

aller Munde. Sie hatten die wahre Stimmung des Volkes wiedergegeben. – <sup>4</sup>Freiligrath war Eduard Duller während seines Aufenthalts in Darmstadt (1841–1842) näher getreten und hatte zur Einleitung des zweiten und dritten Bandes seiner Zeitschrift „Phönix“ die Gedichte „Der Phönix“ und „Bannerspruch“ geschrieben. – <sup>5</sup>Gemeint ist das Gedicht „Aus dem schlesischen Gebirge“, das im März 1844 in St. Goar entstand. – <sup>6</sup>Ähnlich klagte er auch Levin Schücking gegenüber, der mit Geibel in Weinsberg zu Besuch war, am 8. Februar 1844: „Den lieben Geibel verlor ich durch Stuttgart, ganz, wo er von einem Freudenfest zum andern geladen ward und des betrübten Kerner wohl nicht mehr gedenkt“. – <sup>7</sup>Eine Familie aus Freiligraths engerem Freundeskreis in St. Goar. – <sup>8</sup>Im Sommer machte Kerner gern Ausflüge nach Baden-Baden, Wildbad und Lichtental. Bei einer solchen Gelegenheit entstand am 2. Juli 1845 das Ge-

dicht „Gruß an Lichtenthal“, das mit den Worten beginnt: „Hier bin ich wieder, sey begrüßt! sey begrüßt zum zweiten Mal mein liches Thal!“. – <sup>9</sup>Gemeint ist Nikolaus Lenau, der eigentlich Nikolaus Franz Niembsch Edler von Strehlenau hieß. Er weilte längere Zeit in Weinsberg und wohnte in einem dem Hauptgebäude gegenüberliegenden Gartenhaus, wo er oft sein melancholisches Geigenspiel in die Sommernacht hinaus ertönen ließ. Die Handschrift des erwähnten Gedichtes befindet sich in der Herzog-August-Bibliothek in Wolfenbüttel. – <sup>10</sup>Nach vorübergehendem Aufenthalt in Brüssel und in der Schweiz ging Freiligrath im Sommer 1846 nach England. – <sup>11</sup>Mit dem 1846 erschienenen Heftchen *ça ira* hatte Freiligrath ganz und gar die politische Laufbahn beschritten und war als Bannerträger der Revolution gefeiert worden. Kerners Mahnung kam also zu spät.

## Was uns beschäftigt - was uns angeht

### Hochrheinfrage aufs neue aktuell?

Fast über Nacht sind die Fragen der Schiffbarmachung des Hochrheins, die deutscherseits bis zur grundsätzlichen Stellungnahme der eidgenössischen Instanzen zurückgestellt waren, durch zwei rasch aufeinanderfolgende amtliche Stellungnahmen wieder in den Vordergrund gerückt worden: durch den Appell des baden-württembergischen Ministerpräsidenten an den Botschafter der Schweiz, daß die Angelegenheit dort stärker vorangetrieben werden möge, und durch Unterstreichung dieses Wunsches anlässlich einer Sitzung der Landesregierung in Waldshut.

Der Ort dieser Erklärung wirkt programmatisch: auch wenn von der Weiterführung des Schifffahrtswegs zum Bodensee angesichts des Widerstands von Schaffhausen und der unterschiedenen Kundgebung der Anwohner gegen das auf thurgauischem Boden bei Hemishofen geplante Regulierwerk weniger gesprochen wird, so erhofft man sich von der Erschließung bis zum „Raum Waldshut-Eglisau“

(also einem sehr vage umrissenen Begriff!) noch immer eine Standortverbesserung für K. G. Kiesingers Wahlkreis. Indessen spricht die Realität – das sei ganz nüchtern gesagt! – heute noch weniger als beim Landtagsbeschluß vom Oktober 1963 für die Wiederaufnahme des vor Jahrzehnten in einem ganz anderen Zeitalter entstandenen Plans: die wichtigsten Frachtgüter, die die Schifffahrt befördern könnte, sind von Autostraßen und Pipeline übernommen, und die Rentabilität der Wasserkraftwerke an den Schleusenstellen wird mehr und mehr durch die Atomkraft abgelöst, so daß das Werk Kadelburg bereits nicht mehr ausgebaut wurde. Die Verkehrsentwicklung ist nun einmal andere Wege gegangen, und so ist im Hinblick auf das Mißverhältnis von Aufwand und Ertrag, ganz abgesehen von den Opfern, die der Landschaft zugemutet würden, in der Schweiz auch das Interesse an der Schiffbarmachung der Aare, von der die Förderung des Vorhabens bis

Waldshut abhinge, erheblich geschwunden. Unzweideutig ist demgegenüber die Forderung der Arbeitsgemeinschaft der Heimatverbände zum Schutz von Hochrhein und Bodensee: keine Frachtschifffahrt über Rheinfelden herauf!

Giftalarm aus Schiffsfrachten am Niederrhein – Schifffahrterschließung am Hochrhein? das reimt sich so wenig zusammen wie die Forderung nach weiterer Industrialisierung im Bodenseeraum, wo eben jetzt der Europarat dem Wollmatinger Ried die Würdigung als besonderes Naturschutzgebiet zuteil werden ließ, als Auftakt für ein allgemeines „Naturschutzjahr 1970“. Auch wir wollen, und helfen gerne mit, daß für diese Bezirke alles getan wird – aber mit wirksamen Verkehrsmitteln, zu denen unter den dortigen Gegebenheiten die Binnenschifffahrt nun einmal nicht gehört, sondern andere modernere Wege. Eine erweiterungsfähige Schnellstraße Lörrach – Singen und die Elektrifizierung der Hochrhein-Bahnlinie – das wären Forderungen, die diesem Raum nachhaltig und vor allem schneller aufhelfen könnten.

Wilhelm Koblhaas