

Einheit, noch weit entfernt davon, ein Organismus zu sein, ist trotz alledem bereits ein Maßstab.

Der Strom ist Graben und Verkehrsband, Arbeitsmotor, Sammelschiene. Er stellt naturhaft eine gewaltige Akkumulation motorischer, wirtschaftlicher, finanzieller, politischer Kräfte dar. Er hat sich aus der Süd- und Nordverbindung, die im Mittelalter dem Verkehr zwischen Oberitalien und den Niederlanden diente, in eine Nord- und Südverbindung verwandelt. Er ist die Einfahrt vom Weltmeer tief in das Festland. Er bringt den arbeitenden Massen des Rheintals bis in die Schweiz hinein Weizen und Baumwolle, indische Jute, afrikanischen Kautschuk; die Häfen Ruhrort, Köln, Frankfurt, Straßburg und Basel sind Seehäfen geworden. Das Rheinland ist ein Beispiel für den Satz, daß die Geschichte das Ergebnis vieler Pläne und Versuche ist, von denen die meisten sich auflösen noch ehe sie geboren werden und andere sich verbrauchen, ohne zur Auswirkung gekommen zu sein. Die dichterischen Dinge, die Feste, die Volksgebräuche, die kulturellen Verbundenheiten bleiben oft lange im Hintergrund gegenüber den flackernden Dingen des Tages. Aber die Natur selber liefert immer aufs neue die Heilung. Überschwemmungen, Dürre, Eisgang, haben den ingenieurmäßigen Ausbau des Stromes in der Zusammenarbeit der Bewohner aufgerufen: Schifffahrt, Landbau, Landberieselung, Hochwasserschutz, Wetterdienst, Wasserversorgung der Städte wären unmöglich ohne die vorausschauende Zusammenarbeit aller Beobachter und Werktätigen am Strom und seinen Nebenflüssen. Die Regulierungen am Bodensee, die Stromkürzungen am oberen, die Deiche am niederen Rhein, der Waterstaat der Holländer — ein gewaltiges Gesamtwerk, vergleichbar den alten Wasserbauten am Euphrat, den Staubecken am Nil. Die Zukunftsmöglichkeiten des heutigen Rheines liegen im Ausbau des Stromes für Fernschifffahrt und Kraftgewinnung, im Bau von Talsperren, in den Kanalverbin-

dungen zu allen Hauptadern des europäischen Stromsystems und zu den Meeren. Ihre Voraussetzungen sind die Zusammenarbeit und das Einheitsbewußtsein der gesamten Rheinlandschaft. In dieser Genossenschaftlichkeit ruht alles wahrhaft Tätige und Festliche. An die Zusammenarbeit der städtischen und Landesverwaltungen, der Industrien, der Reeder- und Transportarbeiterverbände schließt sich die theoretische Sinngebung, an das technische Problem des Rheines das juristische, die heikle und fruchtbare Frage der Internationalisierung des Schifffahrtsweges, und von hier aus — die Übertragung dieses Satzes auf alle Ströme der Welt. Man erlebt die verbindende Kraft des Wassers. Von den Politikern, die die Welt in immer neue Konflikte peitschen, ist das Rheinland zur Westmark und zur Ostmark gestempelt worden, zu einer Verteidigungs- und Angriffslandschaft, zu einem Festungsvorgelände. Aber mitten in dem fatalen militärgeographischen Gehabe lebt der Rhein als der meistbenutzte, von der Natur am günstigsten konstruierte Strom des Festlandes. Das gewaltige Chaos der Achtmillionenstadt über den Kohlenfeldern zwischen Aachen und Dortmund will gelöst sein. Es ist dem Strome abgekehrt, und es findet doch nur aus ihm seine Bewältigung. Die sehr alte und sehr junge Großstadt Köln begreift als die erste ihr eigenes städtebauliches Problem im Zusammenhang mit dem Plan der ganzen Landschaft; sie löst sich aus ihrer bisherigen Umschnürung buchstäblich in die Weite der Landschaft auf. Auch die Industrieorte an der Siegmündung schließen sich schon zu einem einheitlichen großstädtischen Gebilde zusammen; mit der gleichen logischen Notwendigkeit vollziehen sich die Eingemeindungen, die städteverbindenden Neuordnungen des Mittelrheins zwischen Biebrich und Mannheim mit seinen Ausläufern am Main über Höchst und Frankfurt bis Aschaffenburg und den Neckar hinauf. Am Niederrhein sind es die Schwerindustrien, am Mittelrhein die auf Chemie und Me-