



# SOZIALDEMOKRATISCHER PRESSEDIENST

BONN, Friedrich-Ebert-Allee 170  
Fernsprecher 21831 - 33  
Fernschreiber 0866890

P/XIII/3 - 4. Januar 1958

Wir veröffentlichen in dieser Ausgabe:

- Seite 1: Wachwirkungen der Pariser NATO-Konferenz  
Was die Pflicht der Bundesregierung sein sollte 44 Zeilen
- Seite 2: Der Aufbau der sowjetzonalen Lufthansa  
Verträge auch mit westlicher Fluggesellschaften 43 Zeilen
- Seite 3-4: Der Wettlauf zwischen Strasse und Verkehr  
Vorbildliche Verkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen 67 Zeilen
- Seite 5-6-7: Afrikanische Impressionen 156 Zeilen  
Von Heinz Kühn, M d B.

\* \* \* \* \*

Zur Beachtung: In unserer nächsten Ausgabe veröffentlichen wir eine dokumentarische Zusammenstellung über Stand und Aktivität rechtseradikaler Gruppen in der Bundesrepublik.

\* \* \* \* \*

### Nachwirkungen der Pariser NATO-Konferenz

G.K. Seit der Pariser NATO-Konferenz, die von Henry Spaak mit der Unbekümmertheit eines Dilletanten vorbereitet worden war, "schwimmen" die Partner des Atlantik-Paktes. Es vergeht kaum ein Tag, an dem nicht unterschiedliche Auslegungen der Beschlüsse von Paris in die Welt gesetzt werden. Solange man beisammen war, lehnte man es ab, über Rapacki-Plan und Kennan-Vorschläge offiziell zu reden. Als Pressevertreter Henry Spaak fragten, ob Rapacki-Vorschlag und Kennan-Plan während der Pariser Konferenz zur Sprache gekommen seien, wick er aus und behauptete, die übrigen NATO-Mitglieder hätten ihn beauftragt, ein Interview zu Rapackis Vorschlägen zu geben. Zwei Tage später tönte dann Spaak, wenn sich der Westen ernsthaft mit dem Rapacki-Vorschlag befassen würde, wäre das "ein Zeichen für die Dekadenz des Westens"...

Inzwischen haben nicht nur die Skandinavier, sondern auch die Engländer, Franzosen und Belgier angedeutet, dass sie den Rapacki-Vorschlag sehr ernst nehmen. Sogar Bundespresseschef von Eckardt liess durchblicken, die Regierung der Bundesrepublik werde die polnische Anregung ernsthaft prüfen. Aus den Vereinigten Staaten kommt die Kunde, zwischen Dulles und Stassen sei jetzt der offene Krieg ausgebrochen, weil der Aussenminister in der Beantwortung des Bulganin-Briefes die Anregungen des polnischen Aussenministers übergehen wollte, während Stassen - Bevollmächtigter der USA für die Abrüstungsverhandlungen in der UNO - der gegenteiligen Meinung sei.

Der frühere französische Verteidigungsminister und jetzige Vertreter Frankreichs für die Abrüstungsverhandlungen, Jules Koch, Sozialist und engster Mitarbeiter des verstorbenen Ministerpräsidenten Léon Blum, hat ebenfalls zu verstehen gegeben, dass der Westen seine bisherige Haltung in der Abrüstungsfrage ändern müsste, weil die neuen technischen Gegebenheiten und der Rapacki-Vorschlag zur Bildung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa auch eine neue Situation geschaffen hätten. Und die belgischen Sozialisten haben ihrem ehemaligen Aussenminister, Henry Spaak, auf ihrem Parteitag kurz vor Weihnachten begrifflich gemacht, dass er in der NATO nicht für sie sprechen könne. Sie nahmen eine Resolution an, in der die Einrichtung von Raketenabschussbasen in Belgien abgelehnt wird.

Wenn die vorsichtigen Zusagen, man wolle den Rapacki-Plan ernsthaft prüfen, nicht nur ein Ausweichmanöver vor der öffentlichen Meinung in den einzelnen westlichen Staaten sind, müsste man annehmen, dass in absehbarer Zeit ernsthaftere Verhandlungen über die Bildung einer politisch-militärischen Entspannungszone in Europa beginnen können. Niemand anderes als die Regierung der Bundesrepublik wäre wegen der besonderen Situation des zweigeteilten Deutschlands mehr dazu berufen, den Anstoss zu einer Verlagerung rein militärischer Spekulationen in Richtung auf seriöse politische Verhandlungen mit dem Osten zu geben.

### Der Aufbau der sowjetzonalen Luftansa

mu. Die erste Aufbauphase der ostzonalen "Deutschen Lufthansa" kann als abgeschlossen gelten. Die Lufthansa ist eng mit den Luftverkehrsgesellschaften des Ostblockraumes in der Verkehrsgestaltung verknüpft worden, hat sich aber auch auf Grund von Verträgen mit westlichen grossen Fluggesellschaften gute Anschlussmöglichkeiten in dieser Richtung geschaffen.

Die ostzonale Lufthansa fliegt im Pool mit den Gesellschaften Malev (Ungarn), Lot (Polen), Tabso (Bulgarien), CSA (Tschechoslowakei) und der Tarom (Rumänien) jetzt auf den Strecken Berlin - Prag, Budapest, Bukarest und Sofia sowie Warschau. Gemeinsam mit den Maschinen der sowjetrussischen Aeroflot wird ausserdem die Linie Berlin - Moskau befliegen, und zwar mehrmals täglich mit Anschluss nach Korea, China und Vietnam. Auf diesen Anschlussstrecken werden zum Teil Düsenmaschinen vom Typ TU 104 eingesetzt.

Im Laufe der letzten Monate sind ausserdem Zusammenarbeitsverträge mit der SAS (Skandinavien), SABENA (Belgien), Swissair (Schweiz) und der Air India Intercontinental (Indien) abgeschlossen worden. Weitere Verträge mit anderen Fluggesellschaften des Westens sollen Anfang des Jahres 1958 unter Dach und Fach gebracht werden. Die Verträge regeln die gleichzeitige Benutzung des Verkehrsnetzes der ostzonalen Luftansa und des Netzes der genannten westlichen Luftverkehrsgesellschaften bei der Lösung eines einzigen Flugscheines und der gemeinsamen Bezahlung der gesamten durchgehenden Route.

Ausserdem hat die ostzonale Lufthansa die erste Aufbauphase eines Liniennetzes in der Zone selbst abgeschlossen. Es gibt jetzt von Berlin-Schönefeld aus Direktverbindungen nach Dresden und Leipzig Hinflug DM 52.--, Rückflug DM 58.-- Ost und Erfurt (54.-- bzw. 98.-- DM Ost) sowie Barth an der Ostseeküste (49.-- und 88.-- DM Ost). Hier gibt es tägliche Früh- und Abendverbindungen in beiden Richtungen. Der Ausbau der Zonenflughäfen für den Nachtverkehr hat begonnen. Neue Flugplätze sollen in Industriezentren und am Rande grosser Städte gebaut werden. Daneben hat die Planung für einen Lufttaxidienst als Zubringerdienst für die Flughäfen in der Zone begonnen. Hier soll die zweimotorige Maschine "Super Aero 45 S" verwendet werden.

Zentrum des ostzonalen Luftnetzes der Zone ist der Flughafen Berlin-Schönefeld, der 30 Autominuten vom Zentrum entfernt liegt. Der frühere Werkflugplatz ist erheblich ausgebaut worden. Weitere Pläne, die seine Ausdehnung zu einem internationalen Grossflughafen für den Düsenflugverkehr vorsehen, befinden sich in Arbeit. Die Lage des Flugfeldes am Rande von Berlin lässt das zu. Zur Zeit sieht der Winterflugplan allein 16 Flugverbindungen wöchentlich von Berlin-Schönefeld aus nach Moskau vor, und zwar täglich eine Früh- und eine Mittagsverbindung, sowie zwei Nachtmaschinen.

Der Wettlauf zwischen Strasse und Verkehr

Ein wichtiger weiterer Schritt zur Hebung der Verkehrssicherheit ist in Nordrhein-Westfalen getan worden. Die Landesregierung hat dem Landtag durch Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Kohlhasse einen 10-Jahres-Plan für den Strassenbau vorgelegt. Sie entsprach damit einem vor rund zwei Jahren von der SPD-Fraktion, die damals noch Oppositionspartei war, gestellten Antrag. Die Regierung Steinhoff hat somit ein altes Anliegen der jetzt grössten Regierungspartei erfüllt.

Der Plan, der eine kontinuierliche und nach den neuesten technischen Möglichkeiten durchgeführte Modernisierung des Landstrassennetzes in Nordrhein-Westfalen vorsieht, verfolgt neben dem wichtigen Ziel der Unfallbekämpfung vor allem auch den Zweck, der zu erwartenden weiteren Entwicklung des Verkehrs Rechnung zu tragen und darüber hinaus bisher weniger entwickelte Gebiete für die Wirtschaft und den Fremdenverkehr aufzuschliessen. Fast 5 800 km Strassen, insbesondere Landstrassen 1. Ordnung, sollen in drei Dringlichkeitsstufen mit einem Kostenaufwand von über 2,5 Milliarden DM so ausgebaut werden, dass sie sämtlichen Anforderungen des modernen Verkehrs entsprechen.

Der Plan läuft unter der Bezeichnung "Grünes Netz" und ist eine Ergänzung des für die Bundesstrassen vom Bund aufgestellten "Blauen Netzes". Er geht davon aus, dass der gegenwärtige Kraftfahrzeugverkehr in den nächsten beiden Jahrzehnten etwa um das Dreieinhalbfache weiter ansteigen wird, nachdem in Nordrhein-Westfalen in den letzten fünf Jahren bereits eine Verdoppelung zu verzeichnen war. Ein sehr wichtiger Teil des Programms ist in diesem Zusammenhang die Schaffung von 219 neuen Ortsumgehungen und die Verbesserungen von 903 Ortsdurchfahrten. Die Bedeutung dieser Massnahmen wird durch die Tatsache erhellt, dass sich bisher stets die meisten Unfälle in geschlossenen Ortschaften ereigneten. Umgehungsstrassen sollen deshalb vor allem für kleinere Gemeinden gebaut werden, in denen der Durchgangsverkehr oft über die Hälfte des Gesamtverkehrs ausmacht.

Ebenfalls der Unfallbekämpfung - vor allem auch in Hinblick auf die künftige Verkehrsentwicklung - soll die Beseitigung von mehreren hundert schienengleichen Kreuzungen dienen, die schon bisher

stets eine besondere Gefahrenquelle waren. Zur Zeit gibt es in Nordrhein-Westfalen noch über 2 000 plangleiche Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse, von denen weniger als die Hälfte beschränkt ist. Davon sind 429 im "Grünen Netz" enthalten.

Da zur Zeit an den Strassen des "Grünen Netzes" nur 94 km Radwege vorhanden sind, ist die Schaffung von 3 200 km Rad- und Mopedwegen entlang der Landstrassen vorgesehen. Auch diese Trennung zwischen Pkw- und Radverkehr soll insbesondere der Verkehrssicherheit dienen. Ferner werden - um noch zwei Beispiele aus dem 10-Jahres-Plan aufzuzählen - 415 Strassenbrücken neu bzw. ausgebaut und 3 278 km bisher frostgefährdete Strassen modernisiert.

Zur Aufbringung der erforderlichen Gesamtsumme von 2,5 Md. DM ist es notwendig, dass die bisher für den Strassenbau aufgewandten Mittel um jährlich 25 bis 30 Millionen DM erhöht werden. Schon der Etat für 1958 trägt dem Plan durch eine Steigerung von 80 auf 105 Millionen DM Rechnung. Dieser kontinuierlichen Zunahme entspricht auch der Umfang der drei Dringlichkeitsstufen. Die erste Stufe soll ein Bauvolumen von 700 Millionen, die zweite von 830 Millionen DM und die letzte Stufe von 1,04 Milliarden DM umfassen.

Natürlich sollen, wie Wirtschafts- und Verkehrsminister Dr. Kohlhaase vor dem Landtag ausdrücklich hervorhob, auch die Strassen ausserhalb des "Grünen Netzes" in dieser Zeit keineswegs vernachlässigt, sondern zumindest in ihrem bisherigen Zustand erhalten werden. Auch Veränderungen des Programms sowohl hinsichtlich der Einzelplanung als auch der Dringlichkeit seien durchaus möglich, wenn es eine unvorhergesehene Verkehrsentwicklung erfordere.

"Durch einheitliche Gestaltung und technisch bestmöglichen Ausbau" so heisst es im Schlusswort des Programms, "soll ein für den Kraftfahrer leicht erkennbares Strassennetz entstehen, das ihm die Sicherheit gibt, die der neuzeitliche Verkehr erfordert. Oberstes Ziel der Plan-durchführung muss sein: Der Gesamtwirtschaft zu dienen und den Verkehrstod zu bannen."

(Entnommen: "Demokratischer Aufbau", Sozialdemokratische Monatsschrift für Nordrhein-Westfalen Nr. 1)

## Afrikanische Impressionen

Von Heinz Kühn, MdB

Heinz Kühn, der auf Einladung der französischen Regierung an einer dreiwöchigen Informationsreise durch Westafrika und Äquatorialafrika teilgenommen hat, behandelt in einer Artikelserie des Sozialdemokratischen Pressedienstes eine Reihe politischer und wirtschaftlicher Probleme, die infolge der Verpflichtungen, die die Bundesrepublik durch ihren Beitritt zum Vertrag über die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft übernommen hat, auch für die deutsche Politik von besonderer Bedeutung sind.

### I.

#### Schwarz-Afrika und der Gemeinsame Markt

An die "lebendige und brüderliche Solidarität zwischen Europa und Afrika" appellierte Frankreichs Hoher Kommissar in Äquatorialafrika, als er vor einigen Monaten im Ruhrgebiet zu deutschen Industriellen sprach. Noch beschwörender klang es uns aus den Reden der Handelskammerpräsidenten, Gouverneure und Minister Schwarz-Afrikas entgegen: "Europa wird sich in Afrika bilden, oder es wird sich nicht bilden".

Es ist Frankreichs dringender Wunsch, die finanzielle Investitionskraft der in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zusammengeschlossenen Länder für sein afrikanisches Entwicklungsprogramm zu gewinnen, wenn Hochkommissar Chauvat den Gemeinsamen Markt als "Imperativ unserer Zeit" preist. Ohne Zweifel ist es richtig, wenn er sagt, dass die industriellen Erschliessungsprojekte Französisch Afrikas in ihrem Zuschnitt zu riesig für die Taille einer einzigen Nation seien und dass die finanziellen Investitionen die Kapazität eines einzelnen Landes übersteigen.

#### Frankreichs afrikanische Entwicklungspläne

Der rohstoffgierige Griff der modernen Industriewirtschaft hat sich bis tief unter den Urwaldboden Afrikas gewühlt und dabei riesige Rohstoffvorkommen zu Objekten eines Erschliessungsplans gemacht, bei dem es um tausende Eisenbahnkilometer, um hunderte von Millionen Tonnen Erz, Bauxit, Mangan, Aluminium, um Milliarden Kilowatt Elektrizität und um viele hunderte Milliarden französischer Francs geht, die die Verwirklichung dieses Programms kostet.

Da wartet im Norden, bei Fort Gouraud in Mauretania, ein Hundert-Millionen-Tonnen Erzvorkommen, als mächtiger Erzbrockenberg wie von Riesenhand auf die Sahara geworfen, auf den Bau einer Transportbahn von 650 Kilometer; da entsteht am Konkouré in Französisch-Guinée ein Stausee von der Grösse des Genfer Sees mit einer Elektrizitäts-Jahresleistung von 3 Milliarden Kilowatt; da wartet ein anderes Kraftwerkprojekt im Herzen Gabuns am Kouilou-Fluss mit einer mehr als doppelt so grossen Leistungskraft; da sind die Manganvorkommen von Mékambo, 500 km vom Hafen Libreville, auf mehr als 800 Millionen Tonnen geschätzt.

Noch stehen in der langen Liste der industriellen Erschliessungsobjekte zwischen Dakar und Brazzaville nur verhältnismässig wenige Realisationen neben vielen Projekten, für deren Verwirklichung Frankreich entscheidende Hilfe vom Gemeinsamen Markt erhofft.

#### Der Gemeinsame Markt als Kolonialinstrument ?

Wird der Gemeinsame Markt, dem die afrikanischen Territorien assoziiert sind, für die Völker Afrikas anderes bedeuten als eine neue Periode der französischen Kolonialpolitik mit europäischem Vorzeichen? Wir, die wir andere Versuche kennen, wenig europäische Ziele nationaler Poli-

tik unter der Formel einer europäischen Lösung zu erreichen; werden die Besorgnisse verstehen - und teilen! - die mir im Gespräch mit afrikanischen Abgeordneten und schwarzen Ministern nicht selten begegneten. Wird das grössere Investitionspotential der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht zu einer grösseren und schnelleren Rohstoffausbeutung Afrikas führen, und wird dabei die Forcierung der Infrastruktur - Verkehrsmittel, Schulen, Krankenhäuser usw. - wie bisher vorwiegend der materiellen Auswertung des Landes statt der sozialen Entwicklung des afrikanischen Volkes dienen? In dieser besorgten Frage steckt mehr Berechtigung, als durch den privatwirtschaftlich orientierten Einwand zu entkräften ist, dass das eine auch dem anderen diene.

Die Kolonialpolitik der Rohstoffausbeutung hat ein Entwicklungsinteresse nur an der unmittelbaren Umgebung der Plantagen- und Industrieunternehmungen. Hier fördert sie Krankenhäuser und Schulen zur Erhaltung und Ausbildung ihrer "menschlichen Arbeitsmittel", die sie aus dem Urwald rekrutiert hat. Der orthodoxe Kolonialismus verfuhr dabei vorzugsweise nach dem kapitalistischen Grundsatz der "Sozialisierung" der Verluste und der Privatisierung der Gewinne: Die unrentablen sozial-kulturellen Investitionen überliess er der öffentlichen Hand, während die private aus den Rohstoffvorkommen und der Eingeborenenarbeit reiche Profite zog.

Gewiss ist diese Periode der ursprünglichen Kolonialpolitik zumindest seit dem zweiten Weltkrieg infolge der modernen Notwendigkeiten der Metropole und des Drucks der afrikanischen Emanzipation durch eine andere abgelöst, in der die französische Regierung die privaten Interessenten zwingt, die Lasten der sozialen und kulturellen Infrastruktur im Bereich ihrer Unternehmen mitzutragen und dafür die öffentlichen Mittel stärker für die Förderung der wirtschaftlich unmittelbar weniger interessanten Urwaldgebiete aufwendet. Aber immer noch haben vor allem die industriellen Realisationen eine Wirkung, die man Besuchern nicht gerne zeigt und gewiss auch weniger leicht zeigen kann: Die Wirkung von Infektionsherden der sozialen Dekomposition, einer Zersetzung, die sich vor hier in den Urwald friert, wenn nicht unendlich mehr für die agrarische und handwerkliche Dorfwirtschaft getan wird. Hier ballt sich in den "Bidonvilles", den aus Kistenholz und Blechkanistern zusammengezimmerten Elendsquartieren an der Peripherie der Städte und Industrieunternehmungen, ein soziales Problem zusammen, das auch zu einem politischen werden muss. Verständlich, dass die Politiker der afrikanischen Parteien der Sanierung der Dorfwirtschaft und der "Beschulung des Urwaldes" eine so grosse Bedeutung beimessen.

Für die Fünf-Jahres-Periode der Assoziation der überseeischen Gebiete an den Gemeinsamen Markt ist ein Entwicklungsfonds vorgesehen, an dem die Bundesregierung mit 200 von rund 380 Millionen Einheiten der Europäischen Zahlungsunion beteiligt und in dessen Verwaltungskommission sie mit 33 von 100 Stimmen vertreten ist. Nahezu 85 Prozent dieser Summe geht nach Französisch-Afrika und es wird damit auch zu einer deutschen Aufgabe, alles zu tun, um sicherzustellen, dass die Planung dieser Mittel den Bestimmungen des Abkommens gemäss "im Einvernehmen mit der Vertretung der Bevölkerung", also unter stärkster Einschaltung der Afrikaner selbst, erfolgt.

#### "Eurafrrique": Schwarz-weiße Partnerschaft ?

Der Artikel 131 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft verlangt, dass die Assoziation der überseeischen Gebiete "in erster Linie den Interessen der Einwohner dieser Länder und Hochbaugebiete" dienen, ihrem Wohlstand und der "von ihnen erstrebten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung" dienen soll. Wie steht es jedoch um die gewiss nicht ohne besondere Überlegung unerwähnt gebliebene, aber ebenso gewiss von den afrikanischen Völkern erstrebte politische Entwicklung?

Einer von mehreren Gründen, die die Zurückhaltung der deutschen Sozialdemokratie diesem Vertragswerk gegenüber bestimmten, war die Besorgnis, dass Deutschland in einen Kolonialismus verwickelt werden könnte, der historisch und moralisch nicht zu verantworten ist und uns in der afroasiatischen Welt die Sympathien kosten müsste, denen wir als nicht-kolonialistische Macht dort allenthalben begegnen.

Es ist begreiflich, dass Frankreich seine koloniale Machtstellung, wenn auch durchaus unter Zubilligung grösserer Selbstbestimmungsrechte, aufrechterhalten will. Es befindet sich dabei jedoch in dem Dilemma, die Erhaltung einer Position mit Mitteln versuchen zu müssen, die ihren Verlust unausweichlich machen. Denn es ist eine alte Forderung der katholischen Kolonialpolitiker, dass man auf die Industrialisierung der Kolonien verzichten müsse, wenn man sie nicht verlieren will. Die Schaffung eines schwarzen Proletariats und die Herausbildung einer intellektuellen Elite führt über das politische Souveränitätsbegehren zur nationalen Revolution, falls nicht der rechtzeitig weise Rückzug der europäischen Schutz- oder Ausbeutungsmacht erfolgt.

Geht Frankreich in Schwarz-Afrika diesen Weg, den es gegenüber dem gewiss sehr komplexen algerischen Problem versäuft hat? Wir sind Franzosen begegnet, die offensichtlich über den Gemeinsamen Markt die Mithilfe und Mitverantwortlichkeit der kapitalmässig interessierten Regierungen und Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft bei der Aufrechterhaltung eines Status des gemässigten Kolonialismus gewinnen möchten. Wir begegneten anderen, denen es ernst ist um die Idee "Eurafrrique", um eine gleichberechtigte Partnerschaft zwischen Schwarz und Weiss. Gewichte und Akzente sicher zu verteilen, erlauben die Eindrücke einer kaum dreiwöchentlichen Informationsreise nicht, aber die unterschiedlichen Tendenzen wurden deutlich und zeigen, welche unvereinbaren Grundhaltungen auf die Gestaltung der afrikanischen Zukunft einzuwirken versuchen.

#### "Wir müssen mehr mit Afrika leben"

Da ist zum Beispiel die Rede des europäischen Alterspräsidenten der parlamentarischen Territorialversammlung von Moyen-Congo: "Frankreich muss eine Atomkraft werden und Afrika allein kann ihm die Mittel liefern, es in vollem Umfange zu werden". Und der dann seinen schwarzen Parlamentskollegen zurief: "Wir haben aus Französisch-Afrika in erster Linie eine administrative und militärische Konstruktion gemacht und wir wollen damit fortfahren, mit Ihrer Hilfe und selbst unter Ihrer Leitung, mit dem einzigen Wunsch, dass der Zug, in dem Sie nun von Reisenden zu Zugführern werden, nicht die Gleise verlässt, die wir für Sie gelegt haben". Aus dem gleichen Geiste war die Rede jenes Senators geformt, der uns zur deutschen Teilhaberschaft aufforderte und dabei Abendland und Christentum strapazierte und doch allzudeutlich Kattun und Mangan meinte.

Aber es gab nicht minder jene andere Geisteshaltung, der der Gouverneur von Konakry, der höchste französische Beamte der Elfenbeinküste und Sohn des ehemaligen sozialistischen Ministerpräsidenten Ramadier Ausdruck gab, als er nachdenklich im Gespräch bemerkte: "Wir müssen mehr mit Afrika leben, als erwarten, dass Afrika für uns lebt". Womit er sagen wollte, dass man Afrika nicht nach europäischen Rezepten und Bedürfnissen, sondern nach seinen eigenen Notwendigkeiten und zu eigenen Lebensformen entwickeln helfen muss.

(Wird fortgesetzt)