



Gift gegen den Krieg
Entnazifizierungskuß für Heinz Seidler

Der schwerste Kampf

Keine Ahnung vom Gewehr

„Ich danke Ihnen!“ Deutschlands Ex-Halbschwergewichts - Meister Heinz Seidler macht einen artigen, Diener. Als er sich umdreht, zieht zum ersten Male an diesem Tag ein Lächeln über sein glattrasiertes Boxergesicht. Er hat den aufregendsten Kampf seiner Laufbahn endlich siegreich bestanden: seine Entnazifizierung.

Mit einer guten Stunde Verspätung hatte die Verhandlung im Physiksaal einer Knabenoberschule in Berlin-Wilmersdorf begonnen. Seidler zerkratschte nervös seine Unterlagen zwischen den Ko-Fäusten. Dann saß der 29jährige breit und massig vor den Richtern. Zuerst mußte er seine braune Vergangenheit beichten.

1937 ist er in die SS-Sportgemeinschaft eingetreten — weil sich ihm dort bessere Möglichkeiten zur Ausübung seines Sports boten. Wenig später geht er in die Partei — um seinem Vater, einem alten SPD-Funktionär, weitere Verfolgungen zu ersparen. Im Krieg schließlich wird er Sportlehrer bei der Waffen-SS — um der Einberufung zur Wehrmacht zu entgehen. Die Beförderung zum Unterscharführer verdankt er „sportlichen Erfolgen“. „Ich habe nie eine Ahnung von Politik gehabt“, beteuert er immer wieder. Und wie ein Gewehr funktioniert, weiß er heute noch nicht. Das Gewehr glaubt ihm die Kommission gern, aber nicht die politische Ahnungslosigkeit. Der Boxer legt die niedrige Stirn unter den ölig-schwarzen Haaren in Falten und blickt düster.

Dann beginnt die Zeugenparade. Ein Trainingspartner zählt die Ausdrücke auf, mit denen Seidler die Nazis belegt habe. Das Publikum prustet, die Kommissionsmitglieder blicken auf ihre Kollegin und winken ab. Als ein altes Männlein vom Tierschutzverein erscheint — er habe immer den Hund vom Heinz gepflegt, und er, Heinz, sei immer so gut zu dem armen Tier gewesen — finden auch sie Grund zur Heiterkeit.

Pressephotograph Baron v. d. Nolden erregt das Mißtrauen der Kommission. Wenn er, wie er behauptet, den Appellanten seit 1942 beruflich kenne, sei er also bereits mit 17 Jahren Pressephotograph gewesen. Der jugendliche Baron ist nicht zu erschüttern. Er bleibt bei seiner Aussage und auch bei seinem frühzeitigen Berufsbeginn.

Dann aber beginnt Seidler Pluspunkte zu sammeln. Sportarzt Dr. Müller-Eisert bestätigt eine Selbstverstümmelung: Der Boxer hat sich eine Fußwunde beigebracht und Säure hineingeträufelt, um nicht Soldat werden zu müssen. Im Kriege hat er eine Polin geheiratet (von der er inzwischen wieder geschieden ist) und sie dem SS-Rasseamt gegenüber als Volksdeutsche ausgegeben. Und schließlich hat er von 1943 bis zum Kriegsende einen Juden bei sich in der Wohnung versteckt.

Das ist der Ko-Schlag für die Kommission. Der schwerste Beidhandschläger des deutschen Boxsports ist entlastet. Unten rennt seine kleine schwarze Frau mit grasgrünen Schuhen quer über den Schulhof und fällt ihm um den Hals. Vier Stunden hat sie im selbstgesteuerten Adler-Sportwagen die längstieligen Glückwunschlilien gehütet.

Fiats fünfte Kolonne

Sein Herz sozusagen

Pietro Dusio kann zufrieden sein: Die Cisitalia-Rennwagen aus seiner Turiner Fabrik, primitiv-geniale Fortentwicklungen normaler Fiat-1100-Chassis, haben sich schon in der ersten Saison, in der sie konkurrierten, durchgesetzt. Im Laufe dieses Jahres wurden die ersten hundert Wagen fertig und in alle Welt verkauft. Auch Hans Stuck bekam einen, und die 5800 Dollar Kaufpreis konnte ihm Dusio sogar erlassen. Seine Fabrik ist die erste in der Geschichte der Automobilindustrie, die vom Bau von Rennwagen leben kann.

Ingenieur Savonuzzi hat die Cisitalia-Wagen aus Serienbau-Teilen zusammengebastelt. Dr. Ferdinand Porsche, der Auto-Union- und Volkswagen-Konstrukteur, hat ihm mit vielen raffinierten Verbesserungen dabei geholfen. Zwischen seinem Innsbrucker Konstruktionsbüro und dem Turiner Werk fahren seit einem halben Jahr die Kurierwagen hin und her. Es ist auch kein Geheimnis mehr, daß Porsche einen neuen Cisitalia, Modell 1948, entworfen hat, der augenblicklich in Turin probiert wird. Wie die Auto-Union-Rennmaschine und der Volkswagen, wird er von einem Heckmotor getrieben.

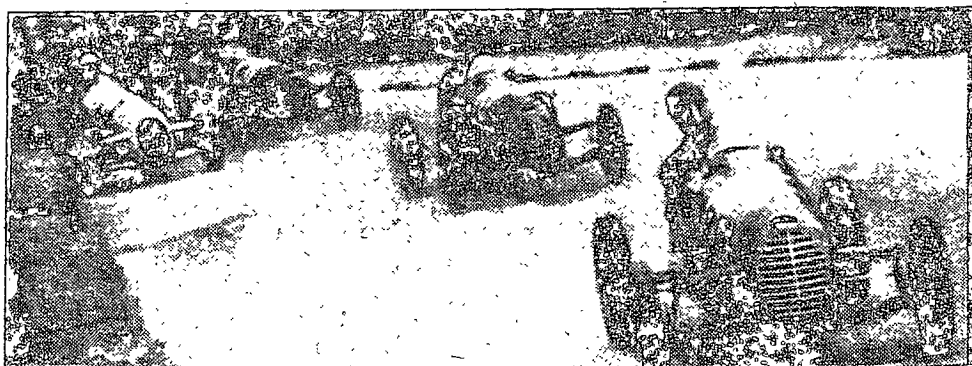
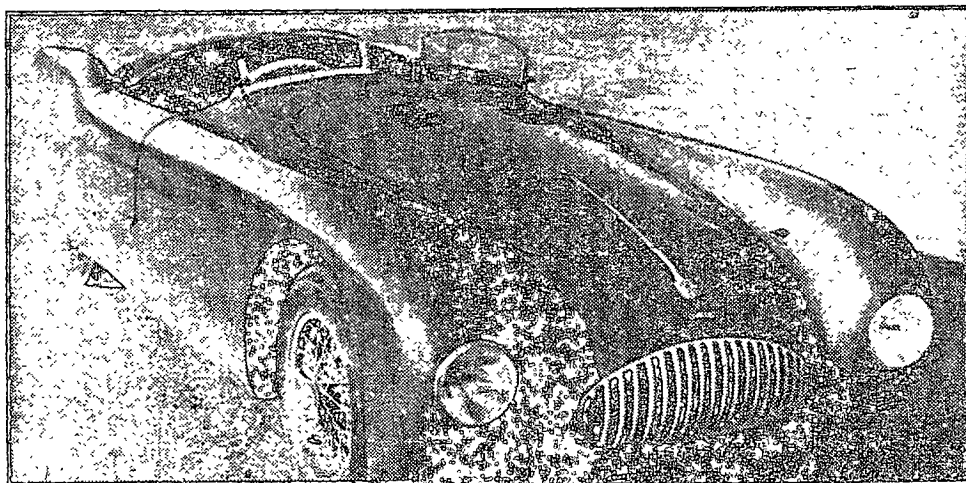
Der heute 73jährige Ferdinand Porsche begann als Bauklempner. Er konstruierte sich über das erste Elektromobil in die Leitung der Daimler-Werke, deren Direktor und Chefkonstrukteur er 17 Jahre hindurch war. An seinem Zeichentisch entstand Ende der zwanziger Jahre der Steyr 30.

Die glückliche Hand der Cisitalia-Leute beim Bau konkurrenzfähiger Rennwagen aus vorhandenen, inzwischen allerdings längst technisch verbesserten Fiat-Teilen hat die Fiat-Mutterwerke mobil gemacht. Schon zum 1000-Meilen-Rennen kamen sie mit einem neuen, dem Cisitalia ähnlichen Modell heraus, und inzwischen hat dieser Fiat 1100-S die Spezialkurbelwelle des Cisitalia, sozusagen sein Herz, bekommen.

Die Cisitalia-Leute glauben, begründete Furcht vor der „Fünften Kolonne“ Fiats haben zu müssen. Die Kontrollen, die jeder Besucher bei Cisitalia zu passieren hat, wurden in letzter Zeit verdoppelt.

In der kommenden Saison hat Pietro Dusio nicht nur die Konkurrenz neuer Fiats, sondern auch die Neukonstruktionen seines Ingenieurs Savonuzzi zu fürchten. Der ist nämlich bei Cisitalia davongelaufen, weil er Rennwagen bauen und nicht Wirtschaftspolitik treiben wollte. Die besten Monteure hat er mitgenommen.

Trotzdem bleibt Pietro Dusio Optimist: Hinter ihm steht Dr. Porsche.



Italiener auf Porsches Achsen: Cisitalia macht das Rennen