kommen wird, wenn er nicht bereit ist, sich zu wandeln und den soziologischen, psychologischen und technischen Veränderungen anzupassen".

Der Publizist Rüdiger Altmann beklagte in seinem Buch „Das Erbe Adenauers": Das Clearing-System der Interessen behindere jeden Versuch, „etwas von Grund auf zu ändern". Jeder Reformer werde als „störender Staats- und Sozialfeind" empfunden: „Es gibt hier keinen Bewegungsspielraum für echte Herrscher."

Auch sonst wird vielfach bezweifelt, daß die parlamentarische Demokratie noch ein geeignetes Instrument darstelle, die Probleme einer entideologisierten und nicht „antagonistischen", das heißt einer nicht mehr durch scharfe Klassengegensätze zerrissenen, Gesellschaft zu bewältigen.

Das Abhandenkommen ideologischer und sozialer Gegensätze hat das Interesse des Bürgers an der Politik gedämpft. Die Hoffnung des Tübinger Soziologie-Professors Ralf Dahrendorf, die „liberale Phantasie" könne es eines Tages wieder beleben, klingt ziemlich vage.

„Herrscher"-Gebärden halten andere Politologen allerdings auch nicht für nötig: In der modernen Industriegesellschaft bestehe die Funktion der Demokratie ohnehin nur noch darin, die Konkurrenz verschiedener Führer-Garnituren im Kampf um die Führung des Staates offenzuhalten — und dadurch dem Bürger die Chance einer Wahl zwischen Alternativen, zwischen unterschiedlichen Personen und mäßig differierenden Aktions-Programmen zu gestatten.

Doch weder Gerstenmaiers Mahnung, der deutsche Parlamentarismus könne in seiner gegenwärtigen Form unzeitgemäß sein, noch andere kritische Überlegungen haben bislang Eindruck gemacht. Die Besorgnis, an dem ohnehin schütteren Fundament der deutschen Demokratie zu rütteln, hat sich als stärker erwiesen. 1848 scheiterte sie an den überspannten Erwartungen, welche die Bürger in das Paulskirche-Parlament setzten, 1933 am Hohn der Nationalsozialisten über den Reichstag, den sie „Schwatzbude" nannten.

Die meisten Spitzen-Abgeordneten Bonns neigen heute der ebenso pragmatischen wie plausiblen Ansicht Winston Churchills zu, wonach der Parlamentarismus „die miserabelste Regierungsform ist — außer den übrigen".

LUFTFAHRT

LUFTHANSA

Kurs Moskau

Da habe wieder, beklagte sich Lufthansa-Sprecher Dr. Carl Wingenroth in der letzten Woche, „einer nicht dichthalten können".

Denn vorzeitig war die Nachricht aus der Lufthansa-Zentrale in Köln gesikkert, daß vielleicht noch in diesem Jahr Düsenmaschinen der Lufthansa und der Sowjet-Fluggesellschaft Aeroflot einen Gemeinschaftsdienst zwischen Frankfurt und Moskau eröffnen werden.

Damit würde eine Luftpartnerschaft wieder aufleben, die sich schon zweimal als untrüglicher Temperaturmesser der deutsch-sowjetischen Beziehungen erwiesen hat. Florierten sie, so flogen Deutsche und Russen auch gemeinsam in die Luft — und umgekehrt.

Der deutsch-russische Sondervertrag von Rapallo, mit dem beide Staaten diplomatische Beziehungen aufnahmen und gegenseitig auf Kriegs-Schadensansprüche verzichteten, war gerade unterzeichnet, als am 1. Mai 1922 eine einmotorige Fokker F III zum ersten Kursflug nach Moskau vom Rasen des Königsberger Flugplatzes abhob.

Eigentümerin der Fokker war die eigens ein Jahr zuvor zum Betrieb einer Fluglinie Deutschland - Rußland gegründete Firma Deruluft. Gesellschafter mit je 50 Prozent: die sowjetische Regierung und die deutsche Aero Union AG, an der unter anderen die Hamburger Großreederei Hapag, die AEG und mehrere Banken beteiligt waren. Als sich 1926 fast alle deutschen Fluggesellschaften zur Deutschen Lufthansa zusammenschlossen, blieb das deutsch-sowjetische Gemeinschaftsunternehmen erhalten.

Erst Anfang 1937 — der deutsche Ziel- und Starthafen war inzwischen von Königsberg nach Berlin-Tempelhof verlegt worden — platzte der deutsch-sowjetische Liniendienst: Deutschland hatte kurz zuvor mit Japan den Antikominternpakt geschlossen, nach dem unter anderem keiner der beteiligten Staaten ohne Zustimmung des Paktpartners einen Vertrag mit der UdSSR abschließen durfte.

Später brach Pakt-Initiator Hitler selbst den Pakt. Im August 1939 unterschrieb sein Außenminister Ribbentrop den deutsch-sowjetischen Nichtangriffsvertrag. Und hinfort durften deutsche Verkehrspiloten wieder nach Moskau fliegen, russische nach Berlin-Tempelhof.

Vom 20. Januar 1940 bis zum Sommer 1941 operierte das nun von Lufthansa und Aeroflot betriebene Gemeinschaftsunternehmen. Täglich starteten Lufthansa-Ju 52 und Aeroflot-PS 35. Flugzeit: achteinhalb Stunden, Flugpreis für Hin- und Rückflug: 324 Reichsmark.

Die letzte PS 35 aus Moskau landete am 21. Juni 1941 in Tempelhof. Sie flog nicht mehr zurück — am folgenden Morgen marschierten deutsche Truppen in Rußland ein.

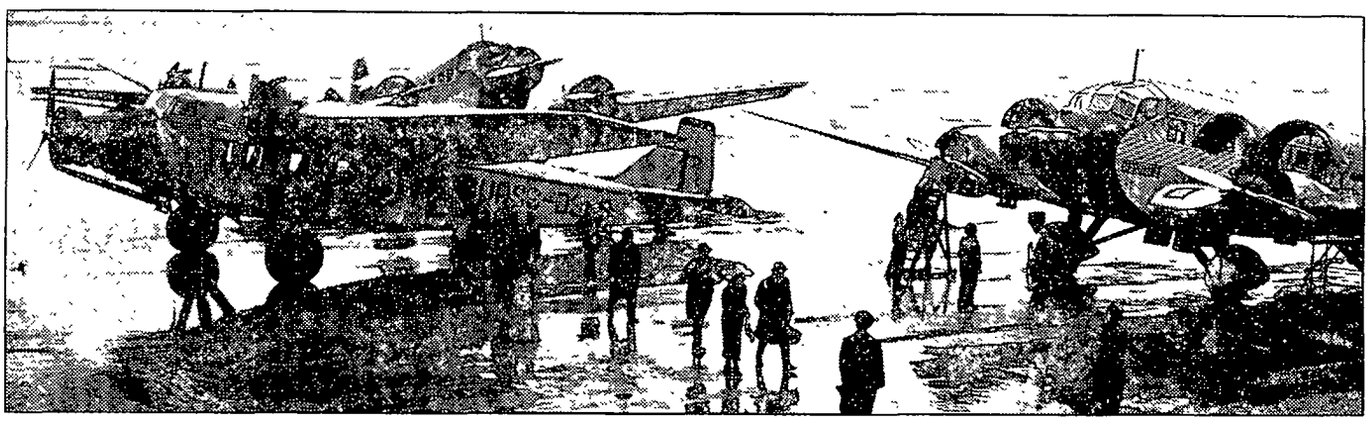
Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde nur eine sowjetisch-sowjetzonale Luftbrücke eingerichtet. Die DDR-Fluggesellschaft Interflug (ursprünglicher Name: Deutsche Lufthansa) befliegt seit Oktober 1956 die Route Berlin - Moskau (Preis für einen Hin- und Rückflug: 515 Ost-Mark). Die einzige Direktverbindung zwischen der Bundesrepublik und der UdSSR wird jedoch von einer außereuropäischen Gesellschaft betrieben: von der pakistanischen Fluggesellschaft PIA (Preis der Hin- und Rückreise ab Frankfurt: 1180 Mark).

Aber im Zuge des Tauwetters begannen sich auch westdeutsche Lufthanseaten und Aeroflotniks wieder füreinander zu erwärmen. In einem sogenannten Interline-Abkommen erkannten die alten Kameraden 1958 gegenseitig ihre Beförderungsdokumente an: Seither können Fluggäste mit Lufthansa-Tickets auf Aeroflot-Maschinen und Reisende mit Aeroflot-Tickets auf Lufthansa-Maschinen umsteigen.

Dann kamen die Lufthanseaten auf den Gedanken, doch lieber gleich „Nägel mit Köpfen zu machen" (Wingenroth) und die wirtschaftlichen Chancen einer neuen deutsch-russischen Luftbrücke auszuloten.

Bundesverkehrsministerium und Auswärtiges Amt hatten nichts dagegen. Am 13. Oktober 1964, einen Tag vor Chruschtschows Sturz, reiste eine Lufthansa-Delegation nach Moskau. Aeroflot zeigte sich an der neuerlichen Luftpartnerschaft interessiert und machte im Dezember einen Gegenbesuch bei der Lufthansa in Köln und Bonn.

Die endgültige Entscheidung über die Inbetriebnahme der deutsch-russischen Luftlinie — die entweder über Prag, Kopenhagen oder Warschau als Zwischenstation geführt werden soll — muß Bonn treffen. Aber ein Rapallo ist diesmal nicht in Sicht.



Russisches, deutsches **Deruluft-Flugzeug in Königsberg**: Alte Kameraden