Ein wenig später steht das Bedauern, Schumacher habe immer der rechte Gegenspieler innerhalb der Partei gefehlt. Und dann: „Für Schumacher war die sozialdemokratische Partei das Instrument, das bei rechter Handhabung alle Möglichkeiten erfolgreicher Politik bot."

Biograph Wesemann bedauert nicht einmal andeutungsweise, daß Schumacher an der Spitze der Partei kaum das tut, was er 1928 anläßlich der Zustimmung der sozialdemokratischen Reichsminister zur Bewilligung der Herstellung des Panzerkreuzers A in der „Schwäbischen Tagwacht", an der er damals Redakteur war, forderte:

„Wenn sich die Anhänger der Sozialdemokratie bewußt werden, daß sie selbst die Partei sind, dann kann dieses Ereignis der Anlaß werden für eine Entwicklung der Partei von zeitweise leider überwiegend mechanischen Funktionen zu einer Parteidemokratie mit großem geistigen und politischen Inhalt."

Und er wertet auch den großen Bruch nicht, der sich durch die Welt der ideologischen Grundsätze Schumachers zieht. Wesemann zitiert flüchtige Auslassungen Schumachers über Marx, von dessen Gebäude der SPD-Chef in seiner zweiten politischen Aera nach dem letzten Kriege gerade noch die Denkmethodik, aber keine einzelne Schlußfolgerung mehr gültig sein lassen wollte. Die ganze überreiche Zitatenzeichnung läßt Schumacher vielmehr als einen Liberalen erscheinen, in dem man kaum noch zwingende Gründe dafür erkennt, daß er 1945 ausdrücklich seine Parteigründung an die alte Tradition der SPD anknüpft.

Schumacher hat das Bild, das hier auf den etwa 300 Seiten von ihm gemalt wurde, noch gesehen. Er hat sich nicht dagegen gewehrt, in ihm über einer Fluchtlinie zwischen halbmarxistischen Sozialdemokraten und Liberalen gezeigt zu werden, der 1945 eher einen Liberalsozialismus hätte begründen müssen anstatt sich unter die rote Fahne der alten Arbeiterbewegung zu stellen.

Und Schumacher konnte sich wohl nicht dagegen wehren, daß ihn Wesemann unendlich den Begriff „Sozialismus als ökonomische Befreiung des arbeitenden Menschen" in eine Schlagthese münzen läßt, ohne ihn einmal zu zitieren, wie er etwa eine mögliche Sozialisierung praktisch entwickelt oder gar in die Sozialisierungsaktivität seiner sozialdemokratisch regierten Länder eingreift.

Wesemann ist Schumacher-Anhänger, seit er den Neugründer der Sozialdemokratie im Jahr 1945 auf der ersten Versammlung nach dem Kriege in Hannover als „junger Reporter" erlebte. Er hat die Geschichte in seinem Buch nicht zu erzählen vergessen. Das literarische Getränk, das er nun gebraut hat, wird den in den Köpfen aller Gleichgesinnten schon vorhandenen Schumacher-Mythos weiter befeuern.

PARKGEBÜHREN

Nur ums Geldverdienen

Die fünf Personenwagen, die vergangene Woche abends vom Kölner Rathausvorplatz in die Stadt hineinfuhren, hatten Verschwörer geladen. Je zwei Mann saßen in einem Volkswagen, einem Borgward, einem Citroen, einem Ford M 12 und einem Mercedes. Was sie vorhatten, war das Ergebnis einer Stammtischunterhaltung, die sie über Parkplätze und Parkplatzgebühren geführt hatten.

„Jeder von uns", berichtete Gustav Schäfer, Vorsitzender des Kölner Clubs für Motorsport, nach dem geglückten Experiment, „gibt jeden Monat 40 bis 50 DM für Parkplatzgebühren aus. Wir wollten beweisen, daß das weggeworfenes Geld ist."

Die Beteiligten waren Kaufleute, Handwerksmeister und Journalisten; alles Männer, die aus Berufsgründen viel mit dem Wagen unterwegs sind, immer wieder parken müssen und immer wieder auf „bewachten" Parkplätzen an Wächter mit Quittungsblocks geraten. Wie die Parkgebühren berechnet werden, darüber konnten sie nie klar werden.

„Der eine nimmt vier Groschen für die Viertelstunde", sagt Gustav Schäfer, „der andere fünf, ein dritter acht. Nachts ist es ganz toll in Köln". Hinter dem „Atelier", einer illustren Feinschmeckergaststätte, seien ihm für die Bewachung zwischen 22 und 1 Uhr zwei D-Mark abverlangt worden. Für die gleiche Zeit habe er dagegen in Aachen 45 Pfennig und für einen

„Wo haben Sie mein Auto?" Jedesmal gelungen: **Experiment in Köln**

noch längeren Zeitraum in Essen immerhin 40 Pfennig gezahlt.

„Dabei waren wir uns völlig klar, daß die sogenannte Bewachung praktisch wertlos ist und daß es den Parkunternehmern nur um's Geld geht."

Das war der Grund für die „Aktion Seifenblase" der fünf Wagen. Schäfers Leute hatten sich vorgenommen, jeden der Wagen zu einem bewachten Parkplatz in der Innenstadt Kölns zu fahren. Der Fahrer sollte ihn parken und die Kontrollnummer vom Parkwächter in Empfang nehmen. Der Beifahrer würde dann 15 Minuten später das Fahrzeug ohne die Quittung abzuholen versuchen.

Es klappte jedesmal. In eineinhalb Stunden wurden die abgestellten Fahrzeuge unter den Augen der Wächter einundzwanzigmal „gestohlen". Kölns Versicherungsgesellschaften hätten rd. 100 000 DM zahlen müssen, wenn die Diebe echt gewesen wären. In jedem Falle gelang das Vorhaben, den Wagen durch den beim Parken nicht anwesend gewesenen zweiten Mann der Besatzung nach einer Viertelstunde ohne Quittung wieder abholen zu lassen.

Fast immer kassierten die Bewacher vom Abholer die Parkgebühr, ohne nach dem Kontrollschein zu fragen, nahmen höflich den Gegenschein unter dem Scheibenwischer weg und dirigierten oft selbst das Fahrzeug aus der Reihe der übrigen.

„Wir haben es überall versucht", berichteten die Motorsport-Mitglieder. „Am Bahnhof, auf Parkplätzen rund um den Dom, am Neumarkt, vor Restaurants auf dem Hohenzollernring und vor einem Kino am Kaiser-Wilhelm-Ring. In allen Fällen konnte unser zweiter Mann lediglich mit dem Wagenschlüssel, ohne die Quittung der Parkfirma, den Wagen wieder abholen."

Und einundzwanzigmal reklamierte kurz nach der Abfahrt des Wagens der erste Fahrer mit der Kontrollnummer in der Hand sein Fahrzeug: „Wo haben Sie mein Auto?" Einundzwanzigmal hatten die Parkwächter keine vernünftige Ausrede.

Unter den klassischen Antworten waren auch diese beiden: „Ja, der Wagen ist doch schon abgeholt worden, von einem, der den Schlüssel hatte." Und: „Ihr Wagen, da hinten fährt er gerade um die Ecke!"

„Wir haben also recht gehabt", sagt Vorsitzender Gustav Schäfer. „Die ganze Bewacherei ist ein Unsinn. Jeder hat seinen Wagen doch sowieso versichert. Ganz abgesehen davon macht es auf ausländische Besucher einen verheerenden Eindruck, wenn sie an manchen Punkten von den Wächtern regelrecht angefallen werden."

Das Kölner Experiment setzt einigen Druck hinter die Vorschläge, für ganz Westdeutschland geltende Gebührensätze und Bewachungsrichtlinien zu schaffen. Seit über einem Jahr arbeiten der Deutsche Städtetag und der Städtebund mit dem ADAC an dieser Frage.

Auch die Versicherungsgesellschaften, die eine besondere Sparte Parkplatzversicherung unterhalten, sind an dem Problem interessiert. Ihr Prämienanteil an den hohen Parkplatzgebühren beträgt im allgemeinen ganze zwei Pfennig pro Wagen.

LUFTFAHRT

Ein neuer Phönix

Das Experten-Interesse an den deutschen Besuchern der britischen Monstre-Luftfahrtausstellung in Farnborough galt nicht den alten teutonischen Lufthasen vom Schlage eines Professor Heinkel, sondern einem bis dato in Luftkreisen unbekannten Rechtsanwalt aus Köln. Der vertrat in England die neu gegründete Junkers G. m. b. H., quasi Nachfolgerin der alten Junkers A. G. aus vergangenen Zeiten.

Die frühere Junkers-Gesellschaft hatte zwar ihren Hauptsitz im heute ostzonalen Dessau. Immerhin blieb aber nach der Bruchlandung der Göringschen Luftwaffe, nach der Kapitulation und Zonentrennung auch in Kassel (wo nur Junkers-Installations-Apparaturen hergestellt wurden) noch einiges an Grundstücken und Gebäuden von der versunkenen Junkerspracht zurück.

Da die Junkers A. G. auf dem Kreditweg fast völlig in die Hand des Reiches geraten war, machte sich nach 1949 die Deutsche Industriebeteiligungs-Gesellschaft im Auftrage des Bonner Finanzministeriums daran, den Junkers-Nachlaß in der Bundesrepublik abzuwickeln.

Am 23. Juli 1952 stieg ein neuer Junkers-Phönix aus der Asche. In das Handelsregister Kassels wurde an diesem Tage die Junkers-Flugzeug- und Motoren-Werke G. m. b. H. eingetragen. Stammkapital: 20 000 DM. Vorläufige Geschäftsführer: Rechtsanwalt Hans Joachim Götz von der deutschen Revisions- und Treuhand A. G. Hannover und Rechtsanwalt Kurt Adenauer aus Köln-Rösrath, Neffe des deutschen Bundeskanzlers.