

Retour - Bericht zur geplanten Rückgabe eines Beutefahrzeuges

Eigentlich war das Schicksal des 11 CV BL mit der Fahrgestell-Nummer 429551 schon besiegelt. Ich hatte vor 2 Jahren die Reste des Fahrzeuges mit dieser Nummer von einem Freund aus München gekauft. Da dieser Legere in einem sehr schlechten Zustand und nicht mehr vollständig war, hatte ich vor, ihn als Teilespender für meinen 11 CV Rennwagen zu verwenden. Beim Aufbereiten der benötigten Baugruppen, stellte ich jedoch fest, dass sich unter der schwarzen Lackschicht auch eine feldgraue Wehrmachtslackierung befand. Diesem Umstand und der Aussage des Vorbesitzers, dass das Fahrzeug womöglich aus der Tschechischen Armee stammen könnte, schenkte ich keine besondere Aufmerksamkeit. Wie das Auto in die Tschechoslowakei gelangt war, da die erste Eintragung in dem noch vorhandenen Original Kfz-Brief von 1958 stammt und einem Eduard Blahut aus Poprad (heute Slowakei) ausweist, interessierte mich zu diesem Zeitpunkt noch nicht sonderlich.

Aufmerksam auf die Geschichte wurde ich erst wieder durch die Berichte in der Presse über die Funde beim Schwabinger Kunstsammler Cornelius Gurlitt, der in seiner Wohnung über 1200 Gemälde aus der Sammlung seines Vaters versteckt hat und sich weigert, auch nur einen Teil davon an

die rechtmäßigen Besitzer zurück zu geben. Nach Recht und Gesetz ist er dazu auch nicht verpflichtet, da der Kunstraub nach 30 Jahren als verjährt eingestuft wird. Nach meinem persönlichen Rechtsempfinden jedoch kann es nicht sein, dass jemand etwas stiehlt und nach 30 Jahren ist er der rechtmäßige Besitzer des Diebesguts.

Damit kam der 11 CV BL mit der Fahrgestell-Nummer 429551 wieder ins Spiel. Sollte es sich bei diesem Fahrzeug um ein von der Deutschen Wehrmacht gestohlenes Auto handeln? Wie mir Tilmann Huber berichtete, wurden viele Fahrzeuge oft vom Vichy-Regime oder von Collaborateuren „requiriert“ und an die Deutsche Wehrmacht übergeben. Jetzt begann ich zu recherchieren, Helmut Kloos teilte mir mit, dass die Fahrgestell-Nummer zu einem Traction Avant, Serie B, Ausführung Legere, Baujahr Mitte 1939 und aus französischer Produktion gehört. Somit war klar, dass das Fahrzeug vor dem Überfall auf Frankreich gebaut wurde. Eine Anfrage beim Conservatoire in Paris läuft, wobei mir Immo Mikloweit und Stephan Lützenkirchen der Pressesprecher von Citroen in Köln, ihre Hilfe zugesagt haben.

Gleichzeitig stellte ich die Ergebnisse meiner Recherchen bei unserem Februar-Stammtisch vor.

Einige CVC-Mitglieder sagten mir hierzu spontan ihre Unterstützung zu.

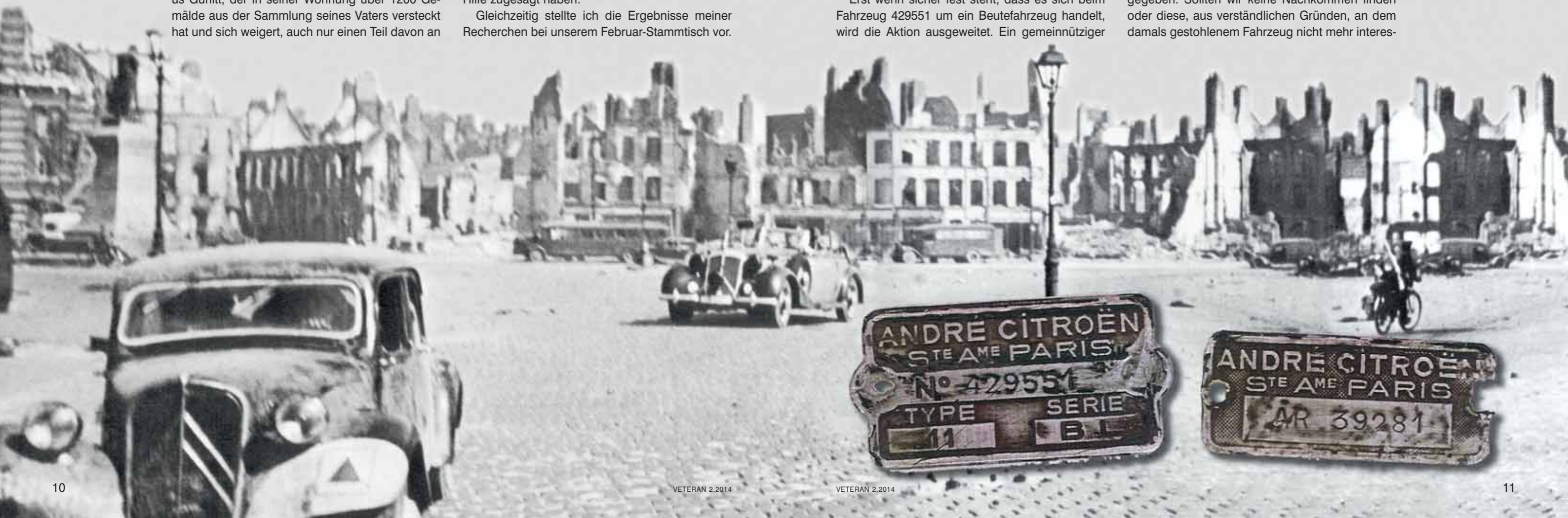
Ich suche nun den Besitzer des 11ers in Frankreich und gleichzeitig möchte ich mehr erfahren zur Vergangenheit des Autos in der CSSR. Hierzu habe ich einen Brief verfasst, den mir Michaela Naumann ins Tschechische übersetzt und mit dessen Hilfe ich mehr zum Auftauchen des Legeres in der CSSR erfahren möchte. Wurde das Fahrzeug von Partisanen erneut gestohlen oder ist es beim Rückzug liegen geblieben. Ein Schaden an der Karosserie links hinten deutet auf einen schweren Unfall oder eine Explosion hin. Mit diesem Brief wende ich mich an die dortigen Lokalradios und Fernsehsender. Auch zwei Oldtimerclubs in Poprad werde ich anschreiben und sie um Unterstützung bei der Suche nach Eduard Blahut bitten.

Die Süddeutsche Zeitung brachte in seiner Ausgabe vom 10. März einen Bericht zu dieser Aktion. Worauf hin, sich ein Journalist aus Paris bei mir meldete, der sehr gute Verbindungen zu Citroen hat, er versprach mir, bei der Suche in Frankreich zu helfen.

Erst wenn sicher fest steht, dass es sich beim Fahrzeug 429551 um ein Beutefahrzeug handelt, wird die Aktion ausgeweitet. Ein gemeinnütziger



Verein mit dem Namen RETOUR wird gegründet. Dieser soll sich um die Finanzierung des Projektes kümmern und versuchen Spendengelder aufzutreiben, damit die zu erwartenden Kosten von 20 000.- bis 25 000.- für die Restaurierung aufgebracht werden. Desweiteren sollen alle Mitglieder im CVC dazu aufgerufen, ihre Garagen und Keller zu durchstöbern, um die fehlenden Teile für den Citroen zu ergänzen, damit das Fahrzeug wieder in den Ursprungszustand von 1939 gebracht werden kann. Anschließend wird es an den Erstbesitzer in Frankreich oder seine Nachkommen zurück gegeben. Sollten wir keine Nachkommen finden oder diese, aus verständlichen Gründen, an dem damals gestohlenen Fahrzeug nicht mehr interes-



Die Karosserie und der Tank mit Resten der feldgrauen Lackierung.



Seltsamer Abschlepphaken an der stark beschädigten Vorderachse.

Kotflügel mit zahlreichen Farbschichten.

Vorder- und Hinterachse noch original.

10	Zvláštné vybavenie	navýžník - písčista - obličky a pod.		
11	Ležná plocha	šířka	hloubka	obsah zistovaný
12	Váhy	pohotovostná	900 kg	tlaky náprav zařazeného vozidla
		dovolená zatížení (nosnost vozidla)	310 kg	první 415 kg
		celková váha	1280 kg	střední - kg
		dovolená zatížení střechy autobusu	kg	zadní 415 kg
13	Brzdy	druh	Hydraulické	14 největší rychlost 90 km/hod.
15	Napětí elektrického zařízení	6 v	16	17
18	Základní spotřeba	1	na 100 km při rychlosti	km/hod.
19	Záznam o celém převodním	Vozidlo v rej. spory akc. malovano na oběma stranách		
20	Typové označení	vydal	dátum	číslo
21	Podpis říd. posádky	vydaná doprav. inspektorátom		
22	Podpis držitel	1		
23	Spůsob nadobudnutí	Akce malovano ve rej. spory. Spolovnik		
24	Záznam o přestavbě vozidla na jiný druh provozu			

Technický průkaz motor. vozidla - přívesu série BB, čís. 032786

Vozidlo toto přidělení říd. posádky: *BN-41-54*
 Přívesky a motor držitele vozidla: *Blažek, Jan*
 narození (d) říd. *10. 6. 1913*
 okres *Prácheň*
 povolání *Strojník*
 Adresa stávající (starší) vozidla *Prácheň, akce Páprada*
 Ministerstvo (úřad), do kterého předložit toto vozidlo patř. (u některých úřadů povinnosti předložit současně)
10. 6. 1943
 Technický průkaz vydaný dopravním inspektorátom
Páprada říd. *6. června 1943*
 Národní dopravní inspektorát
 Razítko: *10. 6. 1943*
 Technický průkaz motor. vozidla - přívesu série BB, čís. 032786



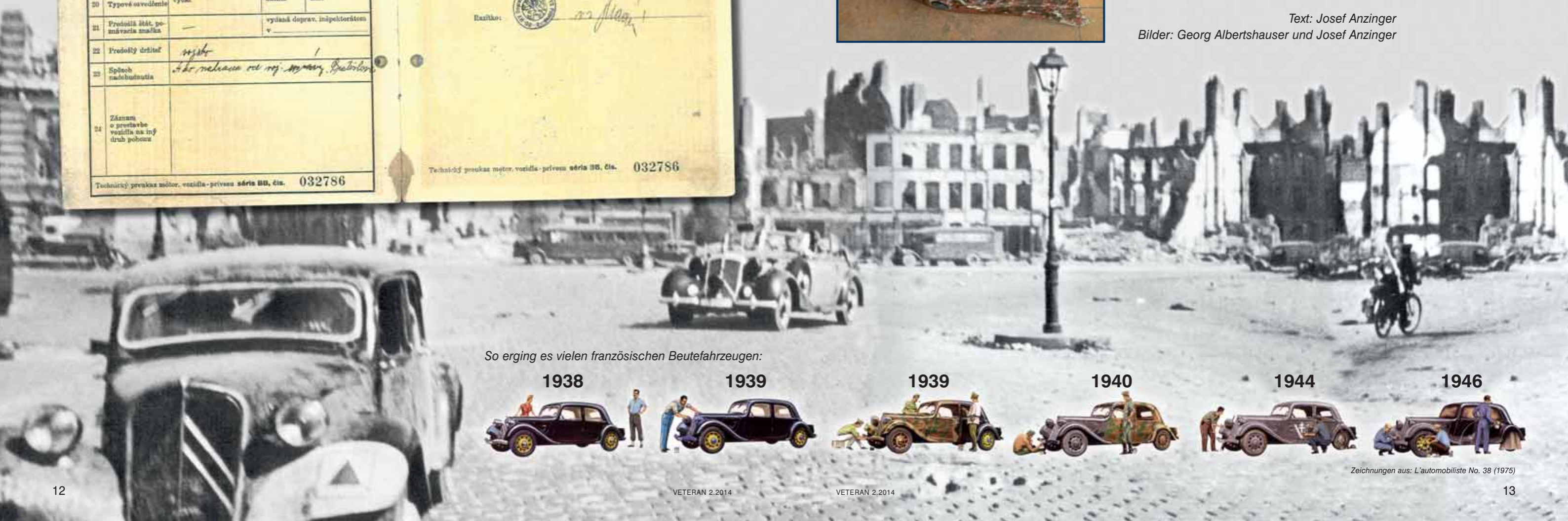
siert sein, werden wir dieses einem Museum in Frankreich stiften oder es zugunsten eines wohltätigen Zweckes versteigern.

Eine wichtige Rolle bei diesem Projekt spielt auch, dass mein Vater 1943 im Alter von 17 Jahren beim Arbeitsdienst zum Bunkerbau in Saint-Nazaire war und somit ist es mir sehr wichtig, dass wir mit dieser Aktion ein Zeichen zur Aussöhnung zwischen Deutschen und Franzosen setzen können.

Auch wenn der Wert des 11 CV's, im Gegensatz zu den horrenden Summen im Fall Gurliitt, nur einen geringen Wert darstellt, halte ich es für wichtig, dass kein Diebstahl verjähren darf und dass die Gelegenheit zur „Wiedergutmachung mit Frankreich“ genutzt werden sollte.

Text: Josef Anzinger

Bilder: Georg Albertshauer und Josef Anzinger



So erging es vielen französischen Beutefahrzeugen:



Zeichnungen aus: L'automobiliste No. 38 (1975)