

der größte Hafen am Rhein gewesen. Wenn es diese Stellung auch an die modernen Massenguthäfen des Nieder- und Oberrheins verlor, so ist es dennoch von erheblicher Bedeutung sowohl als Großstadt, wie auch als Umschlagshafen geblieben. Seine Größe und sein vielseitiges Leben bewirken, daß es doch der Sitz von Reedereien oder deren Vertretungen blieb. Vor allem wird von der Stadt aus die große Braunkohlenflotte des Rheines geleitet, die auf der Welt ein Unikum ist. Daneben ist die Stadt wohl auch der erste Platz für moderne Personenbindeuschiffahrt in Europa. Hier beginnen oder landen die großen Personen dampferlinien des Rheines und betonen damit, daß Köln, das dem Fremdenverkehr die stärksten historischen, künstlerischen und Gegenwartsbeideute wie nur wenig europäische Städte selbst gibt, das Ein- und Ausgangstor zu den Schönheiten, der Romantik und dem Erholungs- und Bäderverkehr der Rheinlande und ihrer südlichen Fortsetzungen bis nach Italien hinaus ist. Der Rhein bestimmt aber auch den ganzen Aufbau und die Planung der Stadt in einschneidender Weise, die Anordnung und die Aufgaben ihrer Stadtteile und Vororte, die Anlage und die Funktionen ihrer Häfen und Bahnhöfe. Auf ihn gründet sich ein wesentlicher Teil ihrer Wirtschaft insofern, als zahlreiche Industriewerke im unmittelbarsten Anschluß an die Ufer arbeiten. Der Strom hat von alten Überlieferungen her Kommission und Expedition rege gehalten. Viele leben in der Stadt von der Aufgabe, das Leben auf und an ihm, auf den Schiffen, in den Häfen und sonst an seinen Ufern zu verorten. Vielseitig schlägt der Strom in die Tätigkeit der Stadtverwaltung ein und verleiht dieser eine besondere Note. Seine majestätische Breite, hinter der sich weithin die Silhouette der alten großen Stadt mit ihren malerischen Bauten und Türmen, den zum Strom gewendeten gewaltigen Chören der Kirchen erstreckt, gibt dem Ganzen seine berühmte Schönheit. Köln hat vom Rheinstrom einen sehr wesentlichen Teil seines ganzen Lebens empfangen. Aber hinzu kommen außer dem, was seine Menschen selbständig mit ihren Kräften und Veranlagungen in sich tragen, noch andere große Einflüsse aus dem Raume, dem die Stadt eingegliedert ist. So wie der große Strom weisen auch ihre Landverbindungen unmittelbar in wichtigste Fernen. Das ist mit den Bahnen, Auto- und Landstraßen parallel zum Rhein ebenso der Fall, wie mit deren Bündeln, die nach allen anderen Richtungen gehen. In die Stadt läuft ein sehr großer Teil des ganzen, nach Norden und Westen strebenden Verkehrs von den Alpen, Süddeutschland und den Donauländern ein; große Stränge münden hier von Wien ebenso wie von Rom und der Riviera und gehen nach Rotterdam, Amsterdam und Bremen-Hamburg weiter, zielen auf London und Skandinavien. Nicht minder wichtig ist der west-östliche Zug, der aus dem französisch-belgischen Raum von Paris, Ostende, Brüssel und hierbei wieder auch aus London über die Stadt ostwärts nach Berlin, Warschau, Miga und Rußland läuft. Köln ist in der ganzen großen europäischen Verkehrs-konstellation eines der allerersten Zentren. Das hat außerordentlich vielseitige Funktionen im Verkehrsgebiete der Stadt zur Folge, bei der Eisenbahn, der Post, im Fernsprech- und Telegraphenwesen, im Kraftwagenverkehr und naturgemäß im Luftverkehr der Fremden und in dem Hotelgewerbe. Ganz Deutschland geht immer mit dieser Stadt um, die ja auch ein Platz der Tagungen und Verhandlungen ist. Aber sie hat zugleich einen internationalen Einschlag wie nur wenig andere deutsche Städte. In ihrer Wirtschaft läuft ständig ein vielseitiges Auslandsgeheim in Waren- und Geldverkehr. Das hat namentlich west- und südeuropäische Beziehungen, sie gehen aber durch den Westen rege hindurch nach Nordamerika und in die Kolonialreiche der westeuropäischen Staaten: nach Niederländisch-Indien, dem Empire, nach Französisch- und Belgisch-Afrika. Nach solchen Ländern und noch anderen führt die Kölner Industrie aus. Von dort nimmt sie oft ihre Rohstoffe, so wie der Handel fertige Waren aus Frankreich, England oder Nordamerika, die eigenartigen Erzeugnisse der holländischen Landwirtschaft ebenso wie die der italienischen und französischen.

In der Kölner Industrie leben viele Anregungen aus allen diesen Ländern, so wie hier auch ausländische Filialfabriken arbeiten. Umgekehrt sind die Kölner mit ihren Gedanken und persönlich in ähnlicher Weise draußen aktiv als regame Vertreter deutscher Auslandsgeheim. Die Stadt hat zu allen Zeiten auch immer nicht nur eine lebhafteste Einwanderung aus ganz Deutschland zu verzeichnen gehabt, sondern — wie das Adreßbuch sehr lehrreich zeigt — auch aus Italien, Frankreich, Belgien, Holland und der Schweiz. Von Osten her sind neben den Deutsch-Ostreichern und Deutschböhmen viele Slaven dauernd in ihren Mauern sesshaft geworden. Der von früheren Jahrhunderten her stammende „M kölnner“ dürfte in der Stadt ziemlich selten sein. Der moderne einheimische Kölner ist aus einer überaus verwinkelten Völker- und Stammesverschmelzung erwachsen. Aber es wirkt hier ständig wie ein Sauerwein ein originelles Kölnertum weiter, unterwirft sich die jüngeren Generationen der Einwanderer, gestaltet sie zu echten Stadtbürgern! Dieser Prozeß wird sehr erleichtert und gefäßt durch die außerordentlich lebhaftesten Verbindungen der Stadt zu ihren westlichen Nachbarnschaften in den Rheinlanden sowohl wie nach Westfalen hinüber und ins Ruhrgebiet, das Münsterland und gegen die Nordsee hinunter. In „Großköl n“ selbst treten je auf der linken und auf der rechten Rheineite schon verschiedene Zusammenhänge auf. Links ist eine ertragsreiche, namentlich auf einen hochwertigen Gemüßbau gerichtete Landwirtschaft möglich, so daß dort starke bäuerliche Kräfte lebendig blieben und mit der Stadt alltäglich umgehen, durch ihre Vermittlung sogar ihre bedeutenden Ernten in den Industriebezirk weiterreichen. Das wird auch wenig beeinträchtigt durch die Entwicklung des westlich dabei liegenden Braunkohlenbergbaues, der einer der größten der Erde ist und sogar aus der Stadt Arbeiter täglich heranzieht. Aber dieser macht die Peripherie Kölns und dieses selbst zu einem der allergrößten Zentren der Elektrizitätswirtschaft, der Elektrizität verwendenden Spezialindustrien und der entsprechenden Industrieverwaltung. Auf der rechten Rheineite ziehen sich von der Sieg bis nach Duisburg hinunter lange sandige Heiden. Ihr wenig ertragender billiger Boden wurde aber der beliebte Sitz großräumiger Industriebetriebe, darunter der die Einjamkeit liebenden Sprengstoffindustrie. So fest wie mit allem diesen Leben der sog. „Kölner Vucht“ ist die Stadt aber auch mit den Bergländern links und rechts des Stromes verwachsen, besonders eng bis hoch hinauf zum Mittelrhein und zum Saargebiet, nach Aachen und tief in das Sauerland hinein. Ein sehr großer Teil der Versorgung der Stadt mit allem, was sie aus Land-, Wald- und Bergwirtschaft braucht, erfolgt von da aus. Sie vertreibt die vielseitigen Erzeugnisse dieses weiten Gebietes, aber ihre Industrien arbeiten umgekehrt für diese. Sehr vieles im Leben der Stadt ist so von ihnen aus entscheidend angeregt worden. Die Industrie Kölns und sein Handel sind ein Spiegelbild aller dieser Landschaften oder leben von deren Bedarf, viele Betriebe, die mit Metallen, Chemikalien, Steinen und Erden, Holz, Textilien, Lebensmitteln usw. umgehen. Namentlich wurde auch der bedeutende Maschinenbau Kölns sehr stark von den Erfordernissen draußen bestimmt. Das gilt auch für den niederhiesigen und bergischen Industriebezirk und nicht wenig für das Ruhrgebiet mit seinen vier Millionen Menschen. In Köln hat weitgehend das Bankgeheim für diesen Westen seinen Standort; seine Versicherungen und Kaufmänner, sein Qualitätsstandwert und andere Leistungstrichtungen. So ist das Kölner Leben in allen seinen vielen geistigen, beruflichen und wirtschaftlichen Ausprägungen und Zusammenhängen ein stärker westlicher Eckpfeiler des ganzen deutschen Lebens. Seine unauslöchliche Regsamkeit und Fortschrittlichkeit sind zugleich als ein zukunftsvolles unzerstörbares Bollwerk der deutschen Stellung am Rhein und in der Westmark auf das Höchste zu bewerten, so wie sie auch mit dem politischen Drang und Willen dieser neuen deutschen Zeit immer in begeißertem Entfang marschieren werden.

Universitätsprofessor Dr. Bruno Kuske