

auf eine grofsartige Erweiterung der Hafenbecken von Ruhrort und Duisburg in das Steinkohlen-Revier hinauslaufen. Die Kosten für die Strecke Ruhrort Dortmund sind auf 15 Millionen Thaler angefcchlagen.

Der Löwenantheil bei der Verfrachtung der Ruhrkohle fällt felbstverfändlich den Eifenbahnen zu. Nach allen Richtungen hin durchfchneiden die Linien dreier Eifenbahn-Gefellfchaften das Revier. Die Linien der Bergifch-Märkifchen Bahn (Gefammtlänge 98.07 Meilen = 743.95 Kilometer), der Köln-Mindener (Gefammtlänge 73.02 Meilen = 553.92 Kilometer) und der Rheinifchen Bahn (Gefammtlänge 110.94 Meilen = 845.8 Kilometer), welche felbst schon die Kohle weit über die Grenzen ihres Productionsgebietes hinausführen und Hauptbestandtheile des mitteleuropäifchen Eifenbahn-Systems bilden.

Am früheften von diesen gewann für das Becken Bedeutung die theilweife schon im Jahre 1845 in Betrieb gefetzte Köln-Mindener Bahn. Jetzt aber mufs die Bergifch-Märkifche Bahn als die wichtigfte angefehen werden, da deren Linien innerhalb des Beckens allein eine Länge von 40 Meilen ungefähr = 303.43 Kilometer haben, während von der Köln-Mindener Bahn nur circa 19 Meilen im Becken felbst liegen. Die jüngfte ift die Rheinifche Bahn mit etwa 10 Meilen Bahnlänge innerhalb des Kohlenreviers.

Die Bergifch-Märkifche Bahn gravitirt zumeift gegen Often und Südoften, das heifst gegen Heffen, Thüringen, Sachfen; die Köln-Mindener Bahn ftrebt nach Nordoften und Norden und wird mit der Eröffnung ihrer grofsen Strecke Venlo-Bremen-Hamburg noch befondere Bedeutung für das Ruhrbaffin erhalten; der Rheinifchen Bahn fällt hauptfächlich die Verforgung des Ober-, Mittel- und Niederrheines mit Ruhrkohle zu.

An Steinkohlen und Coke wurden nun von den genannten drei Bahnen verfrachtet und zwar

a) von der Köln-Mindener:

1865	. . .	81,296.264 Centner	=	4,064.813 metrifche Tonnen,
1868	. . .	83,489.750 "	=	4,174.487 " "
1871	. . .	77,705.109 "	=	3,885.255 " "
1872	. . .	84,028.130 "	=	4,201.406 " "
1873	. . .	93,725.400 "	=	4,686.270 " "
(1872: 49.8 Percent des gefammten Güterverkehrs der Bahn.)				

b) von der Bergifch-Märkifchen:

1865	. . .	51,142.170 Centner	=	2,557.108 metrifche Tonnen,
1868	. . .	80,047.167 "	=	4,002.358 " "
1871	. . .	99,769.565 "	=	4,988.478 " "
1872	. . .	115,997.069 "	=	5,799.853 " "
1873	. . .	137,712.571 "	=	6,885.629 " "
(1872: 45.84 Percent des gefammten Güterverkehrs der Bahn.)				

c) von der Rheinifchen Bahn:

1865	. . .	12,962.622 Centner	=	648.131 metrifche Tonnen,
1868	. . .	22,967.655 "	=	1,148.387 " "
1871	. . .	42,873.670 "	=	2,143.683 " "
1872	. . .	48,731.100 "	=	2,436.555 " "
1873	. . .	60,727.980 "	=	3,036.398 " "
(1872: 38.99 Percent des gefammten Güterverkehrs der Bahn.)				

Im Jahre 1872 betrug alfo der Kohlentransport auf den Eifenbahnen des Ruhrgebietes zufammen 12,437.814 metrifche Tonnen, fo dafs 86 Percent der Totalproduction auf die Bahnen übergingen. Zur Bewältigung diefer ungeheuren