

„Hafen“ auch eine „Riesenstadt“ sein müsse. Vielmehr beweisen eine Fülle von großen Seehäfen, daß alle Belange des Seeverkehrs auch von relativ kleinen Großstädten wahrgenommen werden können. Für Deutschland trifft dies für Antwerpen, Rotterdam und Bremen zu, und nur Groß-Hamburg ist zu einer Siedlung von rund 1,2 Millionen aufgestiegen, wobei noch zu beachten ist, daß Hamburg infolge seiner glänzenden geographischen Lage nicht nur der wichtigste Hafen Deutschlands, sondern Mitteleuropas ist.

Ferner ist von großer Bedeutung, daß vom Wirtschafts- und Verkehrsstandpunkt aus allerdings jeder Seehafen eine Einheit bildet. Das braucht aber noch nicht auch zu einer Einheit der Siedlung zu führen. Vielmehr weist alles darauf hin, daß die in dem einheitlichen Seehafen zu leistenden Arbeiten so verschiedenartig sind, daß sie zweckmäßigerweise in verschiedenen Hafenteilen abgewickelt werden müssen. — Und diese verschiedenen Teile liegen zweckmäßigerweise so weit auseinander, daß sie in Wirklichkeit verschiedene selbständige Siedlungen bilden. Hierbei sind die Hauptteile:

1. der Haupthafen, in dem die größere Menge der Schiffe ihren Verkehr umschlägt,
2. der Vorhafen, in dem die großen Dampfer abgefertigt werden und der Personen- und Postverkehr abgewickelt wird,
3. die Schiffsbauanstalten nebst Anlagen für das Ueberholen, Ausrüsten und Unterhalten der Schiffe,
4. der Fischereihafen,

und dann kommen noch unter Umständen selbständige Siedlungen für die Industrie hinzu. Tatsächlich also löst sich der große einheitliche Riesenhafen in drei bis fünf und noch mehr Siedlungen auf, die städtebaulich vollkommen selbständig sein können und demgemäß nicht die Schäden der Riesenstädte aufzuweisen brauchen. Auch hier zeigt sich wieder, daß es in der Verkehrsgeographie keine Punkte gibt, sondern daß auch der einheitliche Hafen in Wirklichkeit ein kleiner Raum ist, was auch im Sprachgebrauch zum Ausdruck kommt, indem man nicht von Hamburg, Bremen und London, sondern von der Unterebbe, der Unterweser und der Themse spricht.

Die Entwicklung des Bergbaues auf der linken Seite des Niederrheins

Von Bergschuldirektor Reuss, Mörs

Die Entwicklung des Bergbaues auf der linken Seite des Niederrheins knüpft an den Namen des Geh. Kommerzienrats Franz Haniel an, der als erster die Verleihung eines Steinkohlenfeldes beantragt und 1857 das Bergwerkseigentum an dem Felde Rheinpreußen erworben hat, auch als erster mit einer Bohrung bei Homberg fündig geworden ist. Nachdem im gleichen Jahre und in den folgenden Jahren das Bergwerkseigentum der heute im Betrieb befindlichen Gruben Diergardt, Wilhelmine Mevissen, der Niederrheinischen Bergwerks-A.-G. sowie in der

umfaßt das gesamte linksrheinisch verliehene Bergwerkseigentum zusammen mit den Feldern des Preußischen Staates rd. 895 Mill. Quadratmeter an Steinkohlen- und 160 Mill. Quadratmeter an Steinsalzfeldern. Beteiligt ist an ihnen eine größere Zahl von Gesellschaften, von denen bisher aber nur die Gewerkschaft Rheinpreußen, die Aktiengesellschaft Friedrich Heinrich, die Bergwerksgesellschaft m. b. H. Diergardt, die Gewerkschaft Wilhelmine Mevissen, die Niederrheinische Bergwerks-A.-G. und die Aktiengesellschaft der Deutschen Solvay-Werke Schächte abgeteuft und den Abbau in Angriff genommen haben. Bei weitem das älteste dieser Werke und ein halbes Jahrhundert lang als einziges im Betrieb gewesen ist die Grube Rheinpreußen mit fünf ausgebauten Förderschächten in Homberg, Mörs und Ufort; ein weiterer Schacht wird zurzeit bei Repelen abgeteuft. Die übrigen ge-

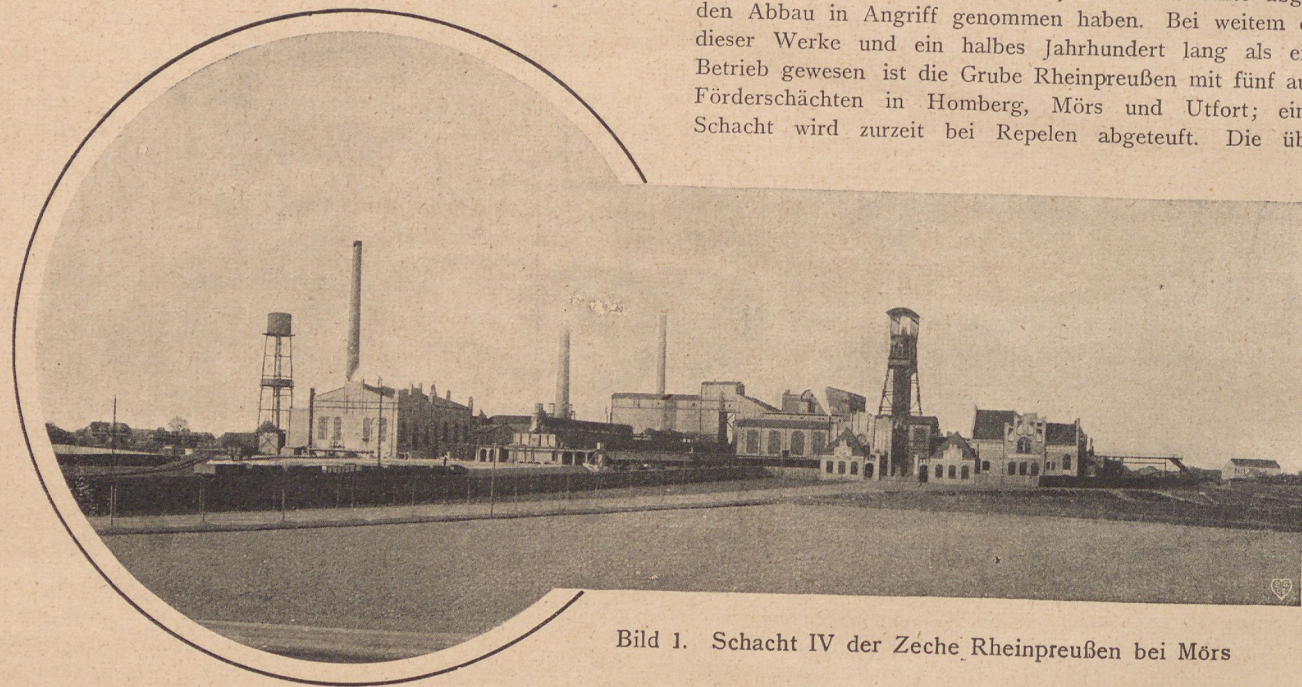


Bild 1. Schacht IV der Zeche Rheinpreußen bei Mörs

Hauptsache von Friedrich Heinrich begründet worden war (die heutigen Feldesgrenzen sind durch spätere reale Teilung bzw. Neuvererbung entstanden), ist es vor allem Ende des vorigen und Anfang dieses Jahrhunderts zu einer sehr lebhaften Bohrtätigkeit im nördlichen Teile des Kreises Mörs und in den Grenzgebieten gekommen, die zur Verleihung einer großen Zahl von Grubenfeldern geführt hat. Diese Tiefbohrungen führten zu der überraschenden Feststellung, daß im nördlichen Teile des Kreises Mörs, etwa nördlich einer Linie Ossenberg—Millingen—Bönninghardt, das Deckgebirge des Karbons ein zusammenhängendes, durchschnittlich 200—250 m mächtiges Steinsalzlager enthält, in dessen mittlerem Teil vielfach gute Kalisalze vorkommen. Heute

nannten Bergwerksanlagen sind erst in diesem Jahrhundert entstanden. Von ihnen besitzt die Grube Diergardt drei Schächte (zwei in Hochemmerich, einer auf dem rechten Rheinufer gelegen), Friedrich Heinrich, Wilhelmine Mevissen und die Niederrheinische Bergwerks-A.-G. je eine Doppelschachtenanlage (in Lintfort, Bergheim und Neukirchen), die Deutschen Solvay-Werke zwei Doppelschachtenanlagen (bei Borth und Wallach). Die Schächte der Deutschen Solvay-Werke sollen zunächst der Salzförderung dienen, die südlichen Gruben fördern Mager- und Eßkohle, Rheinpreußen und Friedrich Heinrich Fettkohle.

Technisch weisen die Gruben des Kreises Mörs ohne Frage einen hohen Stand der Entwicklung auf. Dies gilt gleicherweise