lokomotiven bei Eisenbahnreisen sowie selbstgefertigte Zeichnungen preußischer Dampflokomotiven. Die ältesten Dokumente stammen aus dem Jahr 1912. Die Unterlagen aus Piersons beruflicher Tätigkeit beinhalten vor allem Versuchsprotokolle sowie Schriftverkehr über die Entwicklung von Kohlenstaublokomotiven. Herausragend sind die Urkunden über Piersons eigene Patente. Seine Materialsammlungen enthalten Unterlagen zu einzelnen Lokomotivfabriken sowie technische Zeichnungen preußischer Dampflokomotiven. Daneben existiert eine lose Sammlung von Zeitungsnachrichten zu Eisenbahn- und Verkehrsthemen, ab 1912.

#### Lebensweg von Kurt Pierson

Durch die nun erschlossenen Archivalien lässt sich der Lebensweg des bekannten Eisenbahnhistorikers sehr gut verfolgen.



▲ Kurt Pierson (4. v. l.) und seine Arbeitsgruppe des VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ Potsdam-Babelsberg vor der von ihm mitentwickelten Versuchslokomotive 25 001.

Foto: DTMB, Historisches Archiv

Kurt Pierson wurde am 31. Dezember 1898 in Schöneberg bei Berlin (heute Berlin-Schöneberg) als Sohn des Lehrers und Historikers Dr. John Pierson geboren. Bereits ab 1910 entwickelte er ein ausgeprägtes Interesse an den preußischen Eisenbahnen und es entstanden erste eigene Fotoaufnahmen und Aufzeichnungen. Weihnachten 1916 legte Pierson sein Abitur am Falk-Realgymnasium in Berlin ab und wurde noch im gleichen Jahr zum Kriegsdienst eingezogen. 1917 geriet er in französische Kriegsgefangenschaft und wurde 1920 aus dieser entlassen. Ab 1920 absolvierte er ein Praktikum zum Ingenieur bei der Firma A. Borsig in Berlin-Tegel. Hier hielt er 1922 einen ersten Lichtbildvortrag zur Entwicklung des preußischen Lokomotivbaus. Pierson studierte an der Technischen Hochschule Berlin sowie an der „Beuth-Schule – Höhere Technische Lehranstalt der Stadt Berlin“ Maschinenbau. Seine Ausbildung schloss er mit einer Arbeit über die Montage der Berliner Stadtbahnlokomotive der Baureihe T 12 ab. 1925 trat Pierson seine erste Ingenieurstelle bei der AEG-Turbinenfabrik Berlin-Moabit an. 1926 wurde er zur AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf bei Berlin versetzt und war dort an der Entwicklung von Kohlenstaublokomotiven beteiligt. In dieser Zeit entstanden erste Artikel in Eisenbahn-Fachzeitschriften. Die Entwicklung an der Kohlenstaubfeuerung führte ihn von 1928 bis 1931 auch zur Ungarischen Staatsbahn und der britischen Bahngesellschaft Southern Railway. 1931 wurde Pierson infolge der Weltwirtschaftskrise arbeitslos. Ab 1933 arbeitete er als Waggonwäscher auf dem Potsdamer Bahnhof in Berlin. 1934 kehrte Pierson als Angestellter zu seiner ehemaligen Firma Borsig zurück. Von 1935 bis 1940 war er für die Firmen AEG in Ber-

lin, Daimler-Benz in Genshagen bei Berlin sowie die Landmaschinenfabrik Rudolph Sack in Leipzig tätig. Ab 1940 war Pierson bei den Reichswerken „Hermann Göring“ Watenstedt-Salzgitter als Leiter der Fahrzeuginstandhaltung für Lokomotiven und Waggons beschäftigt. Diese Tätigkeit wahrte bis 1945. Nach dem 2. Weltkrieg wurde Kurt Pierson erneut arbeitslos und nahm Gelegenheitsarbeiten bei der Militärregierung der britischen Besatzungszone wahr.

Ab 1952 war Kurt Pierson für den VEB Lokomotivbau „Karl Marx“ in Potsdam-Babelsberg tätig. Hier arbeitete er in der Arbeitsgruppe um den Nationalpreisträger Hans Wendler wieder an der Entwicklung von Kohlenstaublokomotiven. 1955 meldete Pierson ein Patent über einen Mahlender für kohlenstaubgefeuerte Lokomotiven an, ein Jahr später folgte das Patent über einen Mehrfachregler für Dampflokomotiven. Später war er Leiter der Baumusterwerkstatt des Werkes. Nach Beendigung seiner beruflichen Tätigkeit 1965 siedelte Pierson in den Westteil Berlins über.

Nach Beginn seines Ruhestandes trat Pierson vor allem als Autor in Erscheinung. Sieben Bücher entstammen seiner Feder; dazu kamen viele Artikel für Fachzeitschriften, insbesondere das Lok Magazin. Außerdem gab er in Lichtbildervorträgen, unter anderem für die Urania-Vortragsgesellschaft oder den Verein für die Geschichte Berlins, sein Wissen über die Geschichte der Eisenbahn weiter. Darüber hinaus engagierte sich Kurt Pierson für die Errichtung eines Verkehrsmuseums in Berlin und war aktives Mitglied des Fördervereins des Museums für Verkehr und Technik. Dieser ernannte ihn aufgrund seiner Verdienste später zum Ehrenmitglied.

MARKUS KÜNZEL