

# Von der Größe und Gewalt des Stroms

Von Otto Most

Karl Simrock, der in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts als Professor an der Universität Bonn wirkte, hat einmal den Rhein „den Fluß überhaupt“, gleichsam den „Fluß aller Flüsse“ genannt. In solchem Sinn ist auch die Überschrift zu verstehen, die diesen Zeilen vorangesezt ist. Sie wollen keine wissenschaftliche oder verkehrspolitische Betrachtung bringen, sondern mehr ein persönliches Bekenntnis, von dem ich aber weiß, daß es diesseits und jenseits der Grenzen Ungezählte gibt, die es ebenso im Herzen tragen. Große Dinge erhalten ihr Gewicht letzten Endes ja nicht allein von der nüchternen Ratio, sondern entscheidend stets vom Herzen her; ein wahrhaft großes Ding aber für beide Völker ist das, was Reichsdeutsche und Niederländer am Rhein zusammenhält und, allen Irrwegen in weiterer und auch noch nicht lange zurückliegender Vergangenheit zum Trost, miteinander verbinden muß.

Selbst nicht vom Rhein stammend, aber ihm mit dem Schaffen eines ganzen Manneslebens verhaftet, packt mich immer aufs neue der Satz, den Josef Görres, der einst mit leidenschaftlicher Wucht von Koblenz aus zum nationalen Kampf gegen Napoleon anfeuerte, schrieb: „Dieser Rhein fließt wie Blut in unseren Adern, und ich selbst gedeihe nicht recht, wo ich seine Luft nicht wittere.“ Und noch ein drittes Zeugnis von Tausenden diene zum Geleit dessen, was hier zu sagen ist. Einer der größten Deutschen des neunzehnten Jahrhunderts, Friedrich List, ein Württemberger von Geburt, hat einmal von dem freundigen Schauer gesprochen, den er stets empfinde, wenn er nur das Wort „Rhein“ nennen hört. „Rhein, Rhein, Rhein!“ fährt er fort, „das Wort Rhein ist Leben, das Wort Rhein ist Größe, das Wort Rhein ist Macht und Kraft.“

Es ist im Grunde eigentümlich, daß hier seit Jahrhunderten die Schifffahrt geht und doch lange Zeit hindurch im Bewußtsein namentlich derer, die den deutschen Rhein besuchten, nur die Schönheit der Landschaft gewesen ist. Sie ward befangen und bewundert. Erst eine neuere Zeit hat auch die anderen Kräfte weithin sichtbar gemacht, die im Strome leben. Und sie vor allem sind es, die, an die Großtaten des Mittelalters, hochragende Gotteshäuser, feste Burgen, stolze Rathhäuser und Bürgerbauten den ganzen Flußlauf entlang vom Bodensee und von Basel bis zum Meere hin anknüpfend, das neue große Reich des Rheins begründeten. Diese Kräfte reichen weit über die politischen Grenzen hinaus, aus dem Kernland über Straßburg nach Basel, über Duisburg in Holland hinein und nach Antwerpen.

Die deutschen Rheinlande sind lange Grenzland gewesen, haben als solches gerade noch zu unseren Zeiten schweres Leid erlitten, haben danach besonders schwierigen Wirtschaftsproblemen gegenübergestanden. Nun aber bereitet sich ein entscheidender Wandel mit ihnen vor. Dieses Grenzgebiet, das im Westen auf Wälle stieß, die politischer Zusammenarbeit, menschlichem Verstehen und wirtschaftlichem Handinhandarbeiten von Volk zu Volk entgegenstanden, wird nunmehr (wenn wir die kommenden Dinge recht vorausschauen) zu einer Zentrallandschaft, die gebend und nehmend nach allen Seiten ausstrahlt und damit in besonderem Maße Bindeglied sein soll zwischen dem europäischen West- und dem europäischen Mittelraum, damit einer der stärksten Pfeiler des Gesamtgebäudes.

An solcher Kraftsteigerung muß und wird nicht nur ein Teil, sondern muß die Gesamtheit des Stroms vollen Anteil haben; denn wenn erst jetzt die nationale Aufgabe des Rheins, wie er sich in der deutschen Geschichte als Einiger der germanischen Stämme an seinen Ufern, als Staatenbildner und Schöpfer des Städtewesens, als nie versiegender Quell reichen geistigen und kulturellen Lebens immer aufs neue erwiesen hat, nunmehr sich



zu einer europäischen Mission zu weiten beginnt, so steht eines außer Zweifel: diese europäische Sendung des deutschen Rheins bedeutet nicht, auf Kosten anderer wohlleben zu wollen, sondern vielmehr, unter Einsetzung aller geistigen und wirtschaftlichen Kräfte einen Zustand herbeizuführen, der der gesamt europäischen Völkerverwandtschaft friedliches Schaffen und ein gesichertes Erträgnis anständiger Arbeit verbürgt, damit zugleich eine immer größere Verbreitung und Vertiefung einer wahrhaft europäischen Kultur.

Grenzland sein bedeutete von jeher Wehren, Wahren und Wappnen. Es bedeutete aber auch etwas anderes: Freundschaft und Verstehen. Ströme verbinden und Ströme trennen. Der Rhein, der im größten Stück seines Laufs Deutschlands Strom und nicht Deutschlands Grenze ist, trennt gewiß nicht Staaten und Völker, sondern verbindet sie. Selbstverständlich bedarf es, um des Segens solcher Verbindung ganz teilhaftig zu werden, immer des guten Willens hüben und drüben. Aber wiederum ist es eine besondere Sache, daß, lenken wir den Blick nach Norden oder nach Süden, die Anwohner des Rheins trotz der verschiedenen Staatszugehörigkeiten sich doch als Zugehörige eben jener Einheit fühlen, von der ich vorher als vom großen Reiche des Rheins sprach.

Dieses Reich des Rheins ist voller Spannung und Verschiedenartigkeiten. Wie ist sein Bild am Niederrhein, wo der gewaltig ausladende Strom das Ausfalltor der deutschen Großindustrie und des deutschen Verkehrs bildet und wo der heiße Atem des Ruhegebiets zu seinen Ufern und darüber hinaus greift; hart daneben das weite Land, in dem, soweit das Auge reicht, der Bauer der Mutter Natur ihren Segen abringt; und dann wieder fassen die gewaltigen Häfen an der Nordsee in überwältigender Fülle gewissermaßen alle Kräfte noch einmal zusammen, die sich im langen Laufe des Stroms geregt haben! Wie ganz anders dagegen der Mittelrhein mit seinen blühenden Städten, seiner hochentwickelten verarbeitenden Industrie, dazu der unverdorbenen Schönheit der Berge und Burgen, den köstlichen Wein nicht zu vergessen! Und schließlich der Oberrhein: wie klingt hier beides zusammen. Größe des werktätigen Schaffens und Freudigkeit des Lebens! Aus Baden und Württemberg, vom Elsaß und von der Schweiz her tönt das Lied der Arbeit, und zugleich grüßen den Strom von beiden Seiten her die Herrlichkeiten des Schwarz- und Wasgenwaldes.

Und doch sind und bleiben bei aller Fülle solcher Eigenarten und Verschiedenheiten rheinisches Wesen, rheinische Kultur, rheinische Wirtschaft Begriffe, die das ganze Rheingebiet umfassen; auch, so sehr politisches Auseinanderfallen seit dem Unglücksjahr 1648 hier Hemmungen gebracht hat, über die staatlichen Grenzen hinweg.

Von der Bedeutung, die den großen holländischen Seehäfen für das deutsche Rheingebiet und die mit ihm verkehrsmäßig verbundene Wirtschaft innewohnt, braucht hier nichts gesagt zu werden; ebenso wenig davon, daß nicht erkennbar ist, wie diese Häfen und damit die mächtigen Lebensadern der holländischen Wirtschaft gedeihen sollen, wenn nicht ein lebensstarkes, leistungsfähiges und leistungsfrohes deutsches „Hinterland“ besteht. Auf eine Entwicklung sei doch kurz hingewiesen, die für beide Seiten größtes Gewicht hat. Damit ist gemeint der für die gesamtrheinische Wirtschaft nicht hoch genug zu bewertende Tatbestand, daß die Großrheinschiffahrt mit ihrer neuzeitlichen Technik und zugleich der Wasserstraßenbau mit seinen großen Leistungen sich auf der einen Seite im nördlichen Auslaufgebiet immer vollkommener gestaltet hat, auf der anderen Seite immer weiter nach Süden vorgerückt ist. Das ist etappenweise im Laufe der Jahrzehnte vor sich gegangen. Wenn die Rheinschiffahrt dabei ihre Flagge immer mehr zum Oberlauf hin vorantug, so ist das freilich nicht immer ohne Wunden abgegangen. Der Endpunkt des Rheinverkehrs wurde verschoben über Mainz nach Mannheim, über Mannheim nach Straßburg, über Straßburg nach Basel; der Ausbau des Hochrheins zur Großschiffahrtsstraße wird Weiteres bringen. Beim Erreichen jeder neuen Etappe mußte der bisherige Endhafen einen Teil des eigenen Verkehrs an den neuen Endpunkt abgeben. Das war oft schmerzlich. Auf lange Sicht aber, meist sogar sehr rasch, haben diese Häfen immer doch einen Ausgleich gefunden dadurch, daß sie nunmehr nicht am Ende, sondern mitten im Ver-

lauf eines mächtigen Großschiffahrtsweges die neue Lage auszunutzen, ihren Handel umstellen, Industrien ansiedeln und damit selbst neue Verkehre für ihre Häfen schaffen konnten.

All das greift, in Ursache und Wirkung einander befruchtend, in mächtigen Wellen, denen des Stromes selbst vergleichbar, zu den Häfen an den Rheinmündungen hin. Vor einer Reihe von Jahren widmete ich eine Schrift zu einer gar bedentfamen Frage des Stroms und seiner Schiffahrt den „ewigen Kräften“ des Rheins. Diese ewigen Kräfte voll zur Entfaltung zu bringen, ist jetzt die Stunde da.

Und kein Zweifel, daß dabei Duisburg, der stolzen und starken Schiffahrtstadt am Niederrhein, ganz besondere Aufgaben zufallen! Hier stoßen vom Osten her Ruhr und Kanal, Eisenbahn und uralte Landstraße senkrecht auf den Rhein. Hier verbindet sich mit der Stärke des Stroms die Kraft des Industriegebiets. Von hier aus gehen die Verkehrswege in reicher Fülle zum Herzen des Reiches, darüber hinaus zum Osten und zur Ostsee wie auch zu den deutschen Häfen an der Nordsee. Im Duisburger Raum ergibt sich damit von selbst der gesunde Blick für den Ausgleich etwaiger Interessengegenfätze zwischen der nordwestlichen, nordöstlichen und Ost-Richtung; nicht minder aber für die Möglichkeiten, insbesondere die deutsch-holländischen Beziehungen einzuordnen in das Gesamtgefüge der großdeutschen Wirtschaft der Zukunft. Ihr mit allen Kräften zu dienen, muß für jeden, den das mächtige Leben unablässigen Schaffens, wie es hier geht, auch nur ein einziges Mal wirklich gepackt hat, Freude und Glück bedeuten.

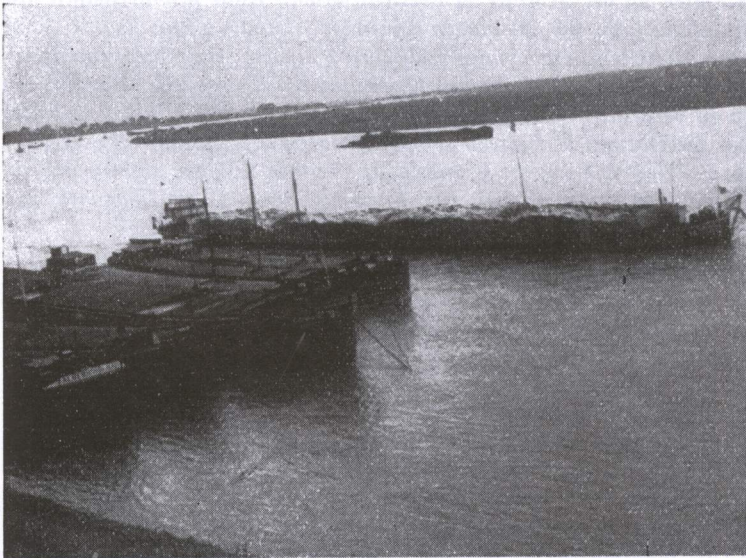


Foto: R. W. Tries

---

Nirgends werden die Erinnerungen an das, was die Deutschen einst waren und was sie sein könnten, so wach als am Rheine. Der Anblick dieses königlichen Stromes muß jedes deutsche Herz mit Wehmut erfüllen. Wie er durch Felsen mit Riesenkraft in ungeheurem Sturz herabfällt, dann mächtig seine breiten Wogen durch die fruchtreichsten Niederungen wälzt, um sich endlich in das flachere Land zu verlieren, so ist er nur das zu treue Bild unseres Vaterlandes, unserer Geschichte und unseres Charakters.

Friedrich Schlegel, 1803.