

# Gedanken zum Himmelfahrtstag

Von Professor Walter Schmithals

Daß „Himmelfahrt Christi“ anderes bedeutet als eine Ortsveränderung, war schon den neuteamentlichen Autoren bekannt, die uns die ersten Geschichten von der Himmelfahrt erzählten, nachdem in der frühesten Überlieferung Auferstehung und Himmelfahrt noch zusammenfielen. Himmelfahrt bedeutete für sie, daß Christus sich „zur Rechten Gottes“ setzt, daß ihm also „alle Gewalt gegeben ist im Himmel und auf Erden“. Himmelfahrt meint die Erhöhung Christi zum Herrn seiner Gemeinde. Seitdem lebt die Christenheit in der Erwartung, „daß alle Zungen bekennen sollen, daß Jesus Christus der Herr sei, zur Ehre Gottes, des Vaters“.

Aus solchem Bekenntnis hat man zumeist den voreiligen Schluß gezogen, folglich dürfe es keine irdischen Herren mehr geben.

Aber die irdischen Verhältnisse sind nicht so. Sie lassen es nur zu, und sie gebieten es auch, im Namen des erhöhten Christus zu erklären, daß es keine Herren gibt, die nicht auch selbst einen Herrn über sich haben; daß niemand Rechenschaft verlangen kann, ohne selbst Rechenschaft geben zu müssen; daß, wen immer wir zur Verantwortung ziehen, auch von uns selbst Verantwortung verlangt wird.

Insofern setzt die Herrschaft Christi das Maß aller rechten Herrschaft, und das Bekenntnis zur Himmelfahrt Christi umschließt die Mahnung an alle, die an Herrschaft teilhaben, solche Herrschaft an dem Herrn aller Herren zu orientieren. Es ist zugleich ein tröstliches und befreiendes Bekenntnis für solche, die unter ungerechter und liebloser Herrschaft leiden; denn „die Rache ist mein, ich will vergelten, spricht der Herr“.

Aber wichtiger ist ein anderes Stück des Bekenntnisses zu dem Herrn Christus: Wer in dieses Bekenntnis einstimmt, ist von dem verfluchten Zwang befreit, ein eigener Herr sein zu müssen.

In der biblischen Geschichte vom Sündenfall ist die „Selbstherrlichkeit“ des Menschen ein für allemal beschrieben: Der Aufschwung in göttliche Höhe und der Sturz in die Tiefe des Todes; die souveräne Bestimmung über das, was gut oder böse ist, und die tägliche Mühsal angesichts der eigenen Unzulänglichkeiten; das Glück dessen, der sein will wie Gott, und sein Unglück, wenn er das Paradies entschwunden sieht.

In diesem Mythos von den beiden ersten Menschen begegnet uns die Wirklichkeit des Menschen überhaupt; in Adam begegnen wir uns selbst. Der zum Gott erhöhte Mensch macht die Welt zur Hölle; er verkehrt das Leben in den Tod.

In Adam begegnen wir unserer gedankenlosen Selbstüberschätzung, in der wir uns ansehen als die großen Köhner oder die großen Versager, als Menschen starken Glaubens oder mutigen Zweifels, als die großen Gerechten oder die großen Sünder.

Wir begegnen dem wissenschaftsgläubigen Menschen der Neuzeit, der endlich die Wege zu grenzenlosem Wohl gefunden zu haben meint und seine Ansprüche nicht mehr begrenzen will.

Wir begegnen den starken Männern und Frauen, die das Werk des toten Gottes zu ihrem eigenen machen und den Traum vom guten Menschen träumen, der das Glück in die Welt bringen wird.

Wir begegnen auch den Gewalttätern, die das Bestehende zerstören und die Herrschenden vernichten wollen, weil nur aus den Ruinen neues Leben sprießen kann.

Wir begegnen den Mächtigen dieser Welt, die in ihre Macht verliebt sind, statt sich der Macht der Liebe zu öffnen.

Wir begegnen dem Menschenherrn, der zum Herrenmenschen wird und seinem Menschenbruder das Lebensrecht bestreitet.

Wir begegnen uns selbst, wo wir zu unseren eigenen Knechten werden, weil wir keinen anderen Herrn haben als uns selbst.

Das Schlagwort von der Emanzipation geht noch immer um, seit Karl Marx es in die Welt gesetzt hat, und wir wähen uns frei, wenn wir unsere eigenen Herren sind. Aber wir stehen nicht ganz oben, und auch wenn wir uns maßlos übersteigen, werden wir nie ganz oben stehen. Kein Betrug ist so gründlich wie der Selbstbetrug, und kein Gefängnis so unwiderruflich wie das, in welches der Mensch sich bei sich selbst einschließt; er kann es nicht mehr öffnen.

Die Christenheit aber verkündigt in dem anschaulichen Bild von der Himmelfahrt Christi, daß die Tore dieses Gefängnisses von außen aufgerissen sind, nämlich durch den Bruder der Menschen war und sich zur Rechten Gottes setzte. Seine Herrschaft ist die „menschliche“ Herrschaft Gottes, die dem Menschen erlaubt, in Demut, aber ohne Angst zu leben; in Bescheidenheit, doch ohne Unterwürfigkeit; in gelassener Hoffnung und ohne den hektischen Griff nach den Sternen.

Die letzte Verantwortung ist uns abgenommen; das macht Mut, die vorletzten Verantwortungen wahrzunehmen. Wir halten die Welt nicht in unseren Händen, sind aber noch im Untergang der Welt gehalten in den Händen dessen, durch den diese Welt besteht; das gibt Zuversicht auch dort, wo uns die Welt entgleitet.

Unsere Welt leidet nicht daran, daß die Menschen zu wenig können, sondern daran, daß sie sich zu viel zutrauen. Wer glaubt, alles tun zu müssen, versagt schließlich auch angesichts des Notwendigen, und wer sich mit dem menschlichen Stückwerk nicht zufrieden geben kann, dem zerbricht am Ende das Ganze.

Die Botschaft von der Herrschaft des „erhöhten“ Christus gibt auch dem Menschen die ihm angemessene Stellung zurück; sie erlaubt ihm, Mensch zu sein und nicht Gott spielen zu müssen.

Daß diese Botschaft in der anschaulichen Rede von der „Himmelfahrt Christi“ ausgesagt wird, macht es dem Zeitgenossen nicht leicht, ihren Sinn zu erfassen.

Vielorts ist Himmelfahrt deshalb kein öffentlicher Feiertag mehr, und wo er es ist, läßt der Vatertag zu fröhlicher Landpartie ein. Aber die Botschaft der Himmelfahrt braucht unsere Zeit nicht weniger als frühere Zeiten. Sie braucht sie um des Alltags willen, der den Feiertag verdrängt, und die Väter brauchen sie, damit sie rechte Väter sind.

Wir alle brauchen den „Herrn“, um keine Knechte, nämlich Knechte unserer Selbstherrlichkeit sein zu müssen. Er, der gesagt hat, ihm sei alle Gewalt im Himmel und auf Erden gegeben, spricht auch: „Siehe, ich bin bei euch alle Tage bis an der Welt Ende“. Er will keine Knechte, sondern Kinder. Seine Herrschaft ruft aus dem Selbstvertrauen zum Vertrauen und aus dem Zwang zur Selbstverwirklichung in den Dienst der Liebe.

Wer sich vor dem Herrn Christus beugt, braucht sich vor keinem anderen Herrn zu fürchten.



Peter Jay, neuer britischer Botschafter in Washington.

# Berlin-Flugpreise — Problem ohne Lösung

Vor einer neuen Tarifierhöhung — Subvention erfüllt ihren Zweck nicht mehr

Eigener Bericht

Alle Jahre wieder entbrennt in Berlin die Diskussion, wenn die alliierten Linienfluggesellschaften eine Flugpreiserhöhung im Berlin-Verkehr beantragen. Nunmehr steht die siebente derartige Erhöhung in den letzten zehn Jahren bevor. Politiker von CDU und SPD haben auch diesmal die Pläne der Fluggesellschaften kritisiert, ohne jedoch Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen zu können.

In den nächsten Tagen wird die deutsche Seite in der Bonner Vierergruppe die Möglichkeit haben, zu den Anträgen der Fluggesellschaften Stellung zu nehmen, bevor die alliierten Luftfahrtattachés als oberste Behörde des Berlin-Flugverkehrs entscheiden. Die deutsche Seite wird dabei in ein Dilemma geraten, denn auch die Berlin-Flugpreise werden nicht im luftleeren Raum gemacht, sondern sie orientieren sich an vergleichbaren Tarifen. In erster Linie wird natürlich der innerdeutsche Flugpreis der Deutschen Lufthansa als Maßstab herangezogen. Und hier schneiden die alliierten Fluggesellschaften mit ihren Berlin-Tarifen ganz gut ab. Nach der jüngsten Flugpreiserhöhung der Lufthansa zum 1. April erhält die deutsche Fluggesellschaft im innerdeutschen Verkehr pro Flugkilometer im Durchschnitt 47 Pfennige, die alliierten Gesellschaften kassieren dagegen nur 32 Pfennige pro Flugkilometer im Berlin-Verkehr (Der Preis, den der Passagier im Berlin-Verkehr zahlt, liegt unter Berücksichtigung der Subvention bei 28 Pfennigen pro Flugkilometer). Da die Flugtarife der Lufthansa von Anfang an höher lagen, als die der alliierten Gesellschaften, öffnet sich mit jeder Tarifierhöhung in Westdeutschland, auch wenn sie prozentual dieselbe ist wie im Berlin-Verkehr, die Schere weiter, und die Differenz zwischen beiden Tarifgebieten wird immer größer. Zu-

dem erhöhte die Lufthansa in den letzten zehn Jahren ihre Tarife achtmal, gegen sechs Erhöhungen im Berlin-Verkehr.

Eine für die Lufthansa wie für die Bundesregierung gleichermaßen negative Entwicklung ist die Folge. Wenn die Berlin-Flugpreise nicht ebenfalls steigen, fliegt der Passagier auf den innerdeutschen Langstrecken billiger, wenn er den Umweg über Berlin einschlägt. Zum Beispiel: Von Hamburg nach Stuttgart verlangt die Lufthansa für den Hin- und Rückflug 454 D-Mark. Fliegt der Passagier von Hamburg nach Berlin und von dort nach Stuttgart, so zahlt er nur 436 DM und kann den Flug noch beliebig lange in Berlin unterbrechen. Für die Linie Hannover—München zahlt der Lufthansa-Passagier 422 DM, fliegt er über Berlin, kosten die Flugscheine aber nur 401 DM.

Kritiker der alliierten Fluggesellschaften und ihrer Tarifpolitik wenden ein, die beiden Flugverkehrsgebiete — der innerdeutsche Verkehr der Lufthansa und der Berlin-Verkehr — ließen sich nicht miteinander vergleichen, weil die besondere und unumstrittene politische Bedeutung des Berlin-Flugverkehrs als der einzigen wirklich freien Verbindung der Stadt zum Westen nicht berücksichtigt werde. Auf der anderen Seite sind Air France und British Airways als staatliche Fluggesellschaften den Steuerzahlern ihrer Länder und die Pan-Am als private Gesellschaft ihren amerikanischen Aktionären gegenüber verpflichtet, rentabel zu arbeiten und möglichst Gewinn einzufliegen. Niemand kann von den Steuerzahlern anderer Länder verlangen, daß sie den Berlin-Flugverkehr der besonderen politischen Bedeutung wegen finanzieren.

Was haben wir, was hat die Bundesregierung getan, um der politischen Seite des Berlin-Flugverkehrs gerecht zu werden? Im Jahre 1962 wurde die Flugpreissubvention eingeführt, die dazu dienen sollte, auch finanziell

Schwächeren einen Berlin-Flug — und zwar in beiden Richtungen — zu ermöglichen sowie die Standortnachteile der Berliner auszugleichen. Heute erfüllt diese Subvention ihren Zweck nicht mehr. Während die Flugpreise in den letzten zehn Jahren sechsmal erhöht wurden, blieb die Subvention unverändert. Zum Beispiel:

+ Auf der Hamburg-Route betrug 1968 der Flugpreis 100 DM, die Subvention 20 DM, so daß der Passagier 80 DM zu zahlen hatte. Heute beträgt der Flugpreis 166 DM, die Subvention aber ist mit 20 DM gleichgeblieben, so daß der Passagier 146 DM zu zahlen hat.

+ Auf der München-Route betrug 1968 der Flugpreis 200 DM, die Subvention 40 DM, so daß der Passagier 160 DM zu zahlen hatte. Heute beträgt der Flugpreis 324 DM, die Subvention ist mit 40 DM gleichgeblieben, so daß der Passagier 284 DM zu zahlen hat.

Die Verbesserungen auf den Landverbindungen und die steigenden Flugpreise haben zudem zu einem Strukturwandel im Berlin-Flugverkehr geführt, der noch nicht abgeschlossen ist. 1972 waren noch 56 Prozent aller Berlin-Passagiere Privatreisende und 44 Prozent Geschäfts- oder Dienstreisende. 1975 war das Verhältnis umgekehrt. 58 Prozent waren Geschäfts- oder Dienstreisende und nur noch 42 Prozent Privatreisende. Im letzten Jahr nahm der Anteil der Privatreisenden weiter, auf 40 Prozent ab. Da zugleich auch die absolute Zahl der Geschäftsreisenden rückläufig war, verzeichnete der Berlin-Flugverkehr ein negatives Bild.

Mit anderen Worten: Die Subvention des Bundes kommt heute weitgehend Geschäfts- und Dienstreisenden zugute. Für Privatreisende ist sie zu niedrig, als daß noch ein Anreiz geboten würde, auch künftig das Flugzeug als Verkehrsmittel zu wählen. So wird sich zwangsläufig die Frage stellen, ob die Subvention in ihrer gegenwärtigen Form heute überhaupt noch zu rechtfertigen ist.

Für Privatreisende interessant sind dagegen die um rund 20 Prozent verbilligten Gruppentarife für Städteflüge, die jedoch von Reiseveranstaltern einschließlich der Hotelunterkunft ausgeschrieben werden müssen. Während westdeutsche Unternehmen wie Airtours und NUR solche preiswerten und attraktiven Flüge von Westdeutschland nach Berlin veranstalten, hat sich bedauerlicherweise in Berlin bisher kein Reisebüro gefunden, das auch Berlinern solche verbilligten Städteflüge nach Westdeutschland vermittelt. Da hier die Privatinitiative angesprochen ist, können weder die Fluggesellschaften noch der Senat Hilfestellung geben. Fazit: Die Berliner sind wieder einmal benachteiligt.

Mit weiter steigenden Personalkosten und Treibstoffpreisen werden weltweit auch die Flugtarife nicht stabil bleiben können. Hinzu kommt die Notwendigkeit für die Fluggesellschaften, in absehbarer Zeit enorme Mittel für neue Flugzeuge aufbringen zu müssen. Angesichts dieser Situation ist eine befriedigende Lösung für den Berlin-Flugverkehr nicht in Sicht. Verschiedene Denkmodelle sind in den letzten Jahren erarbeitet worden, ohne daß ein zufriedenstellendes Ergebnis hätte erzielt werden können. Das heißt, auch die Berlin-Flugdienste werden, wie jene sonst in der Welt, mit den üblichen Mängeln behaftet bleiben, mit Engpässen zu Stoßzeiten, mit dem alten Ubel der Mehrfachbuchungen und den daraus resultierenden Überbuchungen. Und wenn die Passagierzahlen weiter sinken sollten, ist mit neuen Einschränkungen der Frequenzen zu rechnen. Daß die Fluggesellschaften ihr Angebot objektiv nicht verschlechtern haben, geht aus der Auslastung der Maschinen im Berlin-Verkehr hervor. Auf dem Höhepunkt des Berlin-Flugverkehrs im Jahre 1971 waren die Flugzeuge durchschnittlich zu 64 Prozent besetzt, im letzten April betrug die Auslastung 62,8 Prozent.

Vielleicht aber könnten die Fluggesellschaften wenigstens über ihren Service im Berlin-Verkehr nachdenken. Hier geht es nicht um die umstrittene Bordverpflegung, wohl aber um ein gewisses Maß an mehr Freundlichkeit und Aufmerksamkeit am Boden wie in der Luft. Verbesserungen sind hier nötig und möglich.

Edwin Roth

H. v. Przychowski

# Der Schwiegersohn wird Botschafter

Callaghans „Familienförderung“ erzürnt die Labour Party

Von unserem Korrespondenten London, im Mai

Mit der umstrittenen Ernennung seines 40-jährigen Schwiegersohns Peter Jay zum britischen Botschafter in Washington bewies der Labour-Premierminister Callaghan dieser Tage seine persönliche Überzeugung, daß die Labour Party die nächsten Wahlen schon jetzt verloren hat. Selbstverständlich wußte Callaghan genau, welche politische Katastrophe diese Ernennung für die Labour Party sein würde — doch er ist offensichtlich überzeugt, er könne nicht mehr verlieren, was er schon vorher verloren hat.

Peter Jay ist hochintelligent, gut aussehend, und sehr „telegen“. Er ist Wirtschaftsredakteur der „Times“ und hat seit Jahren sonntags eine einstündige Fernsehsendung, in der er politische Interviews macht, und Diskussionen leitet.

Sein Vater ist der 70jährige Labour-Abgeordnete Douglas Jay, ebenfalls ein Wirtschaftsjournalist. Wegen seiner erbitterten Opposition gegen den britischen Beitritt zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft verließ er 1967 Wilsons Kabinett, in dem er von 1964 bis 1967 Handelsminister war. Douglas Jay entstammt der sozialen Oberschicht.

Ebenso wie sein Vater bekämpfte Peter Jay die britische EG-Mitgliedschaft, und er ist heute noch immer dagegen. Einer der Gründe, weshalb der neue britische Botschafter in Washington die EG-Mitgliedschaft ablehnt, ist sein harter wirtschaftlicher Realismus.

Peter Jay ist überzeugt, daß britische Arbeiter und Unternehmer innerhalb der EG nicht konkurrenzfähig sind.

Als Botschafter in Washington wird er die größte Botschaft Großbritanniens mit 328 Angehörigen leiten. Doch er hat noch niemals zuvor irgendetwas geleitet. Er war immer ein Angestellter.

Aus allen diesen Gründen besteht kein Zweifel daran, daß er die Ernennung nicht bekommen hätte, wenn er nicht Callaghans Schwiegersohn wäre. Der neue 38jährige Außenminister Owen ist sein persönlicher

Freund. Callaghan sagt, er habe Jay nicht disqualifizieren können, nur weil Jay sein Schwiegersohn ist!

Dazu schrieb der politische Redakteur des gewöhnlich die Labour-Regierung unterstützenden „Daily Mirror“: „Diese Zeitung veranstaltet Preisausschreiben mit wertvollen Preisen, doch nicht nur alle Angestellten der Zeitung sind von diesen Preisausschreibungen ausgeschlossen, sondern auch die Verwandten der Angestellten. Das ist zwar unfair gegenüber unseren begabten Verwandten, doch es ist richtig — denn wenn einer unserer Verwandten gewinnen würde, gäbe das einen sehr schlechten Geruch. Premierminister Callaghan gab seinem Schwiegersohn einen besonders wertvollen Preis — und der Geruch ist sehr schlecht...“

Immerhin gelang Callaghan, was seinem Vorgänger Wilson nie gelang: die Vereinigung des linken und rechten Flügels der Labour Party. Der rechte Labour-Flügel ist nämlich über Callaghans Ernennung seines anti-europäischen Schwiegersohns zum Botschafter in Washington genau so erzürnt wie der linke Flügel.

Callaghan drohte mit seinem sofortigen Rücktritt, wenn die Labour-Abgeordneten die Ernennung seines Schwiegersohns im Unterhaus bekämpfen würden. Das ist eine ziemlich grobe Erpressung, denn Callaghan ist gegenwärtig der einzige mögliche Labour-Premierminister. Die meisten Labour-Abgeordneten verdienen als Parlamentarier sehr viel mehr als sie in anderen Berufen verdienen könnten, und sie möchten daher ihr Abgeordneten Gehalt so lange wie möglich beziehen — sodaß sie sofortige Wahlen um jeden Preis vermeiden wollen.

Die schlimmste Auswirkung der Jay-Affäre ist, daß sie in weiten Kreisen der britischen Öffentlichkeit die immer gefährlicher werdende Verachtung für Demokratie und demokratische Politik fördert. Der Premierminister mußte das ganz genau wissen.

**ALLGAS** ☎ 892 74 59  
Vergleichen jeder Art Glas- u. Spiegelzusätze Bildrahmungen  
Reparatur-Schnelldienst  
Schaufenster-Notverglasung

Ich hätte nie geglaubt, daß es so schöne, so praktische Küchen gibt.

# »Die neuesten Küchen von Bosch«

## Einladung zur Sonderschau

Das müssen Sie gesehen haben. Auf 200 qm Küchen, Küchen, Küchen. Alle von Bosch. Eine schöner als die andere. In fröhlichen Farben, in warmem Holz. Mit einem Komfort, der sich kaum noch überbieten läßt. Komplett ausgestattet mit den neuesten Bosch-Einbaugeräten. Und alles in einer Qualität, die ihresgleichen sucht.

**Vom 25.4. bis zum 21.5.1977**  
**im KaDeWe**  
**4. Stock**

Beratung · Planung  
Verkauf