

in bösen Wettern	4
durch Maschinen	7
bei Wasserdurchbrüchen	1
über Tage	8
durch sonstige Unglücksfälle	6

195

Unverhältnißmäßig bedeutend gegenüber den anderen Kohlenrevieren ist die Zahl der in schlagenden Wettern Verunglückten. Ueberhaupt verunglückten bei einem Arbeiterstande von 64.186 Köpfen 195 Mann. Im Durchschnitte kam daher auf je 329 Arbeiter ein Unfall, das ist 0,304 Percent.

Befondere Aufmerksamkeit wird im Ruhrbecken der Heranbildung tüchtiger Betriebsführer, Steiger und Markscheider geschenkt. Es bestehen zu diesem Zwecke zwei vorzüglich geleitete Bergschulen zu Bochum und Essen, welche von der Westphälischen Berg-Gewerkschaftscaffe unterhalten werden. In jüngster Zeit sind noch eine Anzahl von Bergvorschulen (bis jetzt 10) zur Ausbildung von eigentlichen Grubenarbeitern hinzugetreten.

Worin das Kohlenggebiet der Ruhr nun unbestritten den Vorzug vor allen übrigen Kohlenbecken des continentalen Europas (vielleicht mit einziger Ausnahme der belgischen) verdient, ist sein Communicationswesen. Von den für den kleinen Verkehr so wichtigen Kunststraßen kamen dort schon im Jahre 1862 circa zwei Meilen (15 Kilometer) auf die Quadratmeile. Nicht minder begünstigt ist das westphälische Kohlenbecken in Bezug auf die Wasserwege. Die Ruhr, seit 1770 von Langschede an schiffbar und in neuerer Zeit durch die Wasserbauten Nobilings practicabler gemacht, durchzieht den südlichen Theil des Beckens der Länge nach, während der Rhein den westlichen Rand desselben bespült und in den Häfen von Ruhrort und Duisburg jährlich sehr beträchtliche Quantitäten von Steinkohlen zum Transporte übernimmt.

Im Jahre 1872 wurden verfrachtet

im Ruhrorter Hafen	1,144.349 metrische Tonnen,
„ Duisburger Hafen	439.101 „ „
Summa	1.583.450 metrische Tonnen

oder 10 Percent der Jahresproduction, ein Quantum, von welchem etwa der sechste Theil auf der Ruhr angefahren wurde.

Im Allgemeinen zwar hat der Steinkohlenverkehr auf dem Rheine in Folge der Entwicklung des Eisenbahnnetzes und des Billigerwerdens der Bahnfracht an seiner Bedeutung eingebüßt, dennoch aber bildet der Rhein in dem Communicationswesen des Ruhrbassins noch immer einen der Hauptfactoren, namentlich mit Rücksicht auf den Kohlenexport nach den Niederlanden. Auch dürfte die kürzlich erfolgte Einführung der Tauerei auf dem Niederrheine den Kohlenverkehr auf dem mächtigen Strome neu beleben.

Wichtige Canalverbindungen kommen, abgesehen von dem kleinen Rhein-Ruhrcanale der Kohlenindustrie an der Ruhr bis jetzt nicht zugute. In den letzten Jahren jedoch hat sich eine lebhafte Agitation für die Herstellung des sogenannten Emscher Canales, der den Rhein mit der Unterwefer und Unterelbe verbinden soll, geltend gemacht, ein an sich altes, aber höchst bedeutungsvolles Project, welches wiederum dem hochverdienten Präsidenten des „Vereines zur Wahrung der gemeinsamen wirtschaftlichen Interessen im Rheinlande und Westphalen“, Herrn W. T. Mulvany in Düsseldorf, seine meiste Förderung verdankt. Für die allernächste Zeit schon wurde in Verfolgung dieses Projectes die Führung einer Wasserstrasse vom Rheine landeinwärts bis zur Höhe von Dortmund, also durch den nördlichen Theil des Kohlenbeckens, wo sich zur Zeit die bedeutendsten Tiefbau-Anlagen befinden, ins Auge gefaßt. Dieser Canalabschnitt würde also