

gotischen, von Renaissance und Barock gleichsam nachziselierten Stadtkerne dieser alten linksrheinischen Städte schlossen sich sehr ungleich die modernen Hüllen. Dafür sind die erst in der merkantilistischen Wirtschaftsepoche großgewordenen Städte des rechten Ufers von Wesel bis Duisburg und Düsseldorf, von Neuwied bis Amöneburg und Mannheim aus Handelsstädten fast ganz zu Arbeiterstädten geworden, und die noch jüngeren Industrie-Großstädte Hamborn und Ludwigshafen drücken noch stärker den chaotischen, unbewältigten Charakter des an den Strom gebundenen Städtebaues aus.

Doch ein erstes Beispiel der Klärung ist Köln. Auf dem linken Ufer das unzerstörte mittelalterliche Stadtbild um den Dom, auf dem rechten seit wenigen Jahren die horizontalen Bauten einer nordisch kühnen Backsteinarchitektur mit dem schlanken Pressa-Turm, der in die niederrheinische Ebene hinausblickt. Auch in den jüngsten rheinischen Industriegebieten, dem holländischen und am badisch-schweizerischen Hochrhein, zeigt die neue Bauweise der Massenviertel und der Industriebauten schon Klarheit und Plan.

Die Punkte auf der Landkarte des Rheingebietes, jeder Punkt 1000 Menschen, sind wie die Sternhaufen der Milchstraße. Zwischen seinen zahlreichen, auf beide Ufer verteilten Doppelstädten wird der Rhein immer mehr zum Canale grande. Jetzt die verbindende Ebene, früher die trennende. Jede dieser Doppelstädte ist ein Ansatz zum Querbalken, zum Kreuz. Doch nur an einer Stelle ist mehr als Ansatz. Dieser größte Schnittpunkt ist Duisburg-Ruhrort. Dort fließt in flachen Ufern der eisengraue Strom. Dort entstand der größte Binnenschiffahrtshafen der Welt als die ins Land gerichtete Spitze des Mündungsdeltas, dessen äußerste Endpunkte das belgische Antwerpen und das deutsche Emden sind. Vor dem Eingang in den Ruhrorter Hafen ist im offenen Strom die Reede, alles zwischen den Schloten von Duisburg und Hamborn auf der

einen Seite und den Schloten von Homberg und Rheinhausen auf der anderen. Denn quer unter dem Rhein hindurch liegt die Kohlebank, tief verdeckt unter den Lehmschichten gesunkener Meere; die Förderkörbe tauchen hinab und schöpfen die polternde, schwarzkristallene Flut. Der Flieger hoch in der Luft erkennt den Dunstleib des Stromes über der Doppelreihe der großen und kleinen Städte bis hinauf in den Hessengau und in die Pfalz. Er erkennt ebenso die Kohle an dem Flammenden, ewig Bewölkten, gasig Riechenden des Städtestromes, der aus dem Land der roten Erde hervorkommt und sich über den Rhein hin weiterdrängt bis an das Meer; das Grubenlämpchen des Bergarbeiters im Dortmunder Revier und in den Schächten des Münsterlandes dringt durch die unheimlichen Gänge desselben versteinerten Urwaldes wie die Lampe des Bergarbeiters im Lütticher Gebiet und in Wales.

Der Rhein und die Kohle, zwei Kräfte, die sich steigern. Was ist das, was dort zwischen Aachen und Dortmund aus eng miteinander verflochtenen Großstädten wie zu einem einzigen Organismus zusammenwächst? Eine werdende Weltstadt, größer als Berlin und London? Eine Städtestadt auf einem Raum von 50 Kilometer Länge und 15 Kilometer Breite, aufgeteilt an drei Provinzen, und doch schon eine Provinz für sich. Zwei Städtebogen schließen sich aneinander: die Kette der Ruhrstädte, die sich aus Duisburg, Mülheim, Essen, Buer-Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund ohne Lücke zusammensetzt, und der andere Halbbogen, der die Kohlenstadt Dortmund mit der Stahlwerkstadt Hagen, mit den Webern und Färbern der Wupperstadt, mit den Schmieden von Solingen und Remscheid verbindet und sich über die Chemikerstadt Leverkusen in der Richtung auf Köln verliert. Zwischen den Rändern dieser Bogen liegt wie eine riesige Insel, die noch auf die linke Rheinseite übergreift, der niederbergische Wald mit seinem noch fast unberührten Buchenbe-