ans Telefon und wählte 26 25 07. Seine Bitte um den Besuch von Vertretern der anderen Militär-Regierungen fand dünnes Echo. USA telefonisch, die Militär-Regierung seiner britischen Majestät durch den Mund eines Hauptmanns: Das ist eine innerdeutsche Angelegenheit. Frankreich schickte einen Beobachter, der blieb. Vor der verschlossenen Tür des Sitzungszimmers trat man leise. Ein Zerberus überwachte die Schalldichte der Wände. Drinnen sprach Bayerns „Ochsen-Sepp" Joseph Müller klassische Worte: „Ich weise alle Gerüchte über einen Westzonenstaat zurück. Dafür scheint mir mehr angebracht, vom sogenannten zuständigen Volkskongreß zu reden. So wie er jetzt arbeitet, ist er nicht ein Beweis für die Einheit Deutschlands, sondern leider nur ein Beweis für die Zerrissenheit." Kaisers Volkskongreß-Weigerung war der Funke in das Karlshorster Pulverfaß gewesen.

Auch Otto Nuschke stand auf. Jedes Wort überlegt: „Volkskongreß — Begeisterung — entfesselter Einheitswille — größe vaterländische Idee" pathetisierte er. Von seinen eigenen politischen Absichten kein Wort.

Nuschke war einer der SMA-beliebtesten Sprecher der Union, nachdem er die Nazizeit auf seiner Klitsche in Nieder-Neuendorf bei Berlin überstanden hatte. Die SMA kitzelte seinen Ehrgeiz. Ein Ministerposten sei ihm sicher, munkelte man. Das war Ottos sehnlichster Wunsch seit eh und je. Er schaffte es bisher nie.

Der frühere Chefredakteur der „Berliner Volkszeitung" meint, man müsse mit allen Mitteln bei der Realpolitik bleiben. Persönliche Gründe müßten zurückstehen hinter dem Gebot erfolgreicher Zusammenarbeit mit der Besatzungsmacht.

Als bisheriger Verlagsdirektor hat er jetzt auch die redaktionelle Verantwortung für die sowjetlizenzierte CDU-„Neue Zeit" übernommen. Die Russen hatten nämlich den Chefredakteur nach einer Telephonkontroverse wegen einer Aufmacher-Ueberschrift hinausgeworfen. Frage: „Begründung?" Antwort: „Alles!"

Einer fehlte auf der Arbeitstagung. Drei Stunden saß Konrad Adenauer auf dem Kölner Flughafen in der Maschine nach Berlin. Dann stellte man fest, daß nicht gestartet werden könne. Der Maschinendefekt erlöste Dr. Adenauer von der moralischen Verpflichtung einer Luftreise nach Berlin. Zwar telephonierte er mit Kaiser, aber seine Anwesenheit wäre die beste Rückendeckung für den aufrechten Ostmann gewesen. Und daran lag ihm nichts, denn die Linkstendenzen der Ost-CDU sind ihm nicht sympathischer als eine fremde Partei. So Karsch im „Tagesspiegel".

Jakob Kaiser ist nicht enttäuscht. Er wurde zu oft von Adenauer enttäuscht, als daß er anderes hätte erwarten können.

In seiner Wilmersdorfer Wohnung herrscht internationaler Betrieb. Besucher und Reporter umlagern ihn in allen Zimmern. Telegrammboten stöhnen die drei Treppen empor. Die Ostzone denkt an Kaiser, den Verfechter einer selbständigen Politik der Union. Man sieht in ihm die klarste Verkörperung des deutschen Einheitsgedankens in unverfälschter Form.

„Symbol der Freiheit" nannte ihn Reger im „Tagesspiegel". Ja, der Freiheit — so kommentierte die SED-Presse — nämlich der Freiheit jener monopolistischen, junkerlichen, faschistischen und separatistischen Machenschaften, die an der östlichen Volks-Demokratie rütteln wollten. Und sie erzählt Geschichten von einer Krise zwischen CDU-Volk und -Leitung.

„Ich kann den Osten nicht im Stich lassen", bekennt Kaiser. Dabei hängt er mit immer gleicher Liebe an Franken und am Würzburger Wein. Wenn der Katholik Kaiser in einer süddeutschen Barockkirche steht, ist der sonst starknackige und arbeitsbesessene Mann gelöst und selig. Politisch aber denkt er an Gesamtdeutschland, ohne jeden Nationalismus. 99 Prozent seiner Persönlichkeit sind „der fanatische Politiker", der Rest ist Privatleben.

Bis tief in die Nacht konferiert er, ohne Rücksicht gegen sich selbst. Seine Mitarbeiter seufzen über die strenge Arbeitstyrannei am Kaiserhofe. Theaterbesuche sind die einzige Unterbrechung, sonst wälzt er Geschichtswerke. Seine Unmusikalität ist bekannt.

Sein Weg geht stets geradeaus. Nach 1933 kämpfte der alte christliche Gewerkschaftler unbeirrt für die Belange der aufgelösten Gewerkschaften und erreichte das Entschädigungsgesetz 1937, das den Gewerkschaften einen Teil ihrer finanziellen Rechte zurückgab. Er selbst stand bereits auf der schwarzen Liste.

Illusionslos blickt er in die Zukunft. Er sah die Entwicklung kommen und weiß, die Zonen-Union wird der Unselbständigkeit verfallen; aber er hofft, daß der Fond von Geradheit, den er in die Zone getragen hat, dort eines Tages Zinsen trägt.

Der Ex-Kaiser steigt noch oft die Treppen zu seinem Büro hinan. Hausverbot bekam er nicht. Sein rebellischer Untergebener, Dertinger, geht ihm aus dem Wege. Er sieht, wie sich das Parteihaus leert. Die Referenten gehen freiwillig, neue finden sich nicht. Dertinger lädt alle Funktionen auf seine eigenen Schultern. Ihm ist nicht besonders wohl dabei. Vielleicht geht er als Chef zur „Neuen Zeit".

## Hein, da gibt's was zu holen

### Splitter, Säcke, Koffer und Körper

Der D 269 Basel—Dortmund war wieder einmal gesteckt voll. Es stürmte und regnete zwei Tage vor dem Heiligen Abend, und doch standen die Leute, die von der amerikanischen in die britische Zone reisen wollten, sogar auf den Trittbrettern. Mit 34 Minuten Verspätung war der D von Lorch, dem letzten Haltepunkt vor der Zonengrenze, zur Nonstop-Fahrt durch den französisch besetzten Nordzipfel ausgelaufen. Im 60-Kilometer-Tempo passiert er den Bahnhof Neuwied.

Der Herr im Schlapphut, der in Wiesbaden sechs Koffer in den Gepäckwagen gestellt und dabei Frau und Kind verloren hat, klettert über Koffer und Knie durch den Gang des vierten Wagens nach vorn. Auf der hinteren Plattform des zweiten Wagens erzählt ein Mann die Geschichte vom tollen Bomberg, der immer in seinem bahnhofslosen Heimatörtchen die Notbremse zog, damit er aussteigen konnte. Als das der Eisenbahn eines Tages zu bunt wurde, baute sie an der bewußten Stelle einen Bahnhof und taufte ihn auf den Namen des Tollen.

Ein paar Meter weiter, vor dem zweitletzten Abteil des Wagens, steht eine Korbflasche mit Most. Der ist durch das Ruckeln der Achsen gegoren, und das ganze Ding fliegt in die Luft. Claire Meisenburg, die schöne schwarze Dolmetscherin, die immer die feierlichen Reden der hessischen Minister übersetzen muß, schreit, weil ihr der Mantel bespritzt wird. „Da kann Ihnen noch Schlimmeres passieren", sagt der junge Student ihr gegenüber.

Während noch die Schöne mit dem Jungen rechtet, was heute wohl Schlimmeres passieren kann, als daß jemand der Mantel verdirbt, tut es einen furchtbaren Schlag. Scheiben, Splitter, Säcke, Koffer und Körper fliegen durcheinander. Dreimal hat die Schöne Zeit zu denken: „Hoffentlich geht es schnell", dann hört sie nach dem Satanslärm nur noch Stöhnen und Schreien und weiß, sie lebt. Der Herr mit den sechs Koffern, seine Frau und sein Kind sind tot. Und über das Höllenchaos hinweg hört man den Ruf eines jugendlichen Tramps: „Hein, da gibt's was zu holen."

Vorn auf der Lok hatte Johann Reinert vom Eisenbahnbetriebsamt Köln gestanden. Achtzehn Schnellzug-Jahre hat der Achtundfünfzigjährige auf dem Buckel. Seine Kollegen sagen, er sei ein netter Kerl.

„Dies verdammte Signal vor der Wied-Brücke", hatte er geflucht, als der D-Zug aus dem Neuwieder Bahnkörper auf die

**Das Höllenchaos: Was heute wohl Schlimmeres passieren kann**

## Lord Pakenham zählt

zu den meistbeschäftigten britischen Politikern, ist aber trotzdem ein liebevoller Familienvater. Jetzt feierte er die Taufe seines achten Kindes, des sieben Wochen alten Kevin John Toussaint. Sein parlamentarischer Sekretär Jack Jones stand Pate. Thomas (14 Jahre), Judith (7), Rachel (5), Catherine (21 Monate), Michael (4 Jahre), Antonia (15) und Patrick (10) freuen sich des jüngsten Brüderchens.

freie Strecke hinausdampfte. „Man kann es so schlecht erkennen; eine weiße Tafel müßte dahinter sein." Das Vorsignal stand vorschriftsmäßig beleuchtet auf stop. Es steht immer auf stop und soll die Lokführer auf die kommende Wied-Brücke, eine Nachkriegs-Notkonstruktion mit eingleisiger Strecke, aufmerksam machen. 700 Meter dahinter stand das Hauptsignal, dem der Sturm die Lampe ausgeblasen hatte. Reinert hatte es gesucht, aber nicht gesehen. Trotzdem hatte er nicht gestoppt.

„Gott, wir sind ja schon auf der Brücke", sagte er zu seinem Heizer. Zweihundert Meter weiter krachte es dann. Gerade an der Stelle, wo sich in einer Gleisschlinge die Schienen wieder zu zwei Gleisen teilen.

Es hätte alles noch gut gehen können, denn der von Norden kommende D 48 Köln—München, der freie Fahrt hatte und mit mäßigem Tempo die Lok des D 269 in der Gleisschlinge streifte, hätte eigentlich schon viel weiter sein müssen, über das eingleisige Brückenstück hinweg auf dem jenseitigen Doppelgleis.

Aber da saß Berthold Feuchtinger aus München und überlegte, daß er vielleicht schon in 24 Stunden zu Haus sei und sich vor Weihnachten noch einmal tüchtig ausschlafen könne. Es war dunkel im Zug und ein furchtbarer Gestank. Berthold Feuchtinger stand auf, tastete nach der Entlüftungsklappe und erwischte die Notbremse. Mit Knirschen, Fauchen und Zischen stand der Zug. Feuchtinger rief den Bahnbeamten zu, er sei der Uebeltäter; aber ehe die 30 Mark Strafe kassiert würden, solle die Bahn einmal Licht in den Abteilen machen. Drei Minuten später fuhr der D 48 wieder. Gleich darauf hätte er sich mit einem fürchterlichen Krach in den D 269 hineingefressen, und Berthold Feuchtinger wühlte sich aus einem wilden Chaos durch ein zerbrochenes Fenster ins Freie.

Draußen schrien die Verletzten, Kinder weinten. Männer versuchten, ihre zwischen Wagentüren eingeklemmten Frauen zu befreien. Aus den heilgebliebenen Wagen quollen die Passagiere und bargen ihr Gepäck.

Es war 18.32 Uhr, als die beiden Züge bei Fahr-Irlich, unmittelbar vor Neuwied, schräg ineinanderrasselten. Die Maschinen rissen sich gegenseitig Vorderteile, Zylinder und zentimeterdicke Stahlteile herunter. Erst der zweite Wagen von Reinerts Zug wurde voll erfaßt. Der nachfolgende Wagen schob sich darunter und riß den Passagieren Wunden in Schenkel und Becken. Lok, Packwagen und ein Teil des Personenwagens dahinter stürzten den vier Meter hohen Damm hinunter auf die Reichsstraße 41.

Dieser Personenwagen war den Kriegsbeschädigten reserviert. „Ich merkte, wie der Zug langsamer wurde", erzählte ein Amputierter, „als ob der Wagen über Schwellen fuhr. Ich kriegte einen Drall nach links und die Augen voll Dreck. Nachher lag ich mit dem Kopf nach unten unter Gepäckstücken. Zwei Frauen traten mir auf dem Kopf herum, weil sie meinten, ich wollte nicht aufstehen. Aber ich konnte nicht." Ein Chirurg hat ihm inzwischen sein fast abgerissenes Ohr tadellos zurechtgeflickt.

Auf den Nebengleisen lagen halb verschüttet die Reisenden aus den beiden ersten Personenwagen von Reinerts Zug, 18 Männer und 13 Frauen tot. Ein Mann klebte an der Lok des D 48. Von den 120 Verletzten ist jeder Zehnte im Krankenhaus von Neuwied gestorben. Ueber den Südwestfunk wurden Blutspender herbeigerufen, sonst wären es noch mehr gewesen.

Ein junger Mann aus Essen, der mit seiner Braut zur Hochzeit seines Bruders wollte, fand das Mädel nicht wieder. Vier Tage später suchte es der Schwiegervater zwischen den unbekannten Toten heraus. Bei zwei weiblichen Leichen weiß man heute noch nicht, welchen Namen man in ihren Grabstein meißeln lassen soll.

Die Lok des D 48 hatte nach dem Aufprall Notheulsignale gegeben. Drei Minuten später waren die Eisenbahner der Umgebung durch die bahneigenen Leitungen verständigt. Fünf Minuten brauchten die ersten Ortseinwohner aus Fahr-Irlich. Nach weiteren fünf Minuten machte der Fahr-Irlicher Arzt Dr. Baum zusammen mit zwei unverletzten Kollegen aus den Zügen die erste von fünf Amputationen. Nach abermals zehn Minuten war er damit fertig. Frau Baum, auch Aerztin, brachte mit dem Fahrrad Verbandstoff und Medikamente. Ein Verbandstoffwerk in Fahr-Irlich sorgte für Nachschub. Drei Stunden nach dem Unfall waren alle Verletzten geborgen.

Die französische Militärregierung gewährte Scheinwerfer, aktive Hilfe, Sonderrationen und Medikamente. Der Landesregierung blieb nichts, als an der Unfallstelle einzutreffen, Kontingente freizugeben, den Hinterbliebenen ihr tiefempfundenes Bedauern und den Franzosen Dank für ritterliche Hilfe auszusprechen. Und der Bahn, die Strecke in 24 Stunden wieder freizumachen.

## Kommt gar nicht in Frage

### Kumpels sind auch Menschen

Im Eßraum der Zeche Viktoria-Matthias zu Essen sitzt der Hauer Wilhelm Scholtek und gibt bei sacharingesüßten Wassernudeln seinen Kommentar zu der Tatsache, daß die Kohlenförderung in den letzten Dezembertagen so erheblich gesunken ist. „Wir haben nicht genug zu fressen", sagt er.

So wie er lebt heute die Masse der über 400 000 Bergarbeiter an der Ruhr. Seit 24 Jahren arbeitet er vor Kohle. Pro Schicht verdient er rund 10 RM., im Monat also abzüglich Steuern rund 200. Dazu bekommt er etwa 95 Bergmannspunkte. 24 RM. und 30 Punkte gibt er ab. Für zwei Flaschen Schnaps, 100 Zigaretten, ein Pfund Bohnenkaffee, ein Pfund Speck und ein Pfund Zucker. Der Schnaps wird getauscht, sieben bis acht Pfund Mehl gibt es für eine Flasche. Den Kaffee bekommt die Frau, die den größten Teil in Kalorien umsetzt. „Die Zigaretten rauche ich selbst. Punkte verkaufe ich nicht; das können nur die alleinstehenden Kumpels in den Wohnlagern der Zeche."

Während des Krieges brannte sein Häuschen in der werkseigenen Kolonie, nicht weit hinter der Zeche, aus. Gerettet hat er kaum etwas. Jetzt bewohnt er mit seiner Frau und seinen fünf Kindern drei provisorisch hergerichtete Räume im gleichen Hause. In seiner Freizeit arbeitet er in