Am Scheideweg.

Wer frei das Wort und offen spricht,
Den zwingt die feile Falschheit nicht.
Doch wer kritiklos allen Dienern wär',
Den zerrt die Tagesmeinung hin und her.

Der muß da hauen, wo die anderen streiten,
Wo andere tragen, wird er leiden.
Des Lebens Frohmut läßt ihn im Stich,
Er wird vor Uebereifer zappelig.

Er hat der Feinde nicht, nicht Treugesellen,
Die Freunde ziehen ihn an Narrenschellen.
Drum wähl' ich freudig, wähle gut
Der freien Meinung Herzensblut.

Kuckuck

Zeitung und Volkswesen.

In der Heimatbeilage soll auch einmal von der Zeitung die Rede sein. Auch sie ist ein Ausdruck heimatlicher Kultur. Wie das Wesen eines Volkes, so pflegen auch seine Zeitungen zu sein. Die Engländer und Amerikaner lieben großblättrige Gazetten, in denen die Nachrichten in grellster Aufmachung einander jagen. Die Artikel sind weniger tiefsinnige Betrachtungen als aktuelle Ausschnitte des Zeitgeistes. Zwischen dem Reklame- und Textteil ist oft schwer zu unterscheiden. Bewußt steht das Geschäft und nicht die Kulturmission im Vordergrund. Der Direktor des geschäftlichen Teiles ist auch gleichzeitig der geistige Leiter des Blattes. Die modernen Pressefeandale haben zum guten Teil ihre Heimat in Amerika. Dort ist auch die Redensart von der Käuflichkeit der Presse stark vertreten. Drum sollen die Amerikaner nicht schlechter sein wie der tiefsinnige Deutsche. Sie sind ein buntes Gemisch aus dem Blut aller Völker. Die Ansiedler kamen in zähem Kampf mit dem Leben in unermeßlich weites Siedlungsland. Vor seiner Größe erstarb die menschliche Kraft. Sie mußte, frei auch von altüberkommenen Gebräuchen im täglichen Arbeitswerk, weitgehend die Maschine heranziehen. Alle Erfindungen wurden da ins Gigantische gesteigert. In den Urwäldern verhallten die Volkslieder, die manche mit von Hause gebracht hatten. Zu Riesenstädten drängten sich die Menschen zusammen. Weite, dünn besiedelte Flächen machten in Handel und Verkehr die Schnelligkeit zweckmäßiger als die Verfeinerung der Qualität. Man kann das aus einem Vergleich der Grundrichtung des amerikanischen und des europäischen Automobilbaues erkennen. Wir sind erst viel später zum Typenbau in Autowagen gekommen als das stürmende Nordamerika. Zwar pflegen gerade die 25 Millionen Deutschamerikaner seit der Wende des Jahrhunderts ihre gemütvollen Gebräuche, aber sie sind infolge des reichgestaltigen deutschen Wesens wesentlich dabei nach Stämmen bestimmt. Und die wenigsten erhalten sich durch Generationen einem gewissen deutschbestimmten Bewußtsein. Die Anziehung des Neuen, Jungen Traditionslosen ist zu groß. Handel und Verkehr, die Versorgung und der Austausch des ungeheuren Gebietes bestimmen das öffentliche Leben dieses für seine Wohnfläche zahlenmäßig geringen Volkes. Das Lebenstempo hat sich seiner Presse aufgedrückt.

Auch die Zeitungen der romanischen Länder halten sich eng an deren Volksgeist. Der schöngeistige Stil ist von dem leichten südländischen Charakter bestimmt. Er kommt aus den Gebieten der dort besonders gepflegten modernen Literatur hinüber in die politischen Nachrichten und Artikel. Italienische und französische Diplomatie, ein Wesenszug romanischen Seins, verwenden die Presse zur öffentlichen Meinungsbildung viel mehr, als der kühle Nordländer das gewohnt ist. Die Auszüge aus Pariser und römischen Blättern, die deutsche Nachrichtenbüros viel intensiver wiedergeben, als es umgekehrt der Fall ist, zeigen einen auch in der Beweisführung schillernden, dem restlosen Ernst der Logik zumeist ausweichenden Stil, dem sich der deutsche Leser oft instinktiv geradezu entgegenstemmt. Die schillernde Sprache ist eine schöne Verführerin. Sie nimmt zwar einen ungeheuren Einfluß auf die Menschen. Sie bildet die Meinungen stärker. Sie führt häufiger zu einer Ueberzeugung von einer Meinung zur anderen. Das bringt z. B. mit sich, daß die französischen Parteien ihre Anhängerscharen viel mehr wechseln als die deutschen. Es bedingt auch die eigenartige Tatsache, daß die Parteien keine Fraktionen haben. Die französischen Parteien wählen zwar Abgeordnete, aber diese treten den Fraktionen bei, die sich oft nur in losem Zusammenhang zum Parteiapparat befinden. Die Stoßkraft romanischer Propaganda ist noch aus dem Kriege her berüchtigt. Sie kann mit schönen Worten aus Schwarz Weiß machen. Im Kriege sind wohl alle Regierungs- und Heeresleitungen nicht ganz bei der Wahrheit geblieben, aber nirgend ist so stark und elegant von der Wahrheit abgewichen worden, wie seitens der romanischen Propaganda. Wir erinnern daran, daß sie z. B. in Frankreich und im französischen Belgien bis heute noch nicht die unerhörte Lüge von den durch deutsche Soldaten abgehackten Kinderhänden widerrufen hat. Daß sie sich aber gleichzeitig mit unerhörter Zähigkeit gegen angebliche Propagandalügen der Kriegsgegner wahrt. Eine Eitelkeit französischen Wesens, die das Menschsein und das Franzosesein aus der Zeit der humanitären französischen Revolution gleichstellt. Es gibt Schlagworte mit stark menschlichem Anstrich, die aus jener Revolutionszeit bis heute nachwirken. Mit solchen Vorstellungen arbeitet auch der Leitartikel der französischen Tageszeitung. Wegen dieses am Augenblick geschöpften und für den Augenblick berechneten Gedankenreichtums wird das französische Zeitungswesen von dem Straßenblatt bestimmt. Die Charakterkennzeichnung „Boulevardpresse" kommt aus Frankreich. Aus der Tatsache des Verkaufs in den Straßen beim Fehlen fester Abonnenten, ergibt sich eine geistige Grundhaltung in Aufmachung und Inhalt, die allzusehr französischem Wesen entspricht. Daß diese Erscheinung der Propaganda und des Augenblickseinflusses, der Geste und Stimmungsmache mehr oder weniger romanisches Wesensgut ist, zeigt auch jüngstens der italienische Faszismus. Seine stark gefühlsmäßige Haltung und sein gestenreicher Eindruck, ausgedrückt nicht zuletzt in der Presse, hat überhaupt erst möglich gemacht jenes fast restlose Abschwenken des italienischen Volkes in ein Regime der gewaltsamen Zusammenraffung, wie es der Faszismus politisch, wirtschaftlich und kulturell bedeutet.

Diese angelsächsische und romanische Bestimmtheit des Pressewesens durch den Rassencharakter hat natürlich wie die Rasse selbst in den einzelnen Völkern ihre Abschattierungen.

Deutsches Zeitungswesen und deutscher Volkscharakter sind schwerer zu bestimmen. Das Wesen

Weihnachtszeit.

Stille, heilige Weihenacht!
Gottes Sohn ist uns geboren
Von der Jungfrau, auserkoren.
Sie hat uns das Heil gebracht.

Stille, heilige Weihenacht!
Arm das Kind in einer Krippe,
Süß das Lächeln seiner Lippe.
Hat gebannt die Höllennacht.

Stille, heilige Weihenacht!
Engel steigen auf und nieder,
Laut ertönen Jubellieder,
Hirten halten treue Wacht.

Stille, heilige Weihenacht!
Eilt zur Krippe, Eltern, Kinder
Tröstet euch, ihr reu'gen Sünder!
Reines Leben neu erwacht.

H. Roßkothen.

Industrie-Heimat-Dichtung.

Von Dr. Karl Fuß.

Industrie und Poesie scheinen sich zunächst auszuschließen. Kunst ist ja zwecklose Schönheit, letzten Endes metaphysisch bestimmt, Technik aber zweckbewußte Diesseitigkeit. Es ist denn auch noch gar nicht so lange her, da sah man in einem typisch modernen Industrierevier wie dem rheinisch-westfälischen, mit seinen qualmenden Schloten und Essen, seinen Zechentürmen und Schutthalden, seinen Maschinenhallen und Hochöfen, in seiner fiebrigen Unrast und dem Lärm seiner Werke nichts anderes als sozusagen die „klassische" Stätte aller Unpoesie, Unnatur und Reizlosigkeit. Und freilich: ruhig umzirkeltes Sein, behäbige Idyllik gibt es nicht im Industriegebiet. Aber unsere Kunst, die durch die Schule des Naturalismus hindurchgegangen ist — man mag zu ihm stehen wie man will, er hat seine überragende entwicklungsgeschichtliche Bedeutung, hat unsere Sinne für neue Werte geschärft, mit einseitigen ästhetischen Maßstäben aufgeräumt — diese unsere Kunst hat in letzter Zeit auch das Industriegebiet erobert. Man hat in ihm das wenn auch verzerrte, so doch wahre und in seiner Vielfältigkeit imponierende Antlitz und den Rhythmus unserer Zeit erspürt, hat die eigene „Poesie" der Industrielandschaft erfaßt, hat diese sozusagen zum Mythus gesteigert. Die moderne Kunst, von einem neuen Lebensgefühl gespeist, nahm sich der verfehmten Landschaft an; künstlerisches Ingenium hat den Stoff, die Materie beseelt und eben dadurch öden Materialismus überwunden. Die Seele der Maschine wurde entdeckt, die geheime Romantik moderner Industrie. Das neue Lebensgefühl warf sich auf solche Stoffe und offenbarte sich wieder in ihrer Gestaltung. Dichter erstanden dieser Landschaft, Künder und Deuter, die inbrünstig-ergriffen das Sausen der Motoren, das Rattern und Knattern der Maschinen, die Arbeit des Werkvolkes und der „Kumpel" unten im Schacht besangen. So wurde eine Art „Metaphysik der Physik" geboren, und heute wagt niemand mehr von den olympischen Höhen einer vornehmen Klassik oder von den Ziergärtchen blasslicher Idyllik aus von einer „Poesielosigkeit" der Industrie zu reden. Gewiß: man kann diese ganze Entwicklung der modernen Menschheit, die in der Herrschaft der Technik gipfelt, bedauern, aber man kann sie nicht einfach verneinen, man muß, nun die Dinge einmal so liegen — und es gibt kein Rückwärts in der Geschichte — weltanschaulich dazu Stellung nehmen, sich mit ihnen auseinandersetzen. Man muß Gott wieder hintragen in den toten Stoff, will man nicht verzweifeln. Immer ist es Aufgabe der Kunst gewesen, in solchen geistigen Krisenzeiten die neuen Werte schöpferisch zu erkennen und auszudeuten, aus den Niederungen des Stofflichen den Geist zu schürfen und es damit zu adeln.

Nur von den Dichtern, den Wortkünstlern, sei hier die Rede. Josef Winkler darf das Recht für sich in Anspruch nehmen, als erster die „positiv-schöpferischen Lebenswerte der Großindustrie künstlerisch gestaltet" zu haben, wie er selbst feststellt. Vor dem Kriege schon entstand sein Verszyklus „Sinfonie der Arbeit", in der er den Genius anruft, ihn „in die Schlünde der Arbeit zu führen, den Donner der Werkdome hören zu lassen". Aus seinen „Eisernen Sonnetten" und seinem „Ruf des Rheins", dieser gewichtigen Sammlung von Versen und Skizzen, klingt uns das hohe Lied der Industriearbeit entgegen, hier werden Dampfhämmer und Turbinen lebendig; in die Verse selbst scheint Lärm und Tempo der Maschinen gebannt: sie schnauben und zischen gleich stählernen Riesen, flitzen und schießen einher gleich schwingenden Rädern. Krischen der Stahlsägen, Bohren der Gesteinshämmer, Gleißen der Kolbenstangen — das wird erlebt, gestaltet, erhöht. Die unheimliche Düsterkeit des Werkwerks, wo „in schachttiefer Einsamkeit" der Mensch „beim Lampenschein pocht, 2000 Fuß tief wie ein Urtier im Gestein", wird beschworen, ebenso wie die barocke „Häßlichkeit" der Landschaft als solcher, die in ihrer Menschverbundenheit doch ebenso „schön" ist wie rauschender Wald, wogendes Korn, denn die Maschine ist in ihrer furchbaren Janusfratze — Sklave und Tyrann zugleich — ebenso „elementar" geworden wie Meer und Gebirge. Jubelnd wiederholt der Dichter beim Anblick der Motoren das alte stolze Griechenwort: „Vieles Gewaltige lebt, nichts Gewaltigeres als der Mensch".

Am erschütterntsen klingt dieser neue Ton auf in den dichterischen Visionen und Ausbrüchen derer, die selbst als Werkleute mitten im Getriebe der Industrie drinstehen, die, ergriffen und bestürzt, den Aufsturm ihrer Gesichte im Worte erlösen müssen. Da ist in erster Linie zu nennen Heinrich Lersch, der Schmied von München-Gladbach. Sein „Mensch in Eisen" ist ein Buch von gewaltiger Dämonie. Aufschrei eines gequälten Menschen, ein Buch der Selbstzerfleischung und der Selbstqual, ein genialisches Monstrum von Kunstwerk. Aber ein Kunstwerk, erfüllt von Atem und von der Brunst himmlischer und höllischer Visionen, strotzend von Saft und Kraft und Fülle des Ausdrucks, Bekenntnis eines dem Eisen und Stahl verhafteten Werkmannes. „Vater Hammer" nennt er sein Werkzeug und preist es:

Mit dir zeuge ich, Zeuger, funkelnde Hämmer,
einen Hammer in jedes Werkmanns Hand!
Weltwerk aus Brotnot und treibender Schafferlust.
Türme, Brücken, Bögen, Hochöfen zeugt hoch über Land,
Vater Hammer in meiner Hand.

Und das Eisen ist ihm „der vor allem geliebte Stoff". „Eisen, Kohle, ihr geliebten Stoffe!" ruft er hymnisch aus. Und im Schlage des Hammers auf den Amboß erkennt er das urewig mythische Symbol der Zeugung.

Zwanzig Jahre und länger ging auch Christoph Wieprecht seiner Arbeit als Schmied in Essen nach. Auch ihm zwang die seelische Erschütterung die Feder in die Hand. Aus dem Stahl „gelte ihm der Schrei des Lebens". Die rußgeschwärzten, rauchumtanzten Riesen der Schlote sind ihm „ein Bild voll stolzer Majestät". „Göttin Industrie!" ruft er und das Lied der Arbeit, der Sturmgesang der Maschinen ertönt ihm als volle Symphonie des Lebens. Zur Musik wird uns der Riesen Knattern, Orgelbrausen der Maschinen Rattern. Der Umtrieb eines Martinwerkes wird in glattdurchpulste Rhythmen gebannt, die Feuergarben eines Bessemerwerkes leuchten vor uns auf, und im Schacht des Bergwerks dröhnen der „Schöpfung schmetternde Fanfaren". Und es ist bezeichnend, wie sich solch Industriedichtung, die ja Ausdruck eines neuen Weltgefühls ist, zu kosmischer und religiöser Dichtung weitet:

Was ist denn Leben? Schlaf auf seidnen Stühlen —
Betrachtung unserer zartgewölbten Hand?
Laßt uns der Erde Wundermeer durchwühlen,
Denn dort steigt Gott gewaltig an das Land.

Wer die Entwicklung des Dichters Wieprecht verfolgen will, der lese sein einziges Prosawerk „Nachtgesang", das, von ehrlichem Bekennermut getragen, sich gleichfalls um sinnvolle Deutung der Industriewelt bemüht.

Und schließlich ist da noch Otto Wohlgemut aus Buer, der jahrelang als Bergmann zur Grube fuhr. Auch er hat die seltsame Schönheit der Industrielandschaft mit ihrem grauen, zerfetzten Himmel, die düstere Stimmung verrußter Zechenkolonien tief erfaßt und der Kumpel Werk unten in Schacht und Stollen künstlerisch gestaltet. Auch er spürt die göttlichen Kräfte in Stahl und Eisen und Kohle. Auch er liebt diese Landschaft und ihr Werkvolk und deutet die Runen der zerwühlten Erde und der zerwühlten Angesichte.

Denn das ist wohl das Erhebenste bei diesen Dichtern: daß sie in diesem Revier der industriellen Arbeit eine Heimat sehen: Heimat im Sinne gestaltender Lebensmacht, Heimat als geheimnisumwitterte, metaphysische Kraft, die zu den Urelementen jeglicher Menschen- und Persönlichkeitsbildung gehört. „Heimat der Heimatlosen" hat wohl schon gutmeinend die Landschaft an der Ruhr genannt — in diesen Dichtern aber tritt sie uns als Heimat derer entgegen, die heimgefunden haben.

Für die Schriftleitung verantwortlich: Dr. Heinrich Staab.
Rotationsdruck und Verlag der Gesellschaft für Buchdruckerei, Neuß.

unseres Volkes atmet die Vielgestaltigkeit der im Herzen Europas wohnenden Nation. Kein Volk kennt das so sehr wie Deutschland, was in dem nur in der deutschen Sprache mit diesem Inhalt vorkommenden Worte Heimat gesagt ist. In Arbeit und Leben bestimmt sich das Volk der Dichter und Denker nach seinem Mutterboden. Nach Gebirge oder Ebene, nach Strom oder Häusermeer, nach Strand- oder Binnenland ist der Charakter deutscher Stämme bestimmt. Unser Vaterland umschließt eine ganze Reihe von Heimaten, um die sich, wie eine Klammer, als solche immer lebendiger unserem Gefühl, die Einheit des Reiches schlingt. Sie ist fast nur politisch, während unsere Heimaten geographisch sind. Nüchternes Denken hat in Deutschland die Zeitung bei ihrem Entstehen als Nachrichtenblatt eingeführt. So blieb es sehr lange, und die Regierungen waren diesen Gazetten gegenüber nicht viel weniger mißtrauisch wie etwa Untertanen und Dingen gegenüber, die die Staatsfürsorge eher benötigten als den Staatsgebrauch. Als die deutschen Zeitungen gegen Ende des vorigen Jahrhunderts zum politischen Mittel wurden (ein Görres war ein früher Vorläufer auf diesem Wege, was ihm von einem Napoleon die Anerkennung als besondere „fünfte" Großmacht eintrug), saß bald in Leitartikeln und Abhandlungen nicht nur die deutsche Vielgestaltigkeit, sondern auch die deutsche Nachdenklichkeit darin. Das kann man, wenn man politische Artikel deutscher, romanischer und angelsächsischer Zeitungen vergleicht, auch heute noch beobachten. Bemerkenswert ist auch, daß in Frankreich ohne Uebergang die Pariser Großstadtpresse vorherrscht. Daneben bestehen im Lande nur kleine, fast ausnahmlos unbedeutende Provinzblätter. Dahingegen herrscht in Deutschland an Abonnentenzahl die Presse im Lande vor. Wir haben neben den Berliner Großstadtblättern viele solcher im Lande. Außerdem kommt einer starken Mittelpresse große Bedeutung zu. Und selbst die kleineren Blätter haben Leserzahlen, die sich in Frankreich nicht zeigen. Entsprechend ist auch die Meinungsbildung im Lande stark auf Gegenseitigkeit und regionale Bestimmtheit angewiesen. Die Kulturfragen nehmen entsprechend dem besinnlichen deutschen Wesen eine starke Stellung ein. Die Beschäftigung mit den Werten der Heimat ist, wie in den Menschen, Organisationen und Einrichtungen, in der deutschen Presse sehr verbreitet. Sie erfolgt mit der Tendenz, Kräfte zu wecken, die den Menschen verankern. Geschäft des Verlags und geistige Arbeit der Zeitung sind in Deutschland, wie in keinem Lande der Welt, fast mit ethischen Gründen getrennt. Die Tagung der Redakteure wie auch der Verleger umfassen nicht zum geringen Teil Probleme, die mit dieser Frage zusammenhängen. Freilich ist auch die Kritik der kritisch veranlagten Deutschen an ihren Zeitungen nicht gering. Das merken Redakteure sehr oft und deutlich. Sie merken aber auch, daß der Deutsche an seiner Zeitung viel persönlicher hängt, als etwa der Romane, dem sie eine Unterhaltung, oder der Angelsachse, dem sie eine Post ist.

Auf alle Fälle zeigen diese Betrachtungen, wie eng gerade das Zeitungswesen mit dem Charakter eines Volkes zusammenhängt. Wie wir Charaktererziehung nötig haben, weil wir so gespalten sind, so haben wir Erziehung der Zeitung und durch die Zeitung nötig, um ein großzügiges und einheitliches Volk zu werden. Nur muß gerade das Zeitungswesen in Deutschland sich über den Interessenkampf erheben zur heimatbewußten vaterländischen Arbeit. Gerade in dem deutschen Zeitungswesen liegt die große Gefahr, daß es vom zerteilenden Volkscharakter übermannt wird und zur weiteren Zerteilung beiträgt. Der Deutsche liebt die geistige Auseinandersetzung. Die deutsche Zeitung hat die Aufgabe, dieser zu dienen, aber so, daß sie dabei Erziehungsmittel und Wegbereiter zum Einheitlichen bleibt.

Eine hohe Aufgabe für den deutschen Redakteur! Er kann sie nur erfüllen, gerade weil wir Deutsche sind, indem er seine Meinung zu den Dingen sagt, sei sie falsch, sei sie richtig. Er tut es nicht aus Rechthaberei, sondern im Bewußtsein, daß die Zeitung dem faustischen Deutschen mit den Vorzügen und Fehlern eines Menschen kommen muß, um Freund zu sein.

H. S.

Winterweihenacht im Bergland.

Winterstille! Heiliges Schweigen
Ueber Berg und Tal,
Und man hört die Engel geigen
Fern im weiten Himmelssaal.

Alle Brunnen gehen leiser,
In den Lüften weht es sacht,
Und die Sterne brennen heißer
Durch die diamantne Nacht.

Sieh! ein goldenes Geglänze
Säumt der Wolken weißen Flor;
Wie das Leuchten ew'ger Lenze
Flammt es aus des Himmels Tor.

Englein fein in krausen Locken
Hüpfen harfend durch die Welt:
„Gloria!" tönt es voll Frohlocken
Ueber Bethlehems Hirtenfeld.

Und mit wunderbarem Schalle
Klingen alle Glocken laut:
„Eja! Christ lait dort im Stalle,
Lait in Windeln lieb und traut."

„Kommt und seht, was Wunder großes
Heut an uns der Herr getan:
Gottsohn kam als kleines, bloßes
Menschenkind auf Erden an!"

„Gülden ist sein Haar, die Lippe
Kußlichrot und minnewarm;
Hat als Bettlein eine Krippe,
So viel reich und so viel arm!"

(Entnommen dem Gedichtband „Aus goldnen Tagen" von Br. Willram. Tyrolia-Innsbruck.)

Der Rhein als Verkehrs- und Handelsstraße.

Von Otto Saure.

Der Rhein ist eine der größten und bequemsten Verkehrs- und Handelsstraßen Europas. Als die alten Germanen noch friedlich an seinen Ufern saßen und den Wisent, Bär und Elch jagten, hatte er schon wegen seiner in wirtschaftlicher Hinsicht hochbedeutsamen Lage die begehrlichen Blicke fremder Völker auf sich gezogen. Zur Römerzeit drangen von der Nordsee her römische Kriegsflotten ins Land der am Niederrhein wohnenden auffässigen Bataver vor. Römische Handelsschiffe befuhren den Rhein bis tief in seinen Oberlauf. Einige Jahrhunderte später brandschatzten und verwüsteten die seekundigen und beutelustigen Normannen mit unerhörter Verwegenheit die Ortschaften an beiden Rheinufern bis hoch hinauf.

Die Römer hatten schon früh auf dem linken Rheinufer eine ganze Kette von Kastellen und befestigten Städten als Schutz gegen die jenseitig wohnenden Germanenstämme gegründet. Durch die Errichtung dieser Wehre und Niederlassungen entstand eine überaus starke Nachfrage nach Bruchsteinen. Man bezog sie aus den Felsen des Siebengebirges, aus den Brüchen von Weibern, Niedermendig, Mayen und andern Orten des Schiefergebirges. Die zu Kunstwerken benötigten wertvolleren Steine dagegen schaffte man aus entlegenen Ländern herbei. Sie alle wurden über den Rhein stromab und -auf verfrachtet. Die alten Ueberreste römischer Tempel und Paläste, die Ruinen von luxuriösen Bädern und Aquädukten in den rheinischen Landen sind des ersten Rheinverkehrs Zeugen.

In jenen fernen Zeiten wurde auch schon Wein aus dem Rheingau und von der Mosel nach Siedlungen des Niederrheins und weiter hinaus verschifft. Späterhin wurde Köln der Weinmarkt für das ganze Gebiet vom Elsaß bis zur Ahr. Der Römer Julius Cäsar erwähnt schon den Massenversand von Getreide zu Kriegszeiten auf dem Rheinstrome. Auch Tongefäße, Eisen und Bronzewaren bildeten Gegenstände eines regen Handels über den Rhein als Brücke zwischen Süd und Nord. Die dazumal, wie auch schon in der keltischen Periode, schon ziemlich lebhaft gehandelten Luxus- und Genußmittel der verschiedensten Art, sowie bessere Stoffe und feine Gewebe kamen aus Gallien und Italien auf dem Wasserwege zum Rheine herüber. Nach der großen Völkerwanderung und durch alle Stürme des ganzen Mittelalters hindurch hob der Rheinverkehr sich in auffälliger Weise. Viele Niederlassungen an seinen Ufern blühten zu ansehnlichen Handels- und Hansastädten empor, an erster Stelle Köln.

Schon frühzeitig besaß der rheinische Handel auch eine weit über seine Grenzen hinausgehende Bedeutung, sozusagen eine Weltbedeutung. Der starke Schiffsverkehr auf dem Rhein aber hatte zur Folge, daß der Ritterburgen und Raubhorste gar viele an seinen Ufern errichtet wurden. So entspannen sich mancherlei Fehden und Händel zwischen dem Adel und den Städten, die häufig einen schlimmen Ausgang nahmen. Mancher räuberische Edelmann und Schnapphahn hat seine Untaten derzeit mit seinem adeligen Hals und Kragen gebüßt. Die Drangsalierung und Not der handeltreibenden Städte aber wurde dadurch nicht gelinder. Kerker und Lösegeldschaft, Erpressung, Verstümmelung und Mord waren auf beiden Seiten nicht selten.

Der rheinische Handel vermittelte das ganze Mittelalter hindurch den Austausch der Waren und Erzeugnisse des fernen Orients mit dem des Nordens und umgekehrt. Die reichen Handelsstädte Oberitaliens — Venedig, die Königin der Adria an der Spitze — holten die Produkte der Levante herüber in die Stapelhäuser ihrer Heimat. Von da wurden sie auf dem Rücken von Maultieren über die vereisten und von Lawinengefahren umlauerten Lochpässe der Alpen befördert. So gelangten sie unter unendlichen Mühen und Beschwernissen an den Rhein, auf deutsches Gebiet, und weiter in das Binnenland und nach dem entfernten Norden. Auch die auf schweren Lastwagen donauaufwärts auf den alten Handelsstraßen über Ulm, Regensburg und Nürnberg nach dem Westen bestimmten Waren landeten am Rhein bei Frankfurt und Mainz. Die Rheinschiffahrt nahm sich ihrer zur Weiterbeförderung an.

Hauptzielpunkt und Stapelplatz des rheinischen Großhandels war allezeit Köln. Es genoß ein besonderes Stapelrecht und war im 12. und 13. Jahrhundert die größte und volkreichste Stadt Deutschlands. Von ihr bestand zu Recht das Wort: wer Köln nicht gesehen habe, der kenne Deutschland nicht. — Aeneas Silvius, ein weitgereister und gelehrter Mann, der 1458 den päpstlichen Suhl bestieg, sagte von Köln, daß nichts Prächtigeres, nichts Schmuckreicheres in ganz Europa gefunden werden könne, als diese Stadt.

Weiter rheinabwärts lagen die bedeutenden Handelsstädte Amsterdam, Antwerpen, Brügge und noch andere niederländische Städte. Sie übernahmen die Weiterbeförderung der Waren nach den Häfen Englands und Skandinaviens. Eine uralte west-östliche Handelsstraße von Marseille her über die Mosel nach dem Rhein muß hier ebenfalls erwähnt werden. Köln bildete somit den Mittelpunkt des gesamten Handels zwischen Deutschland einerseits und Italien, Griechenland, Ungarn, den Niederlanden, Nordfrankreich, England und Dänemark anderseits. Alle Reichtümer Asiens und des Orients hatten in den Staden Kölns ihren Hauptlagerplatz. Um die Jahrtausendwende begann Köln auch einen selbständigen Ueberseehandel. Schon im 12. Jahrhundert hatten die kölnischen Kaufleute in London ein eigenes Stapelhaus. Es wurde Gildhalle, später meist Stalhof genannt. Stalhof, weil hier die Tücher „gestalt", das heißt auf ihre Echtheit und Arbeit geprüft wurden.

Um keine irrigen Ansichten über den mittelalterlichen Schiffsverkehr auf dem Rheine aufkommen zu lassen, bedarf es der besonderen Erwähnung, daß an demselben auch der Oberrhein einen regen Anteil hatte. Ein Streit, den die Stadt Straßburg um die Mitte des 14. Jahrhunderts mit anderen Rheinuferstaaten ausfocht, ist Zeuge dafür. Die rheinischen Kurfürsten hatten dazumalen vom Kaiser Karl IV. das Recht erhalten, außer den schon bestehenden Rheinzöllen noch weitere zu erheben. Die Straßburger fühlten sich dadurch in ihren Interessen geschädigt. Und als sie mit ihren Gegenvorstellungen beim Kaiser und bei den Kurfürsten kein Gehör fanden, griffen sie kurzerhand zu einem Gewaltmittel. Durch Einrammung von starken Pfählen in den Fluß hemmten sie die gesamte Rheinschiffahrt. Das war deutlich und half. Nach zweiundeinhalbjähriger Sperre gaben die Kurfürsten klein bei. Darauf wurde im Mai 1351 der reguläre Verkehr auf dem Oberrhein wieder aufgenommen.

Als durch die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien die Blütezeit der italienischen Republiken vorüber war, nahm der Handelsverkehr auf dem Rhein die umgekehrte Richtung. In den Häfen der Nordsee, vor allem in den Niederlanden, wurden jetzt die Erzeugnisse des Orients und der „Neuen Welt" aufgestapelt. Die Großhandelsherren und Kaufleute des Niederrheins bezogen nun von dort her ihre Waren und führten sie weiter stromauf und landeinwärts. So blieb trotz dieser Verschiebung der Verkehrsbahnen der Rhein dennoch der alte Vermittler. Seine Städte — an der Spitze wiederum Köln — nahmen durch einen ausgedehnten Binnenhandel nach den Landschaften und Ländern West- und Süddeutschlands einen fortgesetzten Aufschwung und gelangten zu sagenhaften Reichtümern.

Der Wassertransport jener Zeit geschah auf kleinen, hochmastigen Schiffen mit schräg überdachten Laderäumen. Kräftige Pferdekoppel zogen die Lasten stromaufwärts. Auf den sogenannten „Leinpfaden" der beiderseitigen Stromufer gab es je nach Bedarf Vorspann und Pferdewechsel. In dürftigen Schifferhäuschen und Fischerhütten wurde gerastet und übernachtet. Die Talfahrt geschah treibend und mit geblähten Segeln inmitten des Stromes lavierend. Zusammenstöße, Seilrisse, Auflaufen auf Klippen und Sandbänken und Verluste durch die Tücke der Stromschnellen waren an der Tagesordnung. Da gab es denn nicht selten ein heftiges Streiten, Schimpfen und Wettern der Kaufleute und Pferdeknechte, daß die Ufer von ihrem Gezänk widerhallten.

Auch die allerwärts herrschende Unehrlichkeit und die Zollplackereien waren kein Vergnügen. An jeder Landesgrenze — und der Rheinstrom hatte deren infolge der unseligen Zersplitterung Deutschlands viele Dutzende — erhoben die Fürsten und Burgherren den Maut (Zoll).

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts bis weit über die traurige Franzosenherrschaft hinaus wurde das kraftvolle Handelsleben am Rhein zusehends schwächer, sogar sehr bescheiden. Selbst Köln sank von der Höhe seiner Macht und seines weitreichenden Einflusses gänzlich herab. So fanden die Franzosen, als sie im Jahre 1794 nach Köln kamen, die Stadt auf einem erschreckenden Tiefpunkt ihrer Entwicklungsgeschichte angelangt. Die öffentlichen Gebäude und die prächtigen Kirchen waren in einem Zustande schlimmsten Verfalls. Fast ein Drittel der Bevölkerung wohnte in menschenunwürdigen Höhlen und mußte aus öffentlichen Mitteln gespeist und gekleidet werden. Von den vorher an die 150 prachtvollen Kirchen und Kapellen mußten annähernd 100 wegen Vernachlässigung geschlossen oder niedergelegt werden. So sah es dazumal am Rheine und um die Bedeutung des Rheines selbst aus. Auch die Indienststellung der Dampfschiffe vermochte zunächst noch keine Aenderung zu bringen. Die Blütezeit des Verkehrs auf dem Rheine lag weit zurück und schien nicht wiederkehren zu wollen.

Aber dann kam um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein ungeahnter neuer Aufschwung. Ohne Hemmung und Rückschlag hat er bis auf den heutigen Tag angehalten. Und was der Rhein in der Jetztzeit als Verkehrs- und Handelsvermittler für die ganze Welt bedeutet, läßt sich kaum sagen. Der rheinische Schiffahrts- und Handelsweg erstreckt sich nunmehr ungehindert über das ganze Flußgebiet von Basel abwärts bis zur Rheinmündung. Das regste Leben pulst allerdings auf dem Abschnitt zwischen Mannheim und Rotterdam. Als Hauptumschlagsplätze sind Mannheim, Frankfurt, Mainz, Köln, Düsseldorf, Duisburg-Ruhrort und Rotterdam zu nennen. Bis Köln ist seit vielen Jahren eine ungehemmte Rhein-Seeschiffahrt möglich, was viel zu einer beschleunigten Abwicklung des Verkehrs und zur Verbilligung der Waren beiträgt. Für den Süden nimmt Mannheim, für den Norden Duisburg-Ruhrort eine überragende Stellung unter den übrigen genannten Häfen ein.

Diesen geradezu überwältigenden Schiffsverkehr auf dem Rheine führte der ungeheure Aufschwung der rheinisch-westfälischen Industrie und die damit zusammenhängende staunenswerte Bevölkerungszunahme in den sechziger und siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts herbei. Bergbau, Eisen- und Hüttenwerke, Maschinen- und Werkzeugfabriken, die Bekleidungs- und Nahrungsindustrie, die weltbekanntesten chemischen Werke sowie Landwirtschaft, Kunst- und Luxusgewerbe — sie alle hatten ihren Anteil daran. Und wenn es heute heißt, der Rücken des Rheines trage den Verkehr und das Vermögen der halben Welt, so ist das zwar nicht wörtlich zu nehmen, aber es kennzeichnet dieses vielgepriesenen Stromes Bedeutung für die Weltwirtschaft.

In den letzten Jahrzehnten wurden auch die vielen hemmenden Hindernisse der Ponten, fliegenden Fähren, Schiffbrücken, Riffe und Sandbänke durch die Strombauverwaltung weggeräumt. Kühne Bogen- und Hängebrücken überspannen nunmehr des Rheines majestätischen Lauf. Die modernsten Lade- und Löschvorrichtungen für Schiffe aller Art sind in den Häfen tätig. Handels-, Industrie- und Winterhäfen, Stromregulierung, Hochwasserschutz, Werfte und Bergungseinrichtungen sichern Hab und Gut des Reeders. Eine nimmer rastende Kaufmannschaft aber dirigiert den weltumspannenden Handel, der sich hinter den Mauern der Schreibstuben und Lagerhäuser an des Rheines Ufern abspielt.

Wahrlich, wir dürfen stolz auf unsern schönen, fleißigen Rheinstrom, auf die Perle der deutschen Ströme sein. Er verschafft Millionen von Menschen Arbeit und Brot. Er gibt auch ebenso vielen Erholungsbedürftigen in seinen romantischen Bergen und reizenden Tälern, in unzähligen Kur- und Badeorten ihre Gesundheit und Kraft zu neuer Schaffensfreude wieder. Der Rhein ist eine der wichtigsten Weltverkehrsadern. Für uns aber ist er noch mehr: das Symbol deutschen Fleißes und altgermanischer Treue.