

Plane
aus-
st ein
Bach-
sünder

er des
Nähe

Georg
ver-
adrat-
arbeit
bedürft-
zahl-
Ein
age zu

fläche,
lauern
des
An-
städtl-
er Ge-
baum-
privat-
bilden
Reiz.

endige
Straße
d 360
ungen
Bwege
Die
nfront
unüb-

wesen
mittelt
vom
enden
ohne
ent-

dicht-
besitz,
ir die
slände
t war.
vor-
eicher
ir die
Teile
Er-
s des
n der
adung
altung
dem
ist in

den Jahren 1923 und 1924 von Erwerbslosen ausgeführt worden. Im Jahre 1925 konnten die gesamten Parkanlagen der Bevölkerung übergeben werden, die nunmehr außerordentlich stark benutzt werden.

Die Wallanlagen,

an der Elbe, beginnend im Zuge der alten Festungswerke, die die einstige Stadt Hamburg gegen den Ansturm der Feinde im Mittelalter schützen sollten, ziehen sich über die Lombardsbrücke bis zum Hauptbahnhof als schmaler Grüngürtel rings um die innere Stadt. Von den St.-Pauli-Landungsbrücken beginnend, wo aus den Anlagen den ankommenden Schiffen auf weite Entfernung sichtbar das Bismarck-Denkmal hervorragt, dann bis zum Holstenplatz als landschaftliche Anlage, von dem Gewässer des Stadtgrabens durchzogen, sich hinziehend. Am Holstenplatz bildet ein etwa zehn Meter tiefes Tal eine ideale Rodelbahn. Die Anlage überschreitet dann, begleitet von den alten Begräbnisplätzen und dem Botanischen Garten, die verkehrsreiche Dammtorstraße am Stephanplatz, verengt sich zwischen der Esplanade und dem Bahnkörper der Eisenbahn bis zur Lombardsbrücke, wo dann beim Ferdinandstor der letzte Rest der östlichen Wallanlagen den Abschluß bildet.

Die Gänseweide.

Vor dem Dammtorbahnhof, von alten Alleebäumen umrahmt, liegt eine alte Wiesenfläche, die inmitten der Stadt dem Spiel und der Erholung der Bevölkerung unschätzbare Dienste leistet. In ihrer einfachen Großzügigkeit bildet die Gänseweide eine der schönsten Anblicke im Hamburger Stadtbild.

Verdiedene Anlagen.

Von der früheren Moorweide sind nur noch kleine Flächen in der Umgebung des Universitätsgebäudes und zwischen Binderstraße und Moorweidenstraße erhalten geblieben. Auch diese Flächen sind für das Spiel der Jugend und zur Erholung freigegeben. Dem Zuge der Rothenbaumchaussee folgend sind die einzelnen kleineren Parks noch Restbestände des ehemaligen Klosterbesitzes Harvestehude, die erhalten geblieben. Hierzu gehören der Innocentiapark, der Abteipark, der Krugkoppelpark mit der Hagedorn-Eiche.

Sternschanzenpark.

An der alten Sternschanze ist eine größere freie Fläche erhalten geblieben, die vom Sternschanzenwasserturm überragt, schöne Partien mit hohem, altem Baumbestand aufweist. Auch hier sind die Rasenflächen der Bevölkerung zum Tummeln freigegeben.

Das Heiligengeißfeld,

Hamburgs klassische Freifläche, auf der seit Urväterzeiten die Märkte und Volksfeste abgehalten werden. Soweit als möglich dient das Heiligengeißfeld heute dem Spiel und Sport.

Eimsbütteler Park.

Die einzige Freifläche im dichtbevölkerten Stadtteil Eimsbüttel, die in ihren Ausmaßen in keiner Weise den Bedürfnissen der Bevölkerung genügen kann.

Eppendorfer Park.

Vor dem Allgemeinen Krankenhaus als Schutzstreifen, um störenden Lärm fernzuhalten, ist die Anlage mehr für Erholung und Blumenschmuck als auf die Benutzung durch die Jugend eingestellt. Lediglich ein Planschbecken, das in den letzten Jahren geschaffen worden ist, dient dem Spiel der Kinder. In unmittelbarer Nähe des Eppendorfer Parks aber befinden sich ausreichend Spiel- und Sportplätze an der Martinstraße.

Das Eppendorfer Moor

mit dem alten Schießstand erfreut sich besonderer Beliebtheit der Naturfreunde, weil dort noch Pflanzen erhalten und geschützt werden, die in der übrigen Umgebung nicht mehr gefunden werden. Das Eppendorfer Moor ist möglichst in seiner ursprünglichen Gestalt erhalten worden.

Anlagen an der Alsterregulierung.

Die Anlagen an der Alsterregulierung sind im Werden begriffen und werden bei der weiteren Ausdehnung Hamburgs einen fast ununterbrochenen Grünzug bis Fuhsbüttel bilden.

Der Eilbedpark,

der dem Staatskrankenhaus Friedrichsberg als Schutzfläche vorgelagert ist, ist gegenwärtig in der Umarbeitung begriffen, um dem Spiel der Kinder ausreichend Gelegenheit zu geben.

In den nördlichen Stadtteilen, die heute noch mehr ländlichen Charakter tragen, sind bereits mehrere Grünanlagen, so am Schäferhof in Langenhorn, in der Siedlung Langenhorn, entstanden, so daß zu hoffen ist, daß bei den weiteren Ausdehnungen der Stadt genügend Grünzüge und Grünflächen eingegliedert werden, worauf in früheren Zeiten nicht immer Bedacht genommen worden ist.

Luftverkehr.

Von Freiherrn Kurt v. d. Goltz.

Eine Abhandlung über dies Thema kann nicht besser eingeleitet werden, als durch die Wiederholung der Worte, die der Reichspostmeister Dr. Heinrich v. Stephan am 24. Januar 1874 vor dem Wissenschaftlichen Verein in Berlin in sehr weit vorausblickender und vortrefflicher Weise vorgetragen hat: „Mit Eisenbahn und Dampfschiff hat die Entwicklung des Verkehrs ihr Ende noch lange nicht erreicht. Bei der Massenbeförderung mit der Bahn reist man jetzt eigentlich nicht, sondern man „wird gereist“, gleich einem Warenballen. Das Dampfschiff ist schon viel bequemer und angenehmer. Aber wir haben nicht überall schiffbares Wasser. Hingegen hat die Vorsehung den ganzen Erdball überall mit schiffbarer Luft umgeben. Unsere Kinder werden nach jedem Teil der Erde reisen können ohne Belästigung durch Qualm, Funken oder Seekrankheit und mit einer Schnelligkeit von zwanzig geographischen Meilen die Stunde (= 150 Kilometerstunden, die jetzige Reisegeschwindigkeit unserer Großflugzeuge). Wie leicht würde das Luftschiff über undurchdringliche Eisfelder hinwegfliegen zum

Nordpol, und alle Geheimnisse und Wunder der arktischen Welt würden sich den erstaunten Blicken auftun. In dem von Selbstsucht nicht einzupferchenden Reiche der Luft ist überall Platz. Die kleinen zwischenliegenden Staatsgebiete mit ihren verkehrsstörenden Durchgangsansprüchen, die Grenzen mit ihren Zollschranken und Paßunbequemlichkeiten werden dem Menschen bei seinen Unternehmungen nicht mehr hinderlich sein.“

Jetzt blicken wir auf sieben Kinderjahre des Luftverkehrs zurück. Die allerersten recht zaghaften Versuche nahmen in dem Jahre 1925 an Umfang, Sicherheit, Entfernung und Regelmäßigkeit in unerwartetem Maße zu. In der Hauptflugperiode des Sommers wurden täglich 32 000 Kilometer im regelmäßigen Luftverkehr geflogen. Dieses bedeutet einen ganz anscheinlichen Anteil der Länge des Deutschen Eisenbahnnetzes. Die anfänglichen Bedenken des Publikums sind in weitem Maße gewichen, jedenfalls soweit, wie der Umfang der Beförderungsmöglichkeit dies wünschenswert erscheinen läßt, denn auf Tage voraus waren die vorhandenen Plätze in den Flugzeugen —

Jedenfalls hier in Hamburg — fest belegt. Auf der Strecke Hamburg—Westerland mußte man sich zur Hauptsaison sogar wochenlang vorher einen Platz sichern. Es ist gewiß, daß noch ein großer Teil der Bevölkerung Mißtrauen dem neuen Verkehrsmittel entgegenbringt; aber dies ist ja eine natürliche Erscheinung, und die Zeit wird von selbst hier den Wandel schaffen. Die Entwicklung würde jetzt sehr viel leichter vor sich gehen, wenn sie, ungehemmt von den Versailler Vertragsbedingungen, fortschreiten könnte. Die hier vorgesehenen Beschränkungen werden uns von jetzt an sehr ins Hintertreffen gegenüber dem Luftverkehr der anderen Länder bringen. In den vergangenen Jahren war der Luftverkehr noch in so engen Grenzen, daß die beschränkenden Bestimmungen der Feindstaaten sich noch nicht auswirkten. Jetzt ist jedoch der Luftverkehr soweit fortgeschritten, daß sich von nun an in jeder Beziehung dieser Zwang fühlbar machen wird.

Die erste Gesellschaft, welche Handels-Luftverkehr trieb, war die von der AEG gegründete Deutsche Luftreederei. Sie begann mit dem eigentlichen Verkehr im Jahre 1919, und am 26. November 1920 hatte sie bereits auf den von ihr regelmäßig beflogenen Strecken eine Million Kilometer mit ihren Flugzeugen zurückgelegt. Weitere Luftverkehrsgesellschaften tauchten auf und mit der Entwicklung der Jahre gruppieren sie sich dann in die zwei großen Luftverkehrsgesellschaften, welche jetzt den Deutschen Luftverkehr bewältigen, nämlich den Deutschen Aero Lloyd und Junkers-Luftverkehr. Die erste Gesellschaft ist aus der Luftreederei hervorgegangen und hat enge Fühlung mit den beiden großen Schiffsahrtsgesellschaften Hamburg-Amerika Linie und Norddeutscher Lloyd. Der Junkers-Luftverkehr stützt sich auf die Junkers-Flugzeugwerke in Dessau. Diese beiden Gesellschaften werden sich 1926 eng zusammenschließen.

Im Betriebsjahr 1924 waren beim Deutschen Luftverkehr in allmählicher Steigerung folgende Leistungen zu verzeichnen: Es wurden 22 457 Flüge ausgeführt unter Zurücklegung von rund 3 Millionen Flugkilometer, wobei 210 823 kg Post und Fracht und zirka 50 000 Personen befördert wurden. Nach den Urteilen des Auslandes hatte die Deutsche Handels-Luftfahrt damit trotz der besonderen Schwierigkeiten, die ihrer Entwicklung entgegenstanden, sich bereits als ein beachtlicher Träger des Wirtschaftsverkehrs erwiesen, während das Ausland, mehr im Geiste des Kriegsflugzeugbaues arbeitend, in der Handelsluftfahrt derartige Fortschritte nicht verzeichnen konnte. Der Frachtverkehr hat jedoch in Deutschland nicht in der eigentlich zu erwartenden Weise zugenommen, aber hier machen sich die uns auferlegten Beschränkungen insbesondere fühlbar. Zum besseren Verständnis der Struktur der beiden großen Verkehrsgesellschaften muß folgendes erwähnt werden.

Der Deutsche Aero Lloyd ist eine reine Verkehrsgesellschaft, die ihre Flugzeuge ganz unabhängig von den verschiedensten Flugzeugfabriken je nach ihrer Güte bezieht und welche mit den Verkehrsgesellschaften des Auslandes auf der Grundlage des Pool-Systems zusammenarbeitet. — Der Junkers-Luftverkehr bezieht sein gesamtes Material von den Junkers-Flugzeugwerken, selbst die Motore werden innerhalb des Konzerns hergestellt. Mit den Verkehrsgesellschaften der Nachbarländer arbeitet Junkers nach dem Union-System, welches ein vollkommen einheitliches Zusammenarbeiten aller Beteiligten zur Grundlage hat.

Die Beförderungspreise im Luftverkehr passen sich denjenigen der Eisenbahn 1. Klasse nebst einem kleinen Zuschlag für den Zubringerdienst an. Aus diesen Passagiereinnahmen können jedoch die Kosten des Verkehrs nicht gedeckt werden, so daß zur Zeit noch eine staatliche Beihilfe in allen Ländern gewährt wird; das Ziel muß jedoch eine völlige Rentabilität sein.

Der Vorteil des Luftverkehrs tritt erst auf längeren Strecken zutage, insbesondere dann, wenn andere Beförderungsmittel als die Eisenbahn, nämlich der Seeverkehr oder — wie in Columbien — die Reise auf Maultieren von der Küste bis zur Hauptstadt in eine Strecke eingeschaltet ist.

Ein kurzer Überblick über die Geschichte des Hamburger Luftverkehrs ist hier wohl angebracht. Am 1. März 1919 unterhielt die Deutsche Luftreederei zwischen Hamburg und Berlin in einen regelmäßigen Luftverkehr, bei welchem 233 Fluggäste befördert und 154 170 Kilometer zurückgelegt wurden, ein

Ergebnis, das im Hinblick auf die Platzverhältnisse in Hamburg, die mangelhaften Werkstätten, die Neuheit dieses Verkehrsmittels und den schlechten Zustand der Flugzeuge recht hoch zu veranschlagen ist. Die benutzten Flugzeuge waren C-Maschinen des Typs AEG und LVG.

Im Jahre 1920 hatten wir von Hamburg aus Verbindung mit Kopenhagen, Bremen, Amsterdam und Rotterdam. Ferner in den Sommermonaten mit Westerland.

Im Jahre 1921 erweiterte sich das Netz der Verbindungen, indem die Deutsche Luftreederei nach Holland, Westerland, Berlin und Travemünde flog, während der Deutsche Luft-Lloyd die Verbindung mit Magdeburg, Leipzig und Dresden herstellte. Die Flugplatzverhältnisse hatten sich inzwischen noch nicht gebessert. Die ehemalige Zeppelin-Luftschiffhalle wurde auf Entente-Geheiß gesprengt und niedergefallen.

Im Jahre 1922 wurden dann endlich Mittel vom Staat bewilligt, um eingehende Verbesserungsarbeiten im Flughafen auszuführen; infolgedessen hatte auch der Luftverkehr eine weitere Zunahme zu verzeichnen. Hamburg hatte regelmäßige Verbindungen mit Westerland, Berlin (zweimal täglich). — Dresden, Stettin—Danzig—Königsberg—Riga bzw. Moskau, mit Kopenhagen und Amsterdam. An regelmäßigen Streckenflügen wurden 990, an Rund- und Probeflügen 298, an Sonder- und Kurierflügen 52, an wissenschaftlichen Flügen 30 und an Lichtbildflügen 11 ausgeführt, welche sich auf folgende Gesellschaften verteilen: Deutsche Luftreederei, Junkers-Luftverkehr, Lloyd-Ostflug, Wissenschaftliche Flugstelle der Deutschen Seewarte, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Dänischer Luftloyd, Daimler Airway Ltd. und Luftbild G. m. b. H.

Im Jahre 1923 blieben die Strecken ungefähr dieselben; es wurde an der weiteren Ausgestaltung des Flughafens energisch gearbeitet und durch Veranstaltung von Flugtagen der Gedanke der Luftfahrt in der Bevölkerung erfolgreich propagiert.

Im Jahre 1924 erhielt Hamburg zu den bisherigen Strecken noch eine weitere Verbindung nach Malmö (Schweden). Die später folgende Statistik zeigt klar das allmähliche Anwachsen des Luftverkehrs.

Im Jahre 1925 verfügte Hamburg über folgende sechzehn Verbindungen:

1. Hamburg—Kopenhagen—Malmö (mit direktem Anschluß nach Stockholm und Oslo).
2. Hamburg—Amsterdam, im Anschluß an 1. (mit direktem Anschluß nach London bzw. nach Brüssel und Paris), betrieben beide von A. B. Aero-Transport, Stockholm, in Hamburg vertreten durch Junkers-Luftverkehr; ab Amsterdam in Gemeinschaft mit Imperial Airways. Auf dieser Strecke werden die dreimotorigen, 10sitzigen Junkers-Typen G 23 verwendet.
3. Hamburg—Kopenhagen.
4. Hamburg—Bremen—Amsterdam, im Anschluß an 3. (mit direktem Anschluß über Rotterdam nach London), beide betrieben von Aero Lloyd, in Gemeinschaft mit Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Amsterdam.
5. Hamburg—Kopenhagen.
6. Hamburg—Bremen, im Anschluß an 5., wiederum beide betrieben vom Aero Lloyd, in Gemeinschaft mit Det Danske Luftfart Selskab, Kopenhagen, und Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, Amsterdam.
7. Hamburg—Bremen—Dortmund—Frankfurt am Main—Mannheim—Stuttgart—Zürich, betrieben vom Aero Lloyd.
8. Hamburg—Bremen—Münster—Dorsten (Ruhrgebiet), betrieben vom Junkers-Luftverkehr.
9. Hamburg—Berlin.
10. Hamburg—Bremen, im Anschluß an 9., beide betrieben von der Deutschen Verkehrsfliegerschule, G. m. b. H., Sitz Berlin.
11. Hamburg—Berlin, nur für Post und Fracht, und zwar als reiner Nachtverkehr, betrieben durch den Aero Lloyd.

- 12. Hamburg—Berlin, betrieben durch den Aero Lloyd.
- 13. Hamburg—Kiel, im Anschluß an 12, betrieben vom Aero Lloyd.
- 14. Hamburg—Stralsund—Stettin—Köslin—Stolp—Danzig, betrieben durch die Luftfahrzeug-Gesellschaft, Stralsund.
- 15. Hamburg—Hannover—Frankfurt am Main, betrieben vom Aero Lloyd.
- 16. Hamburg—Westerland, betrieben durch Junkers-Luftverkehr.

Um einen weiteren Überblick über den Verkehr zu geben, folgt die Wiedergabe eines der wöchentlich bekanntgegebenen Berichte der Flughafenverwaltung:

Im Internationalen Luftverkehr wurden in der vergangenen Woche (6. Juli bis 11. Juli) ausgeführt: Montag 16, Dienstag 18, Mittwoch 20, Donnerstag 23, Freitag 21, Sonnabend 24, zusammen 122 Flüge.

Daran ist beteiligt:

Der Deutsche Aero Lloyd in Gemeinschaft mit der Holländischen Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, der Danske Luftfart Selskab A. S. und der Luftfahrzeug-Gesellschaft, Stralsund

auf den Strecken zwischen Hamburg—Kopenhagen mit 24 Flugzeugen und 63 Fluggästen, zwischen Hamburg und Bremen mit 13 Flugzeugen und 58 Fluggästen,

zwischen Hamburg und Bremen—Frankfurt a. Main—Zürich mit 11 Flugzeugen und 36 Fluggästen, zwischen Hamburg und Amsterdam—Rotterdam mit 14 Flugzeugen und 27 Fluggästen,

zwischen Hamburg und Hannover—Frankfurt a. Main mit 12 Flugzeugen und 17 Fluggästen, zwischen Hamburg und Stettin—Danzig mit 11 Flugzeugen und 1 Fluggast.

Der Junkers-Luftverkehr beförderte in Betriebsgemeinschaft mit der Schwedischen Aero Transport A.G. auf der Strecke zwischen Hamburg und Malmö mit 11 Flugzeugen 86 Fluggäste,

zwischen Hamburg und Amsterdam—Brüssel—Paris—London mit 12 Flugzeugen 79 Fluggäste, zwischen Hamburg und Bremen—Münster—Ruhrgebiet mit 12 Flugzeugen 28 Fluggäste.

Auf der Nachtflugstrecke des Deutschen Aero Lloyd verkehrten 10 Flugzeuge zwischen Hamburg und Berlin und beförderten außer der Post 4 Personen.

Die Deutsche Verkehrsfliegerschule überbrachte zwischen Hamburg und Berlin durch 11 Flugzeuge außer Post und Fracht 9 Fluggäste, auf der Strecke zwischen Hamburg und Bremen durch 9 Flugzeuge 5 Fluggäste. — Da die Flugplatzverhältnisse auf Sylt noch einer Verbesserung bedürfen, die einige Tage in Anspruch nimmt, konnte auf dem am 11. Juli erstmals beflogene Luftlinie Hamburg—Westerland bisher nur ein Flugzeug des Junkers-Luftverkehr 3 Luftreisende befördern.

Reichskanzler Dr. Luther, welcher am Sonnabend, dem 4. Juli, nachmittags, auf einer Luftreise von Berlin nach Wyk auf Föhr kurzen Aufenthalt im Flughafen genommen hatte, kehrte am Montag, dem 6. Juli, von dort zurück und verweilte nachmittags für kurze Dauer im Flughafen, von wo aus er den Rückflug nach Berlin ausführte.

Am späten Abend des Sonnabends, 11. Juli, landete das schwedische Heeresflugzeug Nr. 4212, von London kommend, mit 2 schwedischen Offizieren in Fuhsbüttel, und trat am Sonntag, dem 12. Juli, nachmittags, den Weiterflug nach Warnemünde an.“

Gesamt-Statistik
über die Entwicklung des Hamburger Luftverkehrs von 1920 bis 30. Oktober 1925 in runden Zahlen:

I. Flugzeuge, gestartet und gelandet:

Jahr	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen
1920	—	—	245	180	425
1921	80	330	660	90	1160
1922	100	530	690	115	1436
1923	110	530	925	280	1845
1924	680	1960	3170	1340	7050
1925	1788	3710	5695	—	11193

II. Fluggäste:

Jahr	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen
1920	—	—	140	60	200
1921	25	160	1100	100	1385
1922	140	660	1340	230	2370
1923	85	940	1940	302	3267
1924	515	3230	4980	1240	9985
1925	124	4636	9752	—	14512

III. Post und Fracht (Kilogramm):

Jahr	1. Quartal	2. Quartal	3. Quartal	4. Quartal	Zusammen
1922	2500	10 800	10 780	—	24 080
1923	—	1 180	8 200	—	9 380
1924	—	5 570	6 150	400	12 120
1925	—	13 123	59 775	—	72 898

Während in der Anfangszeit umgebaute ehemalige Heeresflugzeuge für den Handelsluftverkehr eingesetzt wurden, entwickelten sich im Laufe der Jahre besondere Verkehrsflugzeuge, welche über geschlossene Kabinen verfügen, in denen 2 bis allmählich 14 Personen untergebracht werden können. Zunächst wurde lange Jahre hindurch ein Einzelmotor eingebaut; allmählich gehen jedoch die Bestrebungen dahin, aus Gründen der Sicherheit 2, 3 oder gar 4 Motore unabhängig voneinander arbeiten zu lassen. Die in Deutschland weitverbreitetste Type war wohl das geschlossene Junkers-Ganzmetallflugzeug „F 13“, welches 5 Passagiere befördert und sowohl auf dem Lande, wie — mit Schwimmern versehen — auf dem Wasser eingesetzt werden kann. Mit gleicher Nutzlast konstruierten die den Zeppelin-Werken nahestehenden Dornier-Metallbauten den Flugzeugtyp „Komet“, welcher nachher vergrößert wurde bis zur Tragfähigkeit von 6 bis 8 Personen. Zur Zeit ist das modernste Flugzeug das dreimotorige Junkers-Flugzeug, welches mit den in Deutschland gestatteten Motoren 9 Personen befördert, jedoch bei Einbau stärkerer Motore etwa 14 Personen trägt. Weitere in Deutschland gebrauchte Typen werden von Fokker in Amsterdam hergestellt.

Blicken wir zurück auf die bisherigen Leistungen des Deutschen Luftverkehrs, so gewinnen wir die Überzeugung, daß die Handelsluftfahrt der Zukunft ihre Stempel aufdrücken wird. Prognostikungen über seine Ausmaße oder Zeitangaben in dieser Beziehung auszusprechen, muß man sich versagen, da auf uns noch bis auf weiteres der widernatürliche und kulturfeindliche Zwang des Versailler Friedens lastet, der uns hindert, schon jetzt darauf hinzuwirken, mit Riesenflugzeugen die Erdteile zu verbinden.

Abschließend führen wir die Worte des Reichskanzlers Dr. Hans Luther an, die am 23. Februar 1925 zur Deutschen Presse gesprochen wurden:

„Ungeheure Aufgaben sind uns gestellt, namentlich auch auf dem Gebiete des Verkehrs. Wir wissen nicht, wie die Welt in zehn Jahren aussieht, wissen nicht, was die Luftfahrt uns für technische Überraschungen bereitet, die die tiefsten Rückwirkungen auf die politische Gestaltung nicht nur Deutschlands, nicht nur Europas, vielleicht der ganzen Welt haben werden. Jedenfalls müssen wir auf ganz neuen Wegen den Wiederaufstieg unseres Volkes durchführen. Wir wollen ein gesundes, starkes Deutschland, das in voller Gleichberechtigung und in voller Anerkennung dessen, was es darstellt, seinen Platz im Kreise der Völker wieder einnimmt.“