

WEHRHOHEIT

Veröffentlicht wird nichts

Bundespresseschef Felix von Eckardt hatte keine Ahnung; er fühlte sich überfragt und horchte genau so erstaunt wie die Bonner Journalisten auf, als Presseferent Hans Thier vom Justizministerium an seiner Statt auf eine Korrespondentenfrage antwortete: „Das Justizministerium hat die Stellungnahme der Bundesregierung zu den verfassungsrechtlichen Fragen des EVG-Vertrages termingemäß am 25. August in Karlsruhe abgegeben.“

Das Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe hatte zum Zweck der Ausarbeitung des vom Bundespräsidenten angeforderten Rechtsgutachtens über den Deutschland- und den Vertrag über die Europäische Verteidigungsgemeinschaft (EVG) eine solche Regierungs-Stellungnahme erbeten. Hätte nicht ein neugieriger Korrespondent zufällig nach dem Schicksal dieser Stellungnahme gefragt, wüßte die deutsche und ausländische Presse noch heute nichts von ihrer Existenz.

Denn, so fuhr Hans Thier fort: „Veröffentlicht wird nichts.“ Und von oben herab warf er den Journalisten auch noch den Grund für diese Geheimniskrämerei zu: „Eingriff in ein schwebendes Verfahren.“

Die geheimnisumwobene, nicht zu veröffentliche

● „Stellungnahme der Bundesregierung zu der Frage der Vereinbarkeit des Vertrages über die Gründung der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft mit dem Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland“

umfaßt, fein säuberlich kartoniert, mit Inhaltsverzeichnis insgesamt vierzig Seiten. Ihr beigelegt sind die Gutachten „der Herren Professoren Kaufmann, von Mangolt, Scheuner, Süsterhenn, Geheimrat Thoma, Weber, Wehberg und Wolff“.

Die Stellungnahme ist unterzeichnet: „Bonn, den 18. August 1952. Der Bundesminister der Justiz. In Vertretung: Strauß.“

Dieser Strauß, seines Zeichens Staatssekretär auf der Bonner Rosenburg, steckt angesichts zahlreicher EVG-Vertragsgegner keineswegs den Kopf in den Sand, sondern schließt in seiner Stellungnahme messerscharf: „Zu Unrecht wird bestritten, daß der Bund keine Wehrhoheitsrechte habe und deshalb auch derartige Rechte nicht auf die EVG übertragen könne“ (Gemeint ist mit dieser Verklammerung: dem Bund könne ein Wehrhoheitsrecht nicht abgesprochen werden).

Zur Erhärtung dieser These zieht Strauß gleich zwei Eisen aus dem Feuer:

● „Das Hoheitsrecht einer Gemeinschaft ist nicht die Summe der von den einzelnen abgetretenen Hoheitsrechte, sondern ein neu geschaffenes Recht... Es kommt daher gar nicht darauf an, ob alle Staaten, die der übernationalen Gemeinschaft Hoheitsrechte 'übertragen', selbst innerstaatlich diese Hoheitsrechte ausüben können.“

● „Die Bundesrepublik ist zwar zur Zeit nicht in der Lage, Wehrhoheitsrechte auszuüben. Sie ist durch besatzungsrechtliches Verbot daran gehindert. Mit dem Inkrafttreten des Deutschlandvertrages wird jedoch diese Beschränkung fallen.“

Mit einem Satz: Die Bundesregierung behauptet, gar keine Wehrhoheit nötig zu haben, um eine solche Wehrhoheit auf die EVG übertragen zu können, und außerdem besitze sie die Wehrhoheit.

Das letzte nun wiederum begründet der Bonner Namensvetter des Wiener Walzerkönigs Strauß so: „Daß nach Fortfall der besatzungsrechtlichen Beschränkungen der Bundesrepublik die Ausübung der Wehrhoheit verfassungsrechtlich möglich ist, ergibt sich aus dem Begriff der Staatsgewalt... Gleichgültig, welche Definition man dem Begriff der modernen Staatsgewalt gibt, so herrscht doch Übereinstimmung darüber, daß sie nicht in einer Aufzählung einzelner Hoheitsrechte zu erfassen ist, sondern daß sie umfassende Herrschaftsgewalt... ist... Auch das Grundgesetz hat die volle Staatsgewalt geordnet. Daher steht auch der Bundesrepublik die Wehrhoheit, als aus der allgemeinen Staatsgewalt fließend, in der Substanz zu.“

Mit einem Satz: Die Bundesregierung behauptet, der Staat könne tun und lassen,



Ich wollte Pietsch überholen
Rennfahrer Niedermayr

was er wolle, soweit es ihm nicht ausdrücklich durchs Grundgesetz für immer und durch die Besatzungsmächte vorübergehend verboten sei; also auch das Soldatspielen lassen.

Nachdem Dr. Walter Strauß dann auch noch festgestellt hat, daß auch „aus dem angeblich nur fragmentarischen Charakter der Bundesrepublik die Verneinung der Wehrhoheit nicht abgeleitet werden kann“, zieht er noch drei Extra-Trümpfe in Form von drei Grundgesetzartikeln.

Wörtlich heißt es in der Geheimsternungnahme: „Hinzu kommt, daß die Artikel 4, Absatz 3, (Kriegsdienstverweigerung), Artikel 24 und 26 (Einordnung in ein System gegenseitiger kollektiver Sicherheit, sowie Waffenproduktion nur mit Genehmigung der Bundesregierung) des Grundgesetzes ein klares Bekenntnis dahingehend enthalten, daß das Recht der Wehrhoheit wie alle anderen aus der allgemeinen Staatsgewalt fließenden Hoheitsrechte auch der Bundesrepublik zusteht und daß sie es ausüben kann, sobald die besatzungsrechtlichen Vorbehalte gefallen sind.“

Wahre Kapriolen schlägt der Regierungsschreiber Strauß aber in Abschnitt C III der Stellungnahme, der sich mit der Tragweite des Artikels 24, Absatz 2 (Übertragung von Hoheitsrechten) befaßt.

Da heißt es in schlechtem Deutsch: „Es liegt im Wesen der Internationalisierung, daß nicht ein Staat allein den Anspruch darauf erheben kann, daß seine Verfassungsbestimmungen, die möglicherweise im Gegensatz zu den Verfassungsbestimmungen der anderen Länder, mit denen eine Gemeinschaft eingegangen werden soll, im Widerspruch stehen, immer den Ausschlag geben müssen.“

Das liegt aber keineswegs im Wesen von Internationalisierungen. Im dritten Teil des Justizprotokolls zum EVG-Vertrag ist beispielsweise eine ausdrückliche Sonderregelung für Belgien geschaffen.

Und weiter heißt es als Krönung der Regierungsstellungnahme: „Ob bei Internationalisierungen nach Artikel 24 auch die Grundrechte zur Disposition des einfachen Gesetzgebers stehen, bedürfte noch der Prüfung.“

Mit anderen Worten: Was Artikel 79, Absatz 3, des Grundgesetzes sogar einer Zweidrittelmehrheit verwehrt, nämlich eine Antastung der Grundrechte aller Bundesrepublikaner von Artikel eins und zwanzig, will die Bundesregierung möglicherweise sogar auf dem kalten Weg über Artikel 24 einer einfachen Mehrheit zugestehen*).

Dazu der SPD-Pressedienst, der von der Stellungnahme der Regierung offensichtlich frühzeitig Wind bekommen hat: „Das heißt im Grunde nichts anderes, als daß die Bundesregierung aus ihrer Auslegung des Begriffes vom Staat und aus dem Artikel 24 des Grundgesetzes ein neues Ermächtigungsgesetz ableiten will.“

Von den acht beigefügten Rechtsgutachten der geheimen Stellungnahme wird unter Unparteiischen nur das des Professors Scheuner als eine ernsthafte Arbeit bezeichnet, die sich vor allem auf anglo-amerikanische Vergleiche stützt und den roten Roben in Karlsruhe neuen Gutachterstoff geben wird.

GRENZLANDRING

Der Tag des Opfers

Am Abend war die Abschlußfeier des Rennens am Grenzlandring in der Stadthalle zu Rheydt. Akkordeonist Albert Vossen vom NWDR, der ursprünglich Musik machen sollte, saß herum und verteilte Autogramme. Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seebohm hielt die Ansprache.

Er sagte: „... Hier auf den Kursen ist nicht nur ein Dienst an der Technik und Entwicklung im Spiele, sondern vielmehr noch das Ethos der Menschheit schlechthin. Daß ein Mensch unter Einsatz seines Lebens nicht nur dem Wohle seiner Mitmenschen dient, sondern als Mensch die Maschine und damit den Fortschritt beherrscht, mit seinem Kopf das Material meistert und lenkt, das hebt diesen Menschen über sich selbst hinaus und füllt den Motorsport mit einem Ethos, das nie verkannt werden darf...“

Zur gleichen Zeit lag ein Mann im Zimmer 19 des Krankenhauses in Wegberg und begann in seinem vor Schmerz brennenden Gehirn darüber nachzutrübeln, weshalb er, der Mensch, an diesem Nachmittag die Maschine nicht beherrscht hatte; warum seine Fahrt mit dem Tod von dreizehn Mitmenschen endete.

Helmuth Niedermayr, der Rennfahrer aus Berlin, hatte schon beim Training auf dem

*) Wenn der Bundesregierung das gelänge, wäre zumindest das Justizministerium in der Bonner Rosenburg gleich eine Sorge los: die Ausarbeitung des Kriegsdienstverweigerungsgesetzes. Der jetzige Entwurf sieht vor, daß das verfassungsmäßig jedem Bundesbürger zu stehende Recht der Kriegsdienstverweigerung nur den eingeschriebenen Mitgliedern von Kriegsdienstverweigerungs-Sekten vorbehalten werden soll.

neun Kilometer langen Betonoval zwischen Mönchen-Gladbach und der holländischen Grenze mit seinem neuen AFM eine Havarie gehabt, als die Hinterachse brach und der Wagen auf der Geraden einen doppelten Kreis drehte, bevor er ihn wieder fangen konnte.

Und seine Frau in Berlin hatte sich sofort an die Strippe gehängt, als sie von dem Bruch hörte, um ihren Mann zu bitten, nach diesem bösen Omen im Rennen nicht zu starten. Aber die Telefonverbindung zwischen Berlin und Wegberg war nicht zustande gekommen.

So befahl Helmuth Niedermayr, den neuen AFM beiseite zu schieben und seinen alten Veritas (den er zufällig dabei hatte, um ihn im Anschluß an das Rennen nach

Das Spitzenrudel kommt aus der Biegung gerast. Noch liegen die Wagen fast haargenau hintereinander, so, wie sie sich bei Beginn der Kurve eingegliedert haben. Zwanzig, dreißig Meter hinter der Kurve setzen die ersten zum Überholen an.

Der Schrei ist grausig in den Kehlen und wird von seinem eigenen Entsetzen erdrosselt: Der an vierter Stelle liegende Wagen bricht nach links aus. Mit dem Knall eines platzenden Reifens rast Helmuth Niedermayr mit 190 Kilometer Stundengeschwindigkeit von der Bahn. Wie ein amoklaufender Räumflug fetzt Niedermayrs Wagen mit einem ekelregenden, dumpfen Geräusch fünfzig Meter nach Ausgang der Roermonder Kurve in die an der Innenseite des Kurs stehenden Menschenreihen.



Motor und Bremsen kontrolliert: **Niedermays Wagen**

Berlin zu überführen) für den letzten Lauf der Motorsportsaison 1952 startklar zu machen.

In der fünften Stunde des Sonntagnachmittags heulten die Zweiliter-Motoren ohne Kompressoren zum vorletzten Rennen des Tages auf. Zwölf Runden waren auf dem Maschinen mordenden Höchstgeschwindigkeitskurs zu fahren. Die Startflagge flog herab. Die Meute ging ab. Mitten darunter Helmuth Niedermayr.

Zweimal, am Dienstag und am Donnerstag, hatten Rennleitung und Polizei die Strecke abgefahren und abgegangen, um die Sicherheitsvorkehrungen zu prüfen. Der Kurs wurde freigegeben. Die Renn Teilnehmer selbst konnten nur auf die Bahn gelangen, wenn ihr Fahrzeug den Abnahmestempel trug, der besagte, daß Ingenieure Motor und Reifen, Bremsen und Lenkung kontrolliert hatten.

Am flachen, fast geraden Ausgang der Roermonder Kurve standen die Zuschauer dicht gedrängt. Viele Jungen waren darunter. Einer lag in einem kleinen Zelt an dem Drahtzaun, der eineinhalb Meter vom Streckenrand gezogen war. Ein paar Zuschauer hatten die etwa eineinhalb Meter hohe Böschung zwei Meter hinter dem Drahtzaun erklettert und standen zwischen den Rotkohlköpfen des in ihrem Rücken liegenden Bauernhofes. Die meisten aber stauten sich unten auf dem Beton-Radfahrweg neben der Bahn zwischen Drahtzaun und Böschung. Alle warten auf das Motorengeheul.

Wie der zur Absperrung gedachte Drahtzaun Niedermays Motorhaube wegrupft und die drei den Motor überragenden Vergaser abrasiert, so zerschneidet der Draht Arme und Beine. Der Wagen reißt eine tiefe, blutige Schneise und hält.

Die ersten Schreie aus Schmerz, Grauen und Tod sind untergegangen im Donnern der vorbeijagenden Rennwagen.

Aus dem Knäuel niedergemähter, verstümmelter Körper dringt gurgelndes Stöhnen. Leichtverwundete richten sich mühsam, entgeistert auf und kriechen schutzsuchend zur Böschung. Andere wälzen sich, krümmen sich um ihre Wunden. Viele liegen verrenkt und still. Fünf sind sofort tot.

Einige Männer kommen heran, schieben den Wagen zurück, entfernen Grasbüschel und Metallteile, bemühen sich um Fahrer Niedermayr, der aber mit blutendem Mund stammelnd auf das Knäuel zeigt: „Heift doch erst den anderen.“

Nach ein bis zwei Minuten sind die ersten Sanitäter zur Stelle. Sie kommen von einem am Bauernhof hinter der Unfallstelle parkenden Krankenwagen. Polizisten einer ebenfalls dort postierten Hundertschaft eilen im Laufschrift herbei.

Während das Dröhnen der Motoren nach drei Minuten zum zweiten Male das Herannahen der Spitzengruppe ankündigt, gibt der etwa 140 Meter entfernt aufgestellte Telefonposten eine erste Meldung an die etwa einen Kilometer kursaufwärts stationierte Rennleitung bei Start und Ziel

durch. Was genau vorgefallen ist, kann er nicht erkennen. Die Menschenmenge versperrt ihm die Sicht.

Bei Anfang der dritten Runde beginnt Rennleiter Josef Müller, Inhaber der Firma BMW-Müller, Düsseldorf, mit den Rückfragen: Ist die Strecke frei? Ist der Fahrer verletzt? Sind Zuschauer betroffen? Er bekommt nur unklare Antworten. Zeitweise scheinen die Leitungen gestört oder die Telefonposten sind nicht besetzt. Weiter jagen die Wagen. 160 000 Zuschauer blicken ihnen nach und ahnen nichts. Vier bis fünf Minuten sind seit dem Unglück verstrichen.

Zu dieser Zeit trifft der Chefarzt des Wegberger Krankenhauses, Dr. Stoffels, an der Unfallstelle ein. Auch der Krankenwagen ist über einen unmittelbar zur Unfallstelle führenden Feldweg herangefahren. Der Abtransport der Schwerverletzten beginnt. Mehrere in der Nähe parkende Privatwagen werden von den Besitzern zur Verfügung gestellt.

Nach zwölf Minuten, während die sechste Runde beginnt, sind 14 Ärzte und 120 Sanitäter und auch der Polizeirat Wilhelm Milkereit zur Stelle. Nach einem Blick auf die Katastrophe drängt er sich zu einem Fernsprecher durch und verlangt von Rennleiter Josef („Jupp“) Müller den Abbruch des Rennens. Josef Müller blickt hinauf zur Tribüne. Dort tuscheln Bundesverkehrsminister Seehofer, der nordrhein-westfälische Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Sträter und der Sport-Präsident des ADAC, Julius Köther, erregt miteinander. Noch will Müller warten. Er holt die Polizei heran und schickt einen Mann zur Unfallstelle, um selbst Genaueres zu erfahren.

Wieder vergehen fünf Minuten. Dann trifft gegen Ende der achten Runde ein Bote ein. Es ist nicht der von Müller ausgesandte Mann, aber er kommt direkt von der Unfallstelle und berichtet, was geschehen ist.

Julius Köther erklärt nach dem Rapport: „Wenn wir jetzt das Rennen abbrechen, dauert es genau so lange wie das ganze Rennen, bis die Bahn frei ist. Die Rettungsmaßnahmen aber könnten durch das neugierige Publikum, das die Straßen verstopfen wird, nur erschwert werden.“

Minister Seehofer nickt. Minister Sträter nickt. Rennleiter Müller nickt. Angesichts soviel internationaler Rennerfahrung und amtlicher Gewichtigkeit läßt sich der Chef der Regierungs-Bezirkspolizei Aachen, Polizeidirektor Karl Wahle, überzeugen. Das Rennen geht weiter.

Noch während die Wagen um die mörderische Bahn rasen und Toni Ulmen auf Veritas die von Seehofer gestiftete Ehrenplakette für den schnellsten deutschen Wagenfahrer gewinnt, werden alle 55 Opfer abtransportiert, ohne Tragbahnen.

Im Krankenhaus Wegberg beginnen die ersten Amputationen. In den Gängen liegen Schwerverletzte auf Bänken und Stühlen. Sie sind inzwischen mit Spritzen versorgt, aber noch nicht geschient. Fünfzehn Minuten nach dem Unfall sind alle Verletzten in das nur 900 Meter entfernte Krankenhaus eingeliefert.

Helmuth Niedermayr wacht mit einer Knieverletzung und schwerer Gehirnerschütterung im Zimmer 19 auf. „Sollen wir Ihre Frau benachrichtigen?“ fragt die Schwester. Niedermayr: „Ach was, ich stehe doch gleich auf und fahre nach Berlin.“ Er beginnt, völligen Unsinn zu reden. Als das Rennen zu Ende geht, streuen Hilfskommandos gerade Kalk über die Blutlachen an der Roermonder Kurve.

Trotz der Nervosität an Start und Ziel war das Publikum auf den gegenüberliegenden Tribünen ruhig geblieben. Es wußte immer noch nichts. Als die letzten Wagen der Formel-2-Klasse durch das Ziel rollten,



Fünf sind sofort tot, das Rennen geht weiter: **Unglücksstelle am Grenzlandring**

applaudierten die Zuschauer. Der Sieger Toni Ulmen stieg niedergeschlagen aus seinem Wagen: „Es kostete Nerven, dort vorbeizufahren.“

Nach einer bestürzten Stille schlugen die Beteuerungen der Rennleitung, Erklärungen der Minister und Polizisten und die Moralpauken von Journalisten, die immer erst hinterher von Erleuchtungen heimgesucht werden, wie eine rückläufige Flutwelle über der Katastrophe zusammen.

Helmuth Niedermayr kann sich noch immer auf nichts besinnen. (Die Ärzte: Erst nach und nach, in acht bis zehn Tagen, wird ihm ein Licht nach dem anderen aufgehen.) Sagte Niedermayr: „Ich hab' eine völlige Mattscheibe. Das letzte, was ich weiß, ist, daß ich Pietsch überholen wollte. Pietsch sagt aber, ich hätte ihn schon vor der Kurve überholt. Auf alle Fälle war es eine Einwirkung von außen, die mich aus der Bahn schleuderte. Wenn es nicht die gebrochene Felge war, dann hat mich jemand von hinten getatscht. Die Grasnarbe habe ich jedenfalls nicht berührt.“

Die Rennleitung tat verblüfft. Es sei völlig unmöglich, sagte sie, daß ein Rennwagen der Fliehkraft entgegengesetzt zur Innenseite der Kurve ausbricht. Deshalb seien die Zuschauer nicht gesichert gewesen. Der Wagen Niedermayrs jedoch ist erst hinter der Kurve ausgebrochen, aber niemand schien sich die Zeit zu nehmen, das festzustellen.

Die Erklärung Niedermayrs, daß schon eine Berührung durch einen anderen Wagen sein Fahrzeug bei diesen Geschwindigkeiten aus der Bahn, ob Kurve oder Gerade, werfen könnte, zeigt, daß die Bahn an jedem Punkt gefährlich ist. Das Innenministerium von Nordrhein-Westfalen hatte darauf hingewiesen. Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Sträter dazu: „Eine böswillige In-diskretion.“

Das Innenministerium war jedoch nicht deutlich genug, um den Deutschen Motorsportverband zu bewegen, das von ihm veranstaltete Rennen zu opfern.

Während der Abschlusfeier in Rheydt am Abend nach der Katastrophe entspann sich eine Diskussion zwischen Journalisten und Veranstaltern. Ein Zeitungsmann, der die Weiterführung des Rennens kritisiert

hat, wurde heftig attackiert. Dr. Keilholz, der zweite Vorsitzende des Rheydter Clubs für Motorsport: „Ich warne Sie. Machen Sie uns nicht das Rennen kaputt.“ Wenig später: „Man müßte der Presse verbieten, darüber zu schreiben.“

„Teddy“ Vorster, der Organisator des Rennens und Präsident des Deutschen Motorsportverbandes, stimmte ein: „Sie haben ja keine Ahnung. Wir wußten, daß dort sound-soviele Tote und Schwerverletzte liegen. Die Toten konnten wir ohnehin nicht wieder lebendig machen, von den anderen wußten wir, daß sie kompetierte Knochenbrüche etc. hatten. Ärzte und Sanitäter waren dabei. Da kam es auf ein paar Minuten früher oder später nicht an.“

Nicht alle kritisierten. Zu einem Vertreter des Düsseldorfer Sport-Informations-Dienstes sagte Dr. Keilholz: „Nicht wahr, Sie bringen die Sache doch ziemlich kurz.“ Der SID-Journalist darauf: „Selbstverständlich, Herr Doktor. Und morgen geht ein ausführlicher Bericht an 200 Zeitungen, der ganz im Sinne des Herrn Bundesministers gehalten ist.“

Der Herr Bundesminister hatte an diesem Abend, an dem vier Schwerverletzte starben, erklärt: „Sollten wir den Kampf abbrechen? Ich sage, es wäre falsch gewesen, wenn wir das getan hätten, auch wenn gewisse polizeiliche Erwägungen das ratsam erscheinen ließen. Die Menschen sollten sich bewußt werden, daß für ein hohes Ziel Opfer gebracht werden müssen. Ich hoffe, daß dieser Tag in ihrem Gedächtnis bleiben wird als ein leuchtender Tag des Einsatzes, des Opfers und der Leistung!“

SCHUMACHER-BIOGRAPHIE

Kein Funken Privatleben

Daß eine Biographie von Dr. Kurt Schumacher schon wenige Wochen nach dem Tode des sozialdemokratischen Parteichefs erscheinen kann, verdankt Autor Fried Wesemann der Zentrale für Heimatdienst im Bonner Innenministerium von Dr. Robert Lehr.

Die Zentrale für Heimatdienst ist so etwas wie ein Grundsatz-Propaganda-Amt in Sachen Demokratie. Der Förderung die-

ser guten Sache sollte der im Herbst 1951 geborene Plan dienen, durch volkstümliche Lebensbeschreibungen bekannter deutscher Nachkriegs-Politiker die demokratische Staatsform zu popularisieren.

Mit drei 100-Seiten-Bändchen, Heuss, Adenauer, Schumacher wollte Robert Lehrs Zentrale für Heimatdienst den Anfang machen. Die drei Politiker wurden gebeten, Autoren zu benennen, denen sie die Meißelführung am lebendigen Denkmal zutrauten.

Bundespräsident Heuss konnte sich lange Zeit nicht entschließen. Er ist selbst Biograph und sorgte sich für seinen Autor in spe übermäßig wegen der geschmacklichen Schwierigkeit, die diese Arbeit mit sich bringt. Dr. Adenauer wählte kurzerhand seinen früheren persönlichen Referenten Franz May, der jetzt in der Organisationsabteilung des Bundespresseamtes sitzt.

Kurt Schumacher bestimmte zu seinem Biographen Fried Wesemann. Der 36-jährige Bonner Vertreter der Frankfurter Rundschau, früher Redakteur der sozialdemokratischen Hannoverschen Presse, war schon dabei, das Material zusammenzutragen, als er ein merkliches Nachlassen des regierungsamtlichen Interesses an dem geplanten Schumacher-Buch feststellte.

Grund: Robert Lehrs Staatssekretär Dr. Ritter von Lex hatte, als ihm der Drei-Buch-Plan vorgelegt wurde, mit Blaustift unter den dritten Namen geschrieben: „Schumacher nicht“.

Wesemann machte die Schumacher-Biographie daraufhin zu seiner eigenen Sache. Einestheils freute er sich: „Ich brauchte mich nun nicht an den Miniatur-Umfang von 100 Seiten zu halten.“

Das im Frankfurter Herkul-Verlag erscheinende „Bildnis eines politischen Menschen“ (DM 8,50) wird, damit der tote Kurt Schumacher in diesem neuen Testament der SPD gründlich zu Worte kommen kann, dreimal so lang sein wie die Adenauer-Biographie von Franz May, die noch in der Schreibtischschublade des Bundeskanzlers auf die Zensur wartet.

Den Versuch, menschliches Interesse zu wecken, der dem Buch einen größeren Erfolg würde sichern können, hat der Autor nur in ein paar kargen Ansätzen unter-